


ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

B2 Δ/ση Οικονομικών Σχέσεων με χώρες ΝΑ
Ευρώπης, Ρωσία, λοιπές χώρες ΚΑΚ,
παρακολούθησης ΟΣΕΠ και ΠΑΙ
Τμήμα II Οικονομικών Σχέσεων με Ρωσία, λοιπές χώρες
ΚΑΚ

**ΑΔΙΑΒΑΘΜΗΤΟ
ΚΑΝΟΝΙΚΟ**

Αρμόδιοι: Ι. Μαρούτσος, Γραμματέας ΟΕΥ Α΄
Τηλ.: 210-3682723
E-mail: kak@mfa.gr
FAX: 210-3681717

Αθήνα, 2 Οκτωβρίου 2017
Α.Π.: Φ.1152/ΓΕΩ/ΑΣ 49423

ΠΡΟΣ : ΤΕΕ (μσ)

- Γρ. κ. Προέδρου (φαξ: 210 3222504, e-mail: president@central.tee.gr)

ΣΑΤΕ

- Γρ. κ. Προέδρου (φαξ: 210 3824540, e-mail: info@sate.gr)

ΣΕΓΜ

- Γρ. κ. Προέδρου (φαξ: 210 6444685, e-mail: segm@segm.gr)

ΣΤΕΑΤ

- Γρ. κ. Προέδρου (φαξ: 210 3616124, e-mail: info@steat.gr)

ΚΟΙΝ: - Αντιπροεδρία της Κυβερνήσεως
Γρ. κ. Αντιπροέδρου- Υπόψη κ. Διπλ. Συμβούλου (χσ)

- Πρεσβεία Τιφλίδας και Γρ. ΟΕΥ αυτής (χσ)

Ε.Δ.: - Διπλ. Γραφείο κ. Υπουργού
- Διπλ. Γραφείο ΑΝΥΠΕΞ κ. Κατρούγκαλου
- Γραφείο κ. ΓΓ ΔΟΣ & ΑΣ
- Γραφείο κ. κ. Α΄ και Β΄ Γεν. Δ/ντών
- Α5, Β8 Δ/σεις

} χσ

ΘΕΜΑ: Νέος λιμένας "Anaklia Deep Sea Port" στη Γεωργία

ΣΧΕΤ: Έγγραφο Πρεσβείας Τιφλίδας με ΑΠΦ 1151/ΑΣ 1179/15.09.2017 (μη προς όλους)

Διαβιβάζουμε συνημμένως, προς ενημέρωσή σας και αξιοποίηση από τυχόν ενδιαφερόμενα μέλη σας, ενημερωτικό σημείωμα Γραφείου ΟΕΥ Τιφλίδας, το οποίο περιήλθε στη Δ/ση μας μέσω της Πρεσβείας Τιφλίδας, σε σχέση με τον εν θέματι νέο λιμένα. Σημειωτέον ότι πρόκειται για τη μεγαλύτερη επένδυση που πρόκειται να πραγματοποιηθεί στη Γεωργία και γενικώς στην περιοχή νοτίως Καυκάσου. Το ύψος της ιδιωτικής αυτής επένδυσης, υλοποιούμενης από κοινοπραξία γεωργιανών και αμερικανικών συμφερόντων (Anaklia Development Consortium), εκτιμάται ότι θα προσεγγίσει τα \$ 3,7 δισεκ., ποσό που αντιστοιχεί στο 26% του ΑΕΠ της Γεωργίας.

Η Διευθύντρια

Νίκη-Αικατερίνη Κουτράκου
Πληρεξούσιος Υπουργός Α΄

Συν: Σελ. 9



Πρεσβεία της Ελλάδος
Τιφλίδα

Τιφλίδα, 15 Σεπτεμβρίου 2017

Γραφείο Οικονομικών και
Εμπορικών Υποθέσεων

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

«Anaklia Deep Sea Port», Γεωργία

Ιστορικό, συντελεστές, σημασία και εκτιμήσεις για την μεγαλύτερη επένδυση στη Γεωργία.

Η Γεωργία υποστηρίζει και προβάλλει με κάθε ευκαιρία τις εξαιρετικές προοπτικές που διαφαίνονται για την οικονομία της χώρας αλλά και τη στρατηγική γεωγραφική της θέση ως απόληξη του σχεδιαζόμενου Νότιου Διαδρόμου του Μεταξιού ή κατά άλλους, του διαύλου των κινεζικών συμφερόντων στη Μ. Θάλασσα. Η Anaklia (λιμένας, εμπορευματοκό τερμinal και Ελεύθερη Ζώνη) αποτελεί το σημαντικότερο ίσως κομμάτι αυτού του αφηγήματος σύμφωνα με το οποίο, η Γεωργία θα καταστεί εμπορικός κόμβος παγκόσμιας εμβέλειας και σημασίας κατά την επόμενη δεκαετία. Η επένδυση αυτή, καθαρά ιδιωτική και με πολύ έντονη την αμερικανική παρουσία, ενδέχεται τελικά να ξεπεράσει τα 3,7 δις. δολ. και αποτελεί την σημαντικότερη που έγινε ποτέ στη Γεωργία. Προσφέρει δε, ευκαιρίες τόνωσης της ελληνικής επιχειρηματικής παρουσίας στη Γεωργία σε κλάδους όπως ο κατασκευαστικός, των δομικών υλικών, μελετητικών και συμβουλευτικών γραφείων, μεταφορών, logistics, τροφοδοσίας πλοίων κ.α

Αναλυτικότερα :

1. Η Anaklia βρίσκεται γεωγραφικά 340 χλμ. δυτικά της Τιφλίδας και 20 χλμ. βόρεια του λιμένας Poti. Παράλληλα, βρίσκεται λίγα μόλις χιλιόμετρα νοτιότερα από την διοικητική συνοριογραμμή (Administrative Border Line) της de facto αποσχισθείσας περιοχής της Αμπχαζίας η οποία έχει αναγνωρισθεί ως ανεξάρτητη μόνο από τη Ρωσία και τρεις άλλες χώρες (Βενεζουέλα, Νικαράγουα και Ναόρου).

Οι βασικές ιδιαιτερότητες της Anaklia αφορούν την μορφολογία της επί της ξηράς (επίπεδη έκταση συνολικού εμβαδού 20 τ.χλμ) και ο κολύ βαθύς αιγιαλός της (το βαθύτερο σημείο σε όλα τα παράλια της Γεωργίας στη Μ. Θάλασσα).

Ήδη, από την δεκαετία του '60, η Σοβιετική διοίκηση είχε διερευνήσει τις δυνατότητες κατασκευής στο σημείο αυτό λιμενικών εγκαταστάσεων ικανών να ελλιμενίζουν πλοία μεγάλου ή πολύ μεγάλου εκτοπίσματος.

2. Η ιδέα της κατασκευής ενός ολοκληρωμένου κόμβου συνδυασμένων μεταφορών και ειδικά ενός νέου σύγχρονου λιμανιού στα παράλια της Μ. Θάλασσας, ικανού να εξυπηρετεί πολύ μεγάλα πλοία (ULCVs) αλλά και τις αυξημένες μελλοντικά διαμετακομιστικές ανάγκες της Γεωργίας, απέκτησε νέες διαστάσεις μετά την σταδιακή αναζωπύρωση του κινεζικού αφηγήματος του νέου «δρόμου του μεταξιού».

Ο π. Πρωθυπουργός της Γεωργίας M. Saakashvili (2004-2013) είχε υποστηρίξει επανειλημμένα τα πλεονεκτήματα της κατασκευής ενός μεγάλου λιμανιού στη περιοχή της Anaklia, προωθώντας την δημιουργία, παράλληλα και ενός νέου αστικού πολεοδομικού συμπλέγματος υψηλών προδιαγραφών υπό την επωνυμία *Lazika City*.

Ωμως, η Ρωσο-Γεωργιανή σύγκρουση του 2008 και το κόστος της επένδυσης αποθάρρυναν τους δυνητικούς επενδυτές. Η, δε, τότε αξιωματική αντιπρόεδρος και νυν κυβερνήτρια "Georgian Dream" είχε αντικαταθεί σφόδρα στην ιδέα, χαρακτηρίζοντάς την ως ύποπτη, τουλάχιστον αστεία και μη ρεαλιστική, λαμβάνοντας υπόψη την κακή οικονομική κατάσταση της χώρας.

Οι προοπτικές της Anaklia αλλά και της στρατηγικής θέσης της Γεωργίας στον διάδρομο Ανατολής - Δύσης νότια του Καυκάσου επανεκτιμήθηκαν από τις επόμενες Κυβερνήσεις Ivanishvili και Garibashvili ('Georgian Dream' 2012-2015) και τον Ιούλιο του 2014 προκηρύχθηκε διεθνής διαγωνισμός για την κατασκευή και λειτουργία του έργου "Anaklia Deep Sea Port" με 50ετή παραχώρηση (BOT) και συνολικής επένδυσης 3 δις. δολαρίων.

Στον διαγωνισμό αυτό κατατέθηκαν (Απρίλιος 2015) προσφορές 6 διεθνών κοινοπρακτικών σχημάτων και τον Ιούνιο του 2015 ανακοινώθηκαν από την Κυβέρνηση τα δύο προτιμητέα σχήματα :

α) το αμερικανο-γεωργιανό σχήμα «Anaklia Development Consortium», TBC Holding, Γεωργίας και Conti International, ΗΠΑ, και

β) το κινεζο-γεωργιανό σχήμα «Anaklia Industrial Eco-Park and Port», μια σύμπραξη του γεωργιανού μεγαλοεπιχειρηματία Temur Karchava και της PowerChina¹

3. Ο Πρωθυπουργός κ. Garibashvili, σε επίσκεψή του στη Κίνα συμμετέχοντας στις εργασίες του Παγκόσμιου Οικονομικού Forum το οποίο πραγματοποιήθηκε στη πόλη Dalian (9-11 Σεπτεμβρίου 2015), πραγματοποίησε συνάντηση με τον Πρωθυπουργό της Κίνας κ. Li Keqiang ο οποίος δήλωσε χαρακτηριστικά ότι η Κίνα «...is willing to actively participate in its (Georgia) construction of transportation infrastructure such as ports, roads and railways».

Ο κ. Garibashvili συμπλήρωσε, επίσης χαρακτηριστικά, ότι η Γεωργία «...will become China's reliable cooperative partner in the region, a destination of China's investment and a bridge for China to enter the European market»². Είχε επίσης συνάντηση και με τον πρόεδρο της PowerChina κ. Yan Zhiyong, μετά το πέρας της οποίας δήλωσε στα MME ότι η PowerChina έχει «απίες και σοβαρές επενδυτικές προτάσεις για την Γεωργία και ειδικά για το λιμάνι της Anaklia»³.

Στις 15-16 Οκτωβρίου 2015 η Κυβέρνηση της Γεωργίας και η Αναπτυξιακή Τράπεζα της Ασίας συνδιοργάνωσαν στη Τιφλίδα το εναρκτήριο 'Διεθνές Συνέδριο του Δρόμου του Μεταξίου' (Tbilisi Silk Road Forum) με τη συμμετοχή 1000 συνέδρων από 30 χώρες και κυρίως από την Κίνα⁴. Η ηγεσία της PowerChina πραγματοποίησε, κατά την διάρκεια εκείνων των ημερών, εκτενείς επαφές τόσο με τον Πρωθυπουργό όσο και με σειρά Υπουργών της Κυβέρνησης της Γεωργίας.

Χαρακτηριστικό περιστατικό της πολιτικής επιτάχυνσης που πήρε το θέμα εν αναμονή της απόφασης της Κυβέρνησης για τον ανάδοχο του έργου είναι ότι τον Δεκέμβριο του 2015, ο Πρωθυπουργός Garibashvili, λίγες ημέρες πριν παραιτηθεί, υποδέχθηκε, εν μέσω πλήθους πολιτών, στον σιδηροδρομικό σταθμό της Τιφλίδας την διερχόμενη πρώτη δοκιμαστική

¹ Κρατική, με ενεργητικό άνω των 80 δις. δολ., κέρδη 50 δις. δολ. το 2016 και 230.000 εργαζόμενους, είναι η μεγαλύτερη κατασκευαστική εταιρεία στη Κίνα και μια από τις κορυφαίες διεθνώς. <http://co.powerchina.cn/>

² http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjib_663304/zjtj_663340/dozys_664276/gilb_664280/3170_664312/3172_664316/11296292.shtml

³ <http://cbw.ge/business/powerchina-anaklia-port-investment/>

⁴ <http://agenda.ge/news/44451/eng>

αμαξοστοιχία ('Silk Road Train') η οποία μετέφερε φορτία με ηλεκτρονικές συσκευές από την Κίνα, διασχίζοντας το Καζαχστάν, την Κασπία Θάλασσα (με πλοίο RO-RO), το Αζερμπαϊτζάν και την Γεωργία, με τελικό προορισμό την Κωνσταντινούπολη, βελτιώνοντας τον χρόνο ταξιδιού κατά 15 ημέρες σε σχέση με την θαλάσσια διαδρομή μέσω Σουέζ και Μεσογείου.

4. Οι σχετικές εκτιμήσεις αναλυτών στη Γεωργία αλλά και διεθνώς, καθ' όλη τη διάρκεια του β' εξαμ. 2015, τοποθετούσαν την κινεζική πρόταση / προσφορά ως την επικρατέστερη και πλέον «λογική» εστιάζοντας σε δύο πολύ βασικά σημεία: I) στο γεγονός ότι η Κίνα αναζητά ασφαλή εναλλακτική δίοδο για την σιδηροδρομική μεταφορά των προϊόντων της στην Ευρώπη, αποφεύγοντας τη Ρωσία⁵ και συνεπώς η ανάληψη του έργου από κινεζικό (κρατικό) όμιλο θα προσδώσει μια ρεαλιστική διάσταση στους νέους «δρόμους του μεταξίου»⁶ που οραματίζεται η Κίνα και, ως προέκταση αυτού, II) στην μεγάλη ανεπάρκεια των οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων της Γεωργίας να ανταποκριθούν στις ανάγκες μεταφοράς / διαμετακόμισης 100 εκατ. τόνων προϊόντων ετησίως (έως το 2025) από και προς το νέο λιμάνι της Ανακία, πρόβλημα που θα μπορούσε να αντιμετωπισθεί μόνο μέσω μιας ισχυρής κρατικής (δηλ. Κινεζικής) ανάμειξης⁷ η οποία θα είχε κάθε λόγο να επισπεύσει τις κατασκευές τόσο του νέου λιμανιού όσο και τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών δικτύων της Γεωργίας. Δεν εξέλειπαν βέβαια και οι συγκρίσεις μεγεθών και των track records των δύο κατασκευαστών, φέρνοντας την «κινεζική» πλευρά 'πρώτη και με διαφορά' (I).

5. Παρ' όλα αυτά, στις 8 Φεβρουαρίου 2016 και έπειτα από πολλές αναβολές, ο νέος τότε και νυν Πρωθυπουργός της Γεωργίας κ. Giorgi Kvirikashvili⁸ ανακοίνωσε, σε έκτακτη ζωντανή μετάδοση σε όλα τα ραδιοτηλεοπτικά μέσα της χώρας, την απόφαση της Κυβέρνησης της Γεωργίας για την ανάθεση του έργου της Ανακία στην Αμερικανο-γεωργιανή κοινοπραξία "Anakia Development Consortium". Στην ανακοίνωσή του ο Πρωθυπουργός ανέφερε, ανάμεσα σε άλλα, ότι η κατασκευή των λιμενικών εγκαταστάσεων θα έχει ολοκληρωθεί έως το 2026 και ότι το λιμάνι θα είναι έτοιμο να υποδεχθεί τα πρώτα πλοία και φορτία στις αρχές του 2019. Επίσης, για την επιλεγείσα κοινοπραξία ανέφερε ότι η πρότασή της προκρίθηκε καθώς εξασφαλίζει πολύ περισσότερες θέσεις εργασίας από ότι η άλλη πρόταση, τόσο κατά την κατασκευή όσο και κατά την λειτουργία των εγκαταστάσεων. Η εθνική συμμετοχή θα ανέλθει στα 110 εκ. δολ. και θα αφορά δαπάνες κατασκευής βασικών υποδομών διασυνδεσιμότητας της περιοχής με τα εθνικά οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα.

6. Για την κατασκευή του πολύ σημαντικού αυτού έργου για την Γεωργία, θα εργαστούν πάνω από 9.700 άτομα και προβλέπεται πλήρης απασχόληση 20.000 ατόμων όταν θα τεθούν σε πλήρη λειτουργία οι εγκαταστάσεις του λιμανιού και της Ελεύθερης Ζώνης. Οι μη άμεσες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν υπολογίζονται σε 10.000, τονώνοντας περαιτέρω την σήμερα ασθμαίνουσα οικονομία της περιοχής.

Γεωργιανοί και ξένοι αναλυτές εκτιμούν πώς ο μεγάλος αριθμός εργαζομένων θα προέλθει από τη γειτονική και υπό ρωσική επιρροή αλλά και οικονομικά εξαθλιωμένη Αμπχαζία. Εξάλλου, η παροχή κινήτρων και προγραμμάτων επιμόρφωσης/εκπαίδευσης των εργαζομένων που θα προέρχονται από την ευρύτερη περιοχή (συμπεριλαμβανομένης της Αμπχαζίας) αποτέλεσε μια από τις προϋποθέσεις που έθεσε στην ανάδοχο η Κυβέρνηση της Γεωργίας. Όταν, δε, θα αρχίσει η λειτουργία του κόμβου της Ανακία, το γειτονικό λιμάνι του Σχοούμι

⁵ Οι δύο υφιστάμενες δίοδοι μέσω Ρωσίας είναι ο Βόρειος Διάδρομος (Υπερσιβηρικός) και ο Κεντρικός Διάδρομος μέσω Καζακστάν ο οποίος βρößει τον Βόρειο Διάδρομο στη Δντ. Ρωσία.

⁶ https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative

⁷ <https://jamestown.org/program/china-loses-bid-for-construction-of-georgian-deep-water-port-on-black-sea/>

⁸ Ανέλαβε Πρωθυπουργός στις 30/12/2015 μετά την ξαφνική παραίτηση του κ. Garibashvili :

<https://jamestown.org/program/georgias-ruling-coalition-delivers-coup-de-grace-to-salvage-its-electoral-support/>

(Αμπχαζία) θα χάσει την όποια σημασία έχει και κατ' επέκταση, η οικονομία της κάποτε ανθηρής αυτής πόλης θα επιδεινωθεί περαιτέρω.

Σε συνδυασμό με τα σχέδια της Γεωργιανής Κυβέρνησης για την κατασκευή παρακείμενου διεθνούς αεροδρομίου, τη δημιουργία ενός τερματικού σταθμού υγροποιημένου αερίου (LNG terminal), την χορήγηση επενδυτικών κινήτρων, την οικιστική ανάπτυξη και οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής (επαρχία Samegrelo), το όλο εγχείρημα της Anaklia, με τις πολλαπλασιαστικές του επιδράσεις, ελπίζεται να οδηγήσει στα όρια της γεωργιανής ηγεσίας, μακροπρόθεσμα σε τυχόν επαναπροσδιορισμό των προτεραιοτήτων και εθνικών προσανατολισμών των Αμπχαζίων αυτονομιστών.

7) Σύμφωνα με την ανάδοχο εταιρεία Anaklia Development Consortium, η παραχωρημένη για τα επόμενα 50 χρόνια έκταση έχει συνολικό εμβαδό 10 τετ. χιλιομέτρων (δηλ. περίπου διπλάσια από την έκταση του παλαιού αεροδρομίου του Ελληνικού).

Το 40% της έκτασης θα αφορά τις καθαρά λιμενικές εγκαταστάσεις και το 60% την πλήρως αφορολόγητη «ελεύθερη εμπορική και βιομηχανική ζώνη»⁹ (FIZ) η οποία θα φιλοξενήσει τις διαμετακομιστικές ανάγκες των μεταφορικών εταιρειών αλλά και παραγωγικές βιομηχανικές μονάδες¹⁰.

Η συνολική επένδυση ενδέχεται τελικά να ξεπεράσει τα 3,7 δις. δολ.¹¹ και θα είναι η μεγαλύτερη που έγινε ποτέ στη Γεωργία. Εκτιμάται πως η πρώτη φάση της κατασκευής θα έχει ολοκληρωθεί στις αρχές του 2021. Η εμπορευματική δυναμικότητα αρχικά θα ανέλθει σε 700.000 TEUs¹² η οποία όμως αναμένεται να ξεπεράσει τα 6 εκατ. TEUs μέχρι το 2030 (ως σύγκριση, η δυναμικότητα του Πειραιά ανήλθε το 2016 στα 3,3 εκατ. TEUs (38^η θέση παγκοσμίως και 1^η στη Μεσόγειο). Σύμφωνα με την ανάδοχο, καθώς το λιμάνι βρίσκεται στο τέλος ενός βαθύτατου θαλάσσιου φαραγγιού, θα μπορεί να εξυπηρετεί και πλοία τύπου Panamax (+6.500 TEUs) δίνοντας παράλληλα τη δυνατότητα στις διεθνείς μεταφορικές εταιρείες που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από και προς τα λιμάνια της Γεωργίας¹³ μέσω Βοσπόρου, να αποφεύγουν τις μεταφορτώσεις στο λιμάνι της Κωνσταντινούπολης. Ταυτόχρονα, το νέο λιμάνι θα αποτελέσει και την βασική έξοδο προς τις αγορές της Ευρώπης για τα προϊόντα των γειτονικών χωρών της Αρμενίας και του Αζερμπαϊτζάν αλλά και των μακρινότερων Καζακστάν, Ουζμπεκιστάν, Τουρκμενιστάν Κιργιστάν και Τατζικιστάν¹⁴.

8) Οι βασικοί εταίροι της νικήτριας κοινοπραξίας Anaklia Development Consortium¹⁵ είναι η TBC Holding (Γεωργίας) και η Conti International (ΗΠΑ).

Η πρώτη, TBC Holding, είναι θυγατρική της μεγαλύτερης εμπορικής τράπεζας της Γεωργίας TBC¹⁶. Πρόεδρος της TBC και μια από τις κορυφαίες επιχειρηματικές προσωπικότητες της χώρας είναι ο κ. Mamuka Khazaradze¹⁷. Η πολυσχιδής επιχειρηματική του δράση τον

⁹ «0% tax on imports-exports, 0% VAT, 0% tax on profits, 0% property tax, 0% tax on dividends, 0% tax on payrolls»

¹⁰ «attract FDI and domestic investments, create industrial clusters around the port, attract new industries, create employment»

¹¹ Η το 26% του ΑΕΠ της Γεωργίας και όσο ο κρατικός προϋπολογισμός του 2017 :

<http://www.worldbank.org/en/country/georgia/overview#1>

¹² containers 20 ποδών, συνήθους μεικτού βάρους 24 τόνων

¹³ Batumi, Poti και Sokhumi (Αμπχαζία), η δυναμικότητα των οποίων είναι πολύ μικρότερη. Συνδέονται με την Κωνσταντινούπολη, τη Βάρνα, την Κωνσταντζα και την Οδησό με μικρότερα εμπορικά πλοία (feeders)

¹⁴ <http://www.anakliadevelopment.com/news-press-releases/georgia-selects-anaklia-development-consortium-to-build-deep-sea-port>

¹⁵ <http://www.anakliadevelopment.com/>

¹⁶ <http://www.tbcbank.ge/web/en/web/guest/personal-banking>. Τελευταία αξιολόγηση του οίκου Fitch : «BB-stable». Εισηγμένης στο χρηματιστήριο του Λονδίνου, από τις πλέον 'υγιείς' της χώρας, με κέρδη 32% της αγοράς καταθέσεων και δανείων και ενεργητικό άνω των 4 δις. δολ. Τον Σεπτέμβριο του 2016 εξαγόρασε έναντι 120 εκ. Ευρώ το μερίδιο (94%) της γαλλικής Societe General στην γεωργιανή τράπεζα 'Bank Republic'.

¹⁷ <http://www.intellinews.com/interview-mamuka-khazaradze-chairman-of-georgia-s-tbc-bank-121082/>

κατατάσσει σε έναν από τους πλέον επιτυχημένους, δραστήριους, δημοφιλής αλλά και πλουσιότερους ανθρώπους της Γεωργίας. Η μη ανάμειξή του στην πολιτική σκηνή της χώρας, του δίνει μέχρι σήμερα την δυνατότητα να επιτυγχάνει τα επιχειρηματικά του σχέδια ανεξαρτητως Κυβερνήσεων. Πέρα από τον χρηματοοικονομικό τομέα (ίδρυσε την Tbilisi Business Center - TBC το 1992 με το βασικό αρχικό κεφάλαιο των 500 δολαρίων), είναι ιδρυτής και πρόεδρος των ΔΣ δεκάδων γεωργιανών επιχειρήσεων από τον χώρο των τροφίμων / ποτών (π.χ μεταλλικό νερό Borjomi¹⁸, το πλέον επιτυχημένο στην αγορά της Ρωσίας), κατασκευές (Georgian Reconstruction and Development Company)¹⁹ αλλά και εκπαιδευτικών ιδρυμάτων όπως το δημοφιλές American Academy in Tbilisi²⁰ (δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης).

Η Conti International είναι θυγατρική του κατασκευαστικού ομίλου CONTI με έδρα στη πόλη Edison της Νέας Υερσέης στις ΗΠΑ. Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1906 από Ιταλούς μετανάστες, την οικογένεια Conti, απόγονος της οποίας είναι ο σημερινός Πρόεδρος και Δ/νων Σύμβουλος Curt Conti. Ως την δεκαετία του '70 η Conti είχε ως βασικό αντικείμενο την κατασκευή κατοικιών στην ευρύτερη περιοχή του New Jersey, δραστηριότητα που έχει μειώσει αλλά δεν έχει εγκαταλείψει. Τα τελευταία χρόνια έχει διευρύνει τις δραστηριότητές της αναλαμβάνοντας, μεταξύ άλλων, κατασκευές έργων της Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης, των Πολιτειών αλλά και του αμερικανικού στρατού όπως για παράδειγμα τα έργα ενίσχυσης Βάσης Πυροβολικού του ισραηλινού στρατού²¹ για λογαριασμό του Μηχανικού του Αμερικανικού Στρατού ή και έργα του Υπουργείου Άμυνας των ΗΠΑ²². Ο όμιλος περιλαμβάνει εξειδικευμένες εταιρείες όπως την 'Conti Solar', η οποία κατασκευάζει ηλιακά πάρκα στις ΗΠΑ²³, την 'Conti Enterprises', η οποία κατασκευάζει οδικά δίκτυα και σχετικές υποδομές για λογαριασμό διάφορων πολιτειών και δημόσιων φορέων των ΗΠΑ²⁴.

Από την μελέτη των έργων που έχει εκτελέσει, διακρίνουμε τρία βασικά χαρακτηριστικά : i) κερδίζει συμβόλαια ως sub contractor για λογαριασμό του αμερικανικού δημοσίου και πολλά εξ' αυτών αφορούν το Υπουργείο Άμυνας, ii) η διεθνής της παρουσία είναι περιορισμένη και η εμπειρία κατασκευής πολύ μεγάλων έργων είναι ανύπαρκτη (σε πλήρη αντίθεση με την κινεζική 'PowerChina', τη χαμένη του project), και iii) στη μεγάλη τους πλειονότητα, όλα τα έργα είναι μικρού σχετικά προϋπολογισμού (από μερικές χιλιάδες δολάρια έως 20-25 εκατ. δολ.), με την πραγματικά εντυπωσιακή εξαίρεση του λιμανιού της Ανακλία όπου η Conti δεν είναι απλά sub-contractor αλλά κύριος εταίρος.

Ο υπογράφων, κατά την διάρκεια της θητείας του στο Γραφείο ΟΕΥ Νέας Υόρκης, είχε την τύχη να γνωρίζει τόσο την εταιρεία όσο και τον Πρόεδρό της καθώς ήμασταν γείτονες στη πόλη New Providence της πολιτείας New Jersey(!), από το 2010 έως το 2016. Ο κ. Conti υπήρξε εκείνη την περίοδο θερμός υποστηρικτής και χρηματοδότης του ρεπουμπλικανού (και αναφανδόν υποστηρικτή του σημερινού Προέδρου των ΗΠΑ) νυν Κυβερνήτη του New Jersey, Chris Christie²⁵, επίσης κάτοικος της περιοχής αυτής.

Τα κεντρικά, δε, γραφεία της εταιρείας, στη πόλη Edison, πρωτεύουσα μιας βιομηχανικής περιοχής της Πολιτείας New Jersey, δίδουν την εντύπωση μιας μικρής ή τουλάχιστον τοπικής κατασκευαστικής επιχείρησης με έστω κάποιες διευρυμένες δραστηριότητες.

¹⁸ <https://www.borjomi.com/en/>

¹⁹ <http://www.grdc.ge/>

²⁰ <http://www.gzaat.org/>

²¹ <http://www.contiinternational.com/projects/shivta-artillery-base-facilities>

²² <http://www.contiinternational.com/projects/annual-fuel-system-leak-upgrade> και

<http://www.contifederal.com/projects/c-17-assault-landing-zone>

²³ <http://www.contisolar.com/projects>

²⁴ <http://www.contienterprises.com/projects>

²⁵ <https://patch.com/new-jersey/newprovidence/2-new-providence-businessmen-9-others-union-county-tapped-aid-christies-campaign>

Σύμφωνα με το Μητρώο Επιχειρήσεων της Πολιτείας του Delaware των ΗΠΑ, η 'Conti International LLC' ιδρύθηκε μόλις στις 28/10/2011 (AM 5058413) και σύμφωνα με την ιστοσελίδα της εταιρείας, ο Δ/νων Σύμβουλος και Αντιπρόεδρος της εταιρείας κ. Paul Force έχει ως βασική αποστολή του την επίβλεψη όλων των έργων της Conti International στη περιοχή του Καυκάσου²⁶. Εκτός από το λιμάνι της Anaklia, νέο κοινοπρακτικό σχήμα της Conti με την TBC θα αναλάβει την κατασκευή υπερσύγχρονης κλινικής και ιατρικής σχολής στη Τιφλίδα : American Tbilisi Hospital²⁷ ενώ πρόσφατα ανακοινώθηκε ότι το ίδιο κοινοπρακτικό σχήμα θα αναλάβει την κατασκευή της 'Anaklia City', μιας νέας μικρής πόλης πλησίον των νέου λιμανιού.

9) Την κοινοπραξία συμπληρώνουν ως "equal members" οι εξής εταιρείες :

- **Moffatt & Nichol** (ΗΠΑ). Ιδρύθηκε το 1945, αν και οι ιδρυτές της (αρχιτέκτονες- μηχανικοί) είχαν αναλάβει τη μελέτη και σχεδιασμό αμυντικών έργων υποδομής του αμερικανικού πολεμικού ναυτικού κατά τη διάρκεια του Β' ΠΠ²⁸. Σήμερα είναι ίσως η κορυφαία διεθνώς εταιρεία αρχιτεκτονικών και μηχανολογικών μελετών, κυρίως σε έργα όπως λιμάνια, μαρίνες, εμπορευματικοί σταθμοί, ναύσταθμοι κα.

- **Maritime & Transport Business Solutions** (Ολλανδίας), από τις κορυφαίες συμβουλευτικές εταιρείες στον κόσμο, με αποκλειστική εξειδίκευση σε λιμενικά έργα και εμπορευματικούς σταθμούς. Στο συγκεκριμένο έργο έχει αναλάβει όλες τις οικονομικές μελέτες και τις μελέτες δυναμικότητας, στρατηγικής και εμπορικής ανάπτυξης²⁹.

- **SSA Marine** (ΗΠΑ), θυγατρική της Carix (ΗΠΑ) και με έδρα το Seattle. Διαχειρίζεται και λειτουργεί πάνω από 250 τερματικούς εμπορευματικούς σταθμούς και 30 σταθμούς συνδυασμένων σιδηροδρομικών κόμβων, κυρίως στη Αμερικανική ήπειρο. Η υπόλοιπη διεθνής της παρουσία εντοπίζεται στη Ν. Αφρική, Νέα Ζηλανδία και Βιετνάμ. Το 2016 διαχειρίστηκε 27 εκατ. TEUs και 75 εκατ. τόνους (MTs) ξηρού φορτίου ενώ σε προωθητικό της έντυπο αναφέρετε, μεταξύ άλλων και η 40χρονη εμπειρία της εταιρείας στη διαχείριση / ground handling πλοίων RO-RO για το πολεμικό ναυτικό, την αυτοκινητοβιομηχανία και την εμπορική ναυτιλία³⁰. Είναι σαφές ότι η Anaklia με την προβλεπόμενη ετήσια δυναμικότητα των 100 εκ. τόνων, αποτελεί μια τεράστια πρόκληση για την εταιρεία αυτή.

10. Η κοινοπραξία υπέγραψε, στις 1 Αυγούστου 2017, πολυετή συμφωνία με την αμερικανική «SSA Marine» για την λειτουργία του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του νέου λιμανιού Anaklia, του μεγαλύτερου κατασκευαστικού έργου στην περιοχή του Καυκάσου.

Η συμφωνία, προϊόν εξαμήνης διαπραγμάτευσης, ολοκληρώνει τον στρατηγικό σχεδιασμό του ανάδοχου του έργου (Anaklia Development Consortium), οι εργασίες κατασκευής του οποίου έχουν ήδη ξεκινήσει. Η τελετή της υπογραφής έγινε παρουσία του Πρωθυπουργού κ. Giorgi Kvirikashvili στο γραφείο του ενώ παρόντες ήταν Υπουργοί της Κυβέρνησής του, ο αντιπρόεδρος της SSA Marine κ. Robert Watters και οι εταίροι ιδρυτές της κοινοπραξίας, κ.κ Mamuka Khazaradze (TBC Holding) και Kurt Conti (Conti International).

Σημειώνεται ότι η υπογραφή συνέπεσε με την επίσημη επίσκεψη στη Τιφλίδα του Αντιπροέδρου των ΗΠΑ κ. M. Pence. Στις κοινές, δε, δηλώσεις³¹ με τον Πρωθυπουργό της Γεωργίας, υπήρξε σαφής αναφορά στην επένδυση αυτή και στη βαρύτητα της στην περαιτέρω σύσφιξη των διμερών σχέσεων των δύο χωρών. Χαρακτηριστικά αποσπάσματα των κοινών τους δηλώσεων :

²⁶ <http://www.contiinternational.com/about/leadership>

²⁷ <http://www.contiinternational.com/projects/american-tbilisi-hospital>

²⁸ <http://www.moffatnichol.com/content/firm-history>

²⁹ <http://www.mtbs.nl/projects/anaklia-port-masterplan>

³⁰ <http://www.ssamarine.com/> και <http://www.ssamarine.com/wp-content/uploads/2016/08/capabilities.pdf>

³¹ Το πλήρες κείμενο των κοινών δηλώσεων : <https://ge.usembassy.gov/remarks-vice-president-georgian-prime-minister-joint-press-conference-august-1/>

Πρωθυπουργός Γεωργίας G. Kyriakashvili : We are aiming to prepare (inaudible) for U.S. visits in the region. And it is no small feat to underscore the U.S. visit's interest, so we (inaudible) infrastructure projects going on in our country. Group involvement in the deep-sea, Anakalia Port projects — will also salute the signing of the document between Anakalia Port Consortium and SSA Marine, U.S. company managing ports. (Inaudible) of this agreement, it will manage the port terminal and also make investment in this project, which is the overarching one for Georgia. The Anaklia project is one more time manifesting the readiness of American businesses to get involved in this project and turning Georgia into regional hub. We have implemented the scores of (inaudible) energy projects in Georgia on the grounds of cooperation with the U.S. side, which is assuring the sustainability of European energy safety. And we are going to continue this cooperation. We are the partners who stand ready for the high level of economic trade and investment relations, which will be resting on the mutual benefits.

Αντιπρόεδρος ΗΠΑ M. Pence : The Anaklia deep-sea port shows the potential of a stronger bilateral relationship between our nations. American companies are investing alongside their Georgian counterparts in this multi-billion-dollar project. As we look toward the future, our two nations have untold opportunities to contribute even more to each other's prosperity.

11. Οι κυρώσεις της ΕΕ στη Ρωσία και το ρωσικό εμπόργκο προϊόντων από χώρες ΕΕ έχει σαφώς επηρεάσει αρνητικά τις χερσαίες εμπορευματικές ροές μεταξύ Κίνας και Ευρώπης και η αναζήτηση 3ης διόδου που θα αποφεύγει τη Ρωσία κρίνεται πλέον αμφότερα επιτακτική. Κατά τα φαινόμενα, η Κίνα έχει επιλέξει ως αρχή της 3^{ης} διόδου το σημείο Khorgos³² στα σύνορά της με το Καζαχστάν όπου κατασκευάζεται ήδη ένα τεράστιο dry port και το οποίο ξεκίνησε μερικώς τη λειτουργία του στις αρχές του 2017. Το διαμετακομιστικό αυτό κέντρο συνδέθηκε σιδηροδρομικά με το λιμάνι Ακtau του Καζαχστάν, στα ανατολικά της Κασπίας Θάλασσας. Το Ακtau αποτελεί ήδη πόλο έλξης και εγκατάστασης ευρωπαϊκών μεταφορικών εταιρειών³³ καθώς εντός του 2017 θα συνδεθεί ακτοπολικά με το Baku (Αζερμπαϊτζάν) με νέα φορτηγά πλοία σιδηροδρομικών μεταφορών. Η 3^η δίοδος ολοκληρώνεται με την νέα σιδηροδρομική γραμμή Baku-Τιφλίδα-Kars³⁴ (Τουρκία), μήκους 850 χλμ., αποτέλεσμα τριμερούς συμφωνίας Γεωργίας, Αζερμπαϊτζάν και Τουρκίας (2007) και η οποία προβλέπεται να τεθεί σε πλήρη λειτουργία τον Οκτώβριο του 2017. Η γραμμή αυτή εκτιμάται να διακινεί περί τα 500.000 TEUs το χρόνο και, μέσω του τουρκικού σιδηροδρομικού δικτύου, θα συνδεθεί με το λιμάνι της Κωνσταντινούπολης, διερχόμενη επίσης του υπό κατασκευή υποθαλάσσιου τούνελ της θάλασσας του Μαρμαρά. Η σχετικά μικρή μεταφορική δυνατότητα της ναυμικής Baku-Τιφλίδα-Kars ενισχύει ακόμη περισσότερο την επιχειρηματολογία της γεωργιανής Κυβέρνησης για την υπεροχή της Anaklia ως τον τελικό σταθμό της 3^{ης} διόδου επί Ασιατικού εδάφους καθώς, όπως προαναφέρθηκε, η δυναμικότητα του νέου λιμανιού θα ξεπεράσει τα 6 εκατ. TEUs το 2030.

12. Η Κυβέρνηση της Γεωργίας υποστηρίζει και προβάλλει με κάθε ευκαιρία τις εξαιρετικές προοπτικές που διαφαίνονται για την οικονομία της χώρας αλλά και τη στρατηγική γεωγραφική της θέση ως απόληξη του σχεδιαζόμενου Νότιου Διαδρόμου του Μεταξιού (3^η δίοδος) και κατά άλλους, του διαύλου των κινεζικών συμφερόντων στη Μ. Θάλασσα. Η Anaklia αποτελεί το σημαντικότερο ίσως κομμάτι αυτού του αφηγήματος σύμφωνα με το οποίο, η Γεωργία θα καταστεί εμπορικός κόμβος παγκόσμιας εμβέλειας και σημασίας κατά την επόμενη δεκαετία.

³² <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/02/20/khorgos-the-new-silk-roads-central-station-comes-to-life/#3ed3e811c22e>

³³ <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/04/17/multiple-routes-between-china-and-europe-is-why-the-new-silk-road-is-a-real-game-changer/#237d107235e8>

³⁴ Η γραμμή Kars – Τιφλίδα μήκους 220 χλμ. είναι νέα κατασκευή, σημαντικό μέρος της οκίας επί γεωργιανό εδάφους χρηματοδότησε το Αζερμπαϊτζάν (775 εκ. δολ.) και η Τουρκία. Η γραμμή Τιφλίδα – Baku είναι η υφιστάμενη η οποία θα ενισχυθεί ώστε να δέχεται φορτηγά βαγόνια νέου τύπου.

Η, εν πολλής δικαιολογημένη, στρατηγική διάσταση του έργου της Ανακία και οι πολύ μεγάλες επενδύσεις που θα γίνουν για την κατασκευή και λειτουργία του διαμετακομιστικού αυτού κόμβου, αποτελούν διαρκές θέμα συζητήσεων, αναλύσεων και παρουσιάσεων τόσο στη Γεωργία όσο και αλλού³⁵. Πολύ λιγότερη συζήτηση γίνεται για τα άλλα δύο βασικά εμπορικά λιμάνια της Γεωργίας στη Μ. Θάλασσα, Poti και Batumi, ο ρόλος των οποίων είναι σημαντικός σήμερα αλλά εκτιμάται ότι θα είναι συμπληρωματικός όταν ξεκινήσει η λειτουργία της Ανακία.

Το Poti έχει ετήσια δυναμικότητα περί τα 400.000 TEUs και το εκμεταλλεύεται η APM Terminals θυγατρική της MAERSK (Δανίας). Διαθέτει Ελεύθερη Βιομηχανική Ζώνη³⁶ και συνδέεται με το εθνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Σιδηροδρομικά συνδέεται επίσης και με το Baku (container block train)³⁷. Σήμερα αποτελεί τον κυριότερο κόμβο συνδυασμένων μεταφορών της Γεωργίας και την βασική πύλη της χώρας στη Μαύρη Θάλασσα.

Το Batumi είναι ετήσιας δυναμικότητας 150.000 TEUs και το διαχειρίζεται η International Container Terminal Services, Inc³⁸. (Φιλιππίνων) η οποία προγραμματίζει επενδύσεις αναβάθμισης της δυναμικότητας του λιμανιού στα 200.000 TEUs, την κατασκευή ενός ακόμη γερανού φορτοεκφόρτωσης και έργα βελτίωσης προβλήτα.

Ακόμη λιγότερη συζήτηση γίνεται για το αν μπορεί τελικά η Γεωργία να ξεπεράσει τον περιφερειακό διαμετακομιστικό της ρόλο από και προς τα λιμάνια της στη Μαύρη Θάλασσα και να αποτελέσει κόμβο διεθνούς αναφοράς τόσο για την εμπορική ναυτιλία όσο και για τον κλάδο των logistics. Είναι βέβαιο ότι η συνολική δυναμικότητα των λιμανιών της θα αυξηθεί κατακόρυφα μέσα στην επόμενη δεκαετία, προσφέροντας χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας στους κλάδους των κατασκευών, ναυτιλίας, logistics, ενέργειας, τουρισμού κλπ., με θετική, τελικά, συμβολή στη οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Όμως, για να καταστεί η Ανακία σημείο διεθνούς ναυτιλιακής αναφοράς όπως το Αμβούργο, το Ρότερνταμ, η Σιγκαπούρη κα., θα πρέπει να συντρέχουν οι εξής βασικές προϋποθέσεις: α) ύπαρξη υκανών τοπικών χρηματοδοτικών κεφαλαίων ή εξειδικευμένων τραπεζικών και ασφαλιστικών ιδρυμάτων για τις ανάγκες της εμπορικής ναυτιλίας και των εταιρειών logistics, β) προγράμματα ή κίνητρα προσέλκυσης εγκατάστασης εφοπλιστικών εταιρειών στη Γεωργία, και γ) ύπαρξη κατάλληλης κεφαλαιακής αγοράς, όπως, για παράδειγμα, το χρηματιστήριο του Όσλο όπου διαπραγματεύονται μετοχές εκατοντάδων ναυτιλιακών επιχειρήσεων μεσαίου κυρίως μεγέθους. Τα ανωτέρω, τοπική χρηματοδότηση ναυτιλίας, εφοπλιστικές εταιρείες και κεφαλαιακή αγορά είναι εξαιρετικά αδύναμα έως ανύπαρκτα στη Γεωργία ενώ είναι σαφές ότι η δημιουργία τους απαιτεί, παράλληλα, ένα σταθερό πολιτικό κλίμα αλλά και ένα κατάλληλο και σταθερό φορολογικό πλαίσιο σε βάθος χρόνου.

Έτερη εκτίμηση του υπογράφοντος είναι ότι με το έργο της Ανακία, η πολιτική ηγεσία της Γεωργίας πιθανά να προσβλέπει ή και να επιδιώκει την προσέλκυση κινεζικών παραγωγικών επενδύσεων στη χώρα με στόχο την παραγωγή προϊόντων (εντός των προβλεπόμενων ποσοστών παραγωγής) και ακολούθως την εξαγωγή τους στις αγορές της Ευρώπης, γεγονός που δεν αποκλείεται να είναι ακόμη ένας 'ευσεβής πόθος' της Κυβέρνησης. Πάντως, αξίζει να σημειωθεί η σταδιακά διαμορφούμενη επιφυλακτική στάση της ΕΕ στις κινεζικές πρωτοβουλίες, όπως αυτή εκφράστηκε ομόφωνα με την μη αποδοχή του κειμένου δηλώσεων για το εμπόριο κατά την διάρκεια του πρόσφατου One Belt – One Road Forum (Πεκίνο, 14-15/5/2017)³⁹, κάτι που παραμένει αδιευκρίνιστο εάν και πώς έχει ερμηνευτεί από την γεωργιανή Κυβέρνηση.

³⁵ <http://www.agbdc.com/news/2016/10/7/agbdc-hosts-dynamics-of-silk-road-forum-and-farewell-to-ambassador-archil-gegeshiidze>

³⁶ Η Γεωργία έχει 3 Ελεύθερες Ζώνες: Poti, Kutaisi, Tbilisi

³⁷ http://www.itccca-ora.org/fileadmin/fm-dam/investment_forum/GEO4_Poti-Baku_Container_Block_Train.pdf

³⁸ <http://www.ictsi.com/operations/batumi-international-container-terminal-llc-bictl-batumi-georgia/>

³⁹ <https://www.theguardian.com/world/2017/may/15/cu-china-summit-beijing-xi-jinping-belt-and-road>

Επίλογος

Το λιμάνι “Anaklia Deep Sea Port” αποτελεί την σημαντικότερη επένδυση που έγινε ποτέ στη Γεωργία. Είναι μια καθαρά ιδιωτική επένδυση με τη μέθοδο της παραχώρησης (50 έτη), με πολύ έντονη την αμερικανική παρουσία και περιορισμένη κρατική συμβολή. Ο μεγάλος προβληματισμός αφορά στο μέγεθος του έργου και στις δυνατότητες του υπάρχοντος οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου στον άξονα Μαύρη Θάλασσα – σύνορα με Αζερμπαϊτζάν να ανταποκριθεί στη μελλοντική ετήσια δυναμικότητα της τάξης των 100 εκ. τόνων του νέου λιμανιού. Είναι βέβαιο ότι θα απαιτηθούν τεράστιες επενδύσεις για την κατασκευή κατάλληλων οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων και υποδομών σε βάθος χρόνου.

Η Γεωργία, παρά τις εξαιρετικές της επιδόσεις της των τελευταίων ετών σε θέματα απελευθέρωσης της οικονομίας και των αγορών, ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας αλλά και προσέλκυσης ξένων επενδύσεων, δεν διαθέτει ικανοποιητικούς πόρους υλοποίησης ή και το ανάλογο ανθρώπινο δυναμικό που απαιτούνται για αυτά τα έργα. Από την άλλη πλευρά, τόσο τα Ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά εργαλεία (ΕΕ, EBRD, ΕΙΒ, ΚΡΥ, κα.) όσο και τα Ευρωπαϊκά προγράμματα στήριξης που παρέχονται στη χώρα για την ανάπτυξη των υποδομών και γενικά για την σταδιακή της προσέγγιση προς την ΕΕ, ειδικά μετά την Εμβασυμένη και Ολοκληρωμένη Συμφωνία Ελεύθερου Εμπορίου (Ιούνιος 2014), θέτουν τους διαγωνισμούς που προβλέπεται να προκηρύξει η Κυβέρνηση της Γεωργίας σε ένα διαφανέστερο, ‘Ευρωπαϊκότερο’ και ανταγωνιστικότερο πλαίσιο (accountability, transparency and rules). Έτσι, ελληνικές κατασκευαστικές επιχειρήσεις θα μπορούσαν να δραστηριοποιηθούν στη Γεωργία μέσω, για παράδειγμα, κοινοπραξιακών συνεργασιών με ευρωπαϊκές εταιρείες. Παρόμοια ελληνικές εταιρείες του ευρύτερου κλάδου δομικών υλικών, μελετητικών και συμβουλευτικών γραφείων, μεταφορών, λογιστικής, τροφοδοσίας πλοίων κα. μπορούν να εκμεταλλευθούν τις διαφαινόμενες προοπτικές αύξησης της ζήτησης αντίστοιχων προϊόντων και υπηρεσιών στη Γεωργία στο άμεσο μέλλον.

Τέλος, πολλοί συνομιλητές μας εδώ είναι ιδιαίτερα προβληματισμένοι για το εάν τα κριτήρια επιλογής της Κυβέρνησης να μην δώσει το έργο στην κινεζική κοινοπραξία ήταν οικονομικά-κοινωνικά ή πολιτικά-γεωστρατηγικά ή και τα δύο. Πάντως, η κινεζική πλευρά δεν φάνηκε «απογοητευμένη» καθώς σε λιγότερο από ένα έτος μετά την απόφαση της Κυβέρνησης για το έργο της Anaklia, υπέγραψε διμερή Συμφωνία Ελεύθερου Εμπορίου με τη Γεωργία, η πεμπτούσια της οποίας είναι η συμμετοχή της Κίνας στον επερχόμενο κατασκευαστικό οργανισμό της Γεωργίας σε θέματα υποδομών και μεταφορών.

Εν κατακλείδι, οι βασικοί λόγοι ύπαρξης του νέου λιμανιού είναι : α) η εξυπηρέτηση φορτίων από την Ανατολή (κυρίως Κίνα) προς την άλλη πλευρά της Μ. Θάλασσας και από εκεί στην Ευρώπη - πλοία τύπου Panamax μπορεί να εξυπηρετήσει μόνο το λιμάνι της Κωσταντζα στις όχθες του Δούναβη στη Ρουμανία, και β) η εξυπηρέτηση ευρωπαϊκών φορτίων από το νέο λιμάνι προς τις αγορές του Ν. Καυκάσου και ανατολικότερα με τελικό και βασικό προορισμό την Κίνα. Μόνο έτσι, άλλωστε, μπορεί να ολοκληρωθεί μια απλή διαμετακομιστική αλυσίδα: τα γεμάτα με κινεζικά προϊόντα containers καταλήγουν, μέσω της Anaklia στις ευρωπαϊκές αγορές, αδειάζουν και επιστρέφουν στη Κίνα γεμάτα με ευρωπαϊκά προϊόντα. Είναι σαφές ότι εάν υπάρχει και τρίτος λόγος ύπαρξης του νέου λιμανιού αυτός θα μπορούσε να είναι και μη εμπορικός. Με την επιλογή του αμερικανικού σχήματος, φαίνεται να ενισχύονται έτη περαιτέρω οι διμερείς σχέσεις Γεωργίας – ΗΠΑ και κατά συνέπεια και οι Νατοικοί οραματισμοί της χώρας. Υπό αυτό το πρίσμα, η συγκεκριμένη επιλογή παραχώρησης της Anaklia είχε και ένα ιδιαίτερο πολιτικό περιεχόμενο.

Απόστολος Ντιγκμπασιάνης, Σύμβουλος Α' ΟΕΥ