

Georgiens Seidenstraßen-Großprojekt sucht neuen Investor

Tiefseehafen Anaklia bleibt auf der Agenda der Regierung / Von Uwe Strohbach

Tiflis (GTAI) - Georgien hat sein Prestigevorhaben im Transportsektor vorläufig gestoppt. Die Regierung hofft auf einen neuen Investor für den Bau des ersten Tiefseehafens im Land.


20.01.2020

Der Konflikt zwischen dem Anaklia Development Consortium LLC (ADC) und der georgischen Regierung über den Bau des Tiefseehafens in Anaklia hatte sich über ein Jahr zugespitzt. Er mündete am 9. Januar 2020 in die Aufkündigung des Konzessionsvertrages durch die Regierung. Das strategische Projekt ist nicht beendet. Es vorläufig gestoppt, bis ein neuer Investor gefunden ist.

In ihrer Erklärung über die Vertragsaufkündigung betonte die georgische Vizepremierministerin sowie Ministerin für Regionalentwicklung und Infrastruktur Maia Zkitischwili die große Bedeutung des geplanten Tiefseehafens für die georgische Wirtschaft. Sie sprach sich dafür aus, das Projekt schnell fortzusetzen: "Georgien braucht den Hafen. Also werden wir nach einem neuen Partner suchen, der das Projekt zügig umsetzen und ein für unser Land optimales Ergebnis erzielen kann." Schon in naher Zukunft will die Regierung die Bedingungen und Verfahren für die Auswahl potenzieller Investoren aktualisieren, neue qualifizierte Partner suchen und ein transparentes Auswahlverfahren vorbereiten.

Leuchtturmprojekt als Eckpfeiler für einen Transporthub von Asien nach Europa

Der Tiefseehafen in Anaklia an der Ostküste des Schwarzen Meeres gilt als Leuchtturmprojekt Georgiens. Der Hafen ermöglicht es dem Land, sich zu einem leistungsfähigen Transporthub zwischen Asien und Europa zu entwickeln. Auf der südlichen Transportroute in Richtung China/Zentralasien gibt es schon neue oder ausgebaute Seehäfen in Aserbaidschan (Baku), Kasachstan (Kuryk, Aktau) und Turkmenistan (Turkmenbaschi). Die Route China/Zentralasien - Europa via Aserbaidschan und Georgien hat gute Chancen, zu einem gefragten Transportkorridor aufzusteigen. Voraussetzung ist allerdings eine regional abgestimmte Tarifpolitik. Für den Bau des Hafens Anaklia spricht nicht zuletzt, dass der Containerumschlag in den beiden georgischen Häfen Poti und Batumi schon bald Kapazitätsgrenzen erreichen dürfte.

Von dem Projekt verspricht sich die Regierung erhebliche Synergieeffekte für die Entwicklung Westgeorgiens und die Gewinnung ausländischer Investoren in vielen Branchen. In der Nachbarschaft zum Hafen soll eine Sonderwirtschaftszone entstehen mit Fokus auf das logistische Gewerbe, die Nahrungsgüter- und Leichtindustrie, andere exportorientierte Industriezweige, den Tourismus und die Finanzwirtschaft. Projektkoordinator ist die 2017 gegründete Gesellschaft JSC Anaklia City (<http://www.anakliacity.com> .

Perspektivisch bis zu neun Ausbauphasen geplant

Am 3. Oktober 2016 hatte die Regierung mit dem Gewinner einer internationalen Ausschreibung, dem Anaklia Development Consortium LLC (ADC), einen bis zum Jahr 2069 laufenden Konzessionsvertrag für die Projektierung, den Bau und Betrieb des Hafens unterzeichnet. Die damaligen Konsortialpartner waren die Gesellschaft Conti International LLC (USA) und die TBC Holding (Georgien). Später beteiligten sich die Unternehmen British Wondernet Express (Vereinigtes Königreich/Zentralasien), G-Star Ltd. (Bulgarien; georgischer Eigentümer) und der potenzielle Betreiber des Containerterminals SSA Marine (USA) am Konsortium (Konsortialquote: 16 Prozent).

GEORGIENS SEIDENSTRASSEN-GROSSPROJEKT SUCHT NEUEN INVESTOR

Das BOT-Projekt (Build-own-transfer) sieht perspektivisch in bis zu neun Phasen die Errichtung von sieben Liegeplätzen (Gesamtlänge: 2.490 Meter) für Containerschiffe und drei Liegeplätzen für den Massengüterumschlag vor. Den Finanzierungsrahmen für das Gesamtvorhaben gibt das Konsortium mit circa 2,5 Milliarden US-Dollar an.

Erste Projektphase auf etwa 600 Millionen US-Dollar veranschlagt

Der offizielle Baustart für die erste Ausbauphase erfolgte am 24. Dezember 2017. Drei Jahre später sollte das erste Schiff im Hafen andocken. Geplant waren die Errichtung der maritimen Hafeninfrastruktur (Wellenbrecher, Fahrinne, Containerbrücken, Anlegekai mit einer Länge von 625 Metern und Küstenwache), eines Containerterminals (Stapellager mit einer Hochstapelung von bis zu sieben Containern), eines Lkw-Gates und eines intermodalen Frachtumschlagbahnhofs.

Die jährliche Umschlagkapazität sollte bei Abschluss der Phase bis zu 1 Millionen Container (TEU) und 1,5 Millionen Tonnen Massengüter betragen. Dieser Durchsatz war frühestens für das Jahr 2028 avisiert. Sieger einer Ausschreibung für die Erstellung des Hafendesigns war die US-amerikanische Gesellschaft BergerABAM. Als Hauptauftragnehmer qualifizierte sich das französische Unternehmen Eiffage. Zu einer Vertragsunterzeichnung über einen Projektwert von mehr als 200 Millionen US-Dollar kam es jedoch nicht mehr, da die Projektrealisierung zunehmend unsicher wurde.

Projekt vorläufig gestoppt, da Konsortium Vertrag verletzte

Tatsächlich wurden in der ersten Phase nur vorbereitende Bauarbeiten (Vertiefung des Hafenbeckens) ausgeführt. Die Ursachen für die schleppende Projektumsetzung und schlussendliche Aufkündigung des Konzessionsvertrages sind vielschichtig. Hauptgrund ist, dass das Konsortium Vertragsverbindlichkeiten nicht eingehalten hatte. So sagte es verbindlich zu, die Finanzierung für die erste Ausbauphase zu sichern. Ausländische Banken sollten sich mit 400 Millionen US-Dollar am Projekt beteiligen. Das Konsortium sagte zu, mit Unterstützung des staatlichen Partnerschaftsfonds Georgiens 120 Millionen US-Dollar beizusteuern.

Internationale Finanzinstitute (IFIs: Asiatische Entwicklungsbank/ADB, Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung/EBRD, Asiatische Infrastrukturinvestmentbank/AIIB und U.S. International Development Corporation/DFC) sind bereit, das Projekt finanziell zu begleiten. Sie fordern aber, dass die Mitspracherechte der Regierung bei der Projektumsetzung begrenzt werden (Beschneidung der Goldenen Aktie) und 320 Millionen GEL (etwa 110 Millionen US-Dollar) öffentlich finanzierte Festlandinfrastruktur (Straße/Bahn) in das Regelwerk der Bankfinanzierung (Ausschreibungen/Beschaffung) einbezogen werden. Auch drängen sie auf Ausgleichszahlungen für mögliche ausbleibende Kredittilgungen, Kreditgarantien und zusätzliche Sicherheiten. Diese und weitere Forderungen widersprechen dem Konzessionsvertrag und sind für die Regierung inakzeptabel.

Konflikt spitzte sich über ein Jahr zu

Anzeichen für eine schleppende Projektrealisierung und mögliche Beendigung des Konzessionsvertrages zeichneten sich schon Ende 2018/Anfang 2019 ab. Im Dezember 2018 verließ einer der beiden Hauptkonsorten, Conti International LLC, den Aufsichtsrat (Konsortialquote: 42 Prozent). Der Konsorte beteiligte sich auch nicht mehr an den Verhandlungen mit den Banken. Im August 2019 stieg er gänzlich aus dem Projekt aus. Der Generalstaatsanwaltschaft klagte im Juli 2019 gegen zwei Geschäftsleute und Gründer des Konsortiums (TBC Holding) wegen vermeintlicher finanzieller Vergehen vor elf Jahren. Die sorgte für zusätzliche Skepsis gegenüber dem Hafenprojekt.

Unterschiedliche wirtschaftspolitische Interessenlagen

Es gibt aber auch noch eine mögliche politische Komponente für das Scheitern des Konzessionsvertrages: Der Milliardär und Vorsitzende der führenden Regierungspartei Georgischer Traum, Bidsina Iwanischwili, leitet das Land und zieht die Strippen für viele zentrale Entscheidungen aus dem Hintergrund. Der Oligarch ist nach Auffassung von Landeskennern offensichtlich aus übertriebener Rücksichtnahme auf die wirtschaftlichen und politischen Interessen Russlands in der Schwarzmeerregion und im Interesse seines eigenen Wirtschaftsimperiums kein Verfechter des Hafenprojekts.

GEORGIENS SEIDENSTRASSEN-GROSSPROJEKT SUCHT NEUEN INVESTOR

Der Direktor des Konsortiums ADC, Lewan Achwlediani, kündigte an, sich juristisch gegen die Aufkündigung des Konzessionsvertrages durch die Regierung zu wehren und ein Schiedsgericht einzuschalten.

Kontaktadresse

Ministry of Regional Development and Infrastructure of Georgia

Ansprechpartnerinnen: Maia Zkitischwili, Vizepremierministerin und Ministerin für Regionalentwicklung und Infrastruktur; Magda Bolotaschwili, stellvertretende Leiterin der Anaklia Deep Sea Port Development Agency

Al. Kazbegi avenue, 12

0160 Tbilisi, Georgien

T +99532 251-05 91, -06 98

m.tskitishvili@mrdi.gov.ge , mbolotashvili@anaklia.gov.ge 

<http://www.mrdi.gov.ge> 

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll und Ausschreibungen in Georgien sind unter <https://www.gtai.de/georgien> abrufbar.

Dieser Inhalt ist relevant für:

Georgien

Tiefbau, Infrastrukturbau / Schiffsverkehr, Häfen / Seidenstraße

Branchen

Kontakt

Katrin Kossorz

Wirtschaftsexpertin

 +49 228 24 993 268

 [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2020 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.