მოსაზრება 13

გიორგი რობაქიძე

დერეფანი ქვეყნის გარეშე: ქართული ოცნება და ევროპის დაკავშირებადობის დღის წესრიგიდან გაუჩინარებული საქართველო

გამოთქმული მოსაზრებები და დასკვნები ავტორის პირადი პოზიციაა და სავალდებულოდ არ ასახავს ევროკავშირის ცნობიერების ცენტრის შეხედულებებს.

25 ივნისი 2026 წ.

© 2026 ევროკავშირის ცნობიერების ცენტრი. ყველა უფლება დაცულია.

2026 წლის 23 ივნისს ევროკომისიამ ბრიუსელში შეკრიბა ცენტრალური აზიის, სამხრეთ კავკასიისა და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნების ტრანსპორტის მინისტრები და მაღალი რანგის ოფიციალური პირები, რათა დაეწყო **დაკავშირებადობის დღის წესრიგის პლატფორმა (**Connectivity Agenda Platform**)** — ახალი მექანიზმი, რომლის მიზანია იმ სავაჭრო დერეფნის გასწვრივ ინვესტიციების კოორდინაცია, რომელიც ევროკავშირს ცენტრალურ აზიასთან აკავშირებს. შეხვედრას მასპინძლობდნენ სამი ევროკომისარი — **მარტა კოსი** (გაფართოება), **იოზეფ სიკელა** (საერთაშორისო პარტნიორობა) და **აპოსტოლოს ციციკოსტასი** (მდგრადი ტრანსპორტი). მინისტერიალი დასრულდა საერთაშორისო ფინანსურ ინსტიტუტებთან თანამშრომლობის დეკლარაციების მიღებით, რომელის საფუძველზეც სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის, სასაზღვრო გამტარი პუნქტებისა და ვაჭრობის ხელშეწყობის მიმართულებით, დაახლოებით **2 მილიარდ ევრომდე** ფინანსური სახსრების მობილიზება მოხდება.

მოლაპარაკებების მაგიდასთან წარმოდგენილი იყვნენ ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოები, ასევე სომხეთი, ყაზახეთი, ყირგიზეთი, მოლდოვა, ტაჯიკეთი, თურქმენეთი, თურქეთი, უკრაინა და უზბეკეთი, „დიდი შვიდეულის" ქვეყნები და საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტები.

თუმცა ერთი ქვეყანა, რომელსაც ამ მაგიდასთან ყოფნის სრულიად უდავო საფუძველი ჰქონდა, იქ არ ყოფილა. **საქართველო მაგიდასთან არ იჯდა.**

ეს არ არის არც დიპლომატიური შემთხვევითობა და არც ტექნიკური ხარვეზი, რომელიც მომდევნო შეხვედრაზე გამოსწორდება. **ეს არის „ქართული ოცნების" ხელისუფლების მიერ წლების განმავლობაში არჩეული პოლიტიკური კურსის სრულიად ლოგიკური შედეგი.** ბრიუსელში დარჩენილი ერთი ცარიელი სკამი სიმბოლურად ასახავს იმ სტრატეგიულ ფასს, რომლის გადახდაც დღეს საქართველოს სწორედ ამ კურსის გამო უწევს.

თბილისის არყოფნა „დაკავშირებადობის დღის წესრიგის პლატფორმაზე“ წარმოადგენს საქართველოს ყველაზე მდგრადი ეროვნული უპირატესობის — მისი გეოგრაფიული მდებარეობის — საკუთარი ხელით განადგურების მაგალითს. ამასთან, გრძელვადიან პერსპექტივაში, საქართველოს ხელისუფლების დისტანცირება ევროპული დღის წესრიგიდან, ქვეყანას როგორც ეკონომიკური, ისე სტრატეგიული თვალსაზრისით კიდევ უფრო დიდ ზიანს მოუტანს.

იმის გასაგებად, თუ რა მასშტაბის შესაძლებლობას კარგავს საქართველო, ჯერ უნდა გავიაზროთ, თუ რას წარმოადგენს „დაკავშირებადობის დღის წესრიგის პლატფორმა“. **ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი** (Trans-Caspian International Transport Route), რომელიც ჩვეულებრივ **შუა დერეფნის** (Middle Corridor) სახელითაა ცნობილი, არის სარკინიგზო, საპორტო და საავტომობილო ინფრასტრუქტურის მულტიმოდალური ქსელი, რომელიც დასავლეთ ჩინეთიდან ყაზახეთის, კასპიის ზღვის, სამხრეთ კავკასიის, შავი ზღვისა და თურქეთის გავლით ევროკავშირამდე, დაახლოებით 4 000 კილომეტრის სიგრძეზე, გადის. 2022 წლამდე ეს პროექტი დიდწილად მხოლოდ პერსპექტიულ იდეად მიიჩნეოდა. თუმცა, რუსეთის სრულმასშტაბიანმა შეჭრამ უკრაინაში დასავლეთისთვის პრაქტიკულად დახურა ჩრდილოეთის სატრანზიტო დერეფანი, ხოლო ახლო აღმოსავლეთში განვითარებულმა კრიზისებმა ირანის გავლით სამხრეთის მარშრუტებიც არასტაბილური გახადა. შედეგად, **შუა დერეფანი** დღეს პრაქტიკულად ერთადერთი მსხვილი სახმელეთო სატრანსპორტო მარშრუტია, რომელიც ევროპასა და აზიას ერთმანეთთან აკავშირებს ისე, რომ გვერდს უვლის როგორც რუსეთს, ისე ირანს.

სტატისტიკური მონაცემებიც ადასტურებს, რომ ეს პროექტი დიდი ხანია მხოლოდ იდეა აღარ არის. ევროკომისიის 2026 წლის თებერვალში გამოქვეყნებული მეტაანალიზის თანახმად, 2022 წლის შემდეგ ამ მარშრუტზე ვაჭრობის მოცულობა უკვე ოთხჯერ გაიზარდა, ხოლო სათანადო ინვესტიციების შემთხვევაში 2030 წლისთვის შესაძლოა კიდევ სამჯერ გაიზარდოს.

თავად კომისარმა მარტა კოსმა ბრიუსელში გამართულ შეხვედრაზე განაცხადა, რომ მომდევნო თხუთმეტი წლის განმავლობაში ტვირთნაკადები შესაძლოა **ხუთჯერ გაიზარდოს**.

ამრიგად, საუბარი უკვე აღარ არის მხოლოდ ეკონომიკურ შესაძლებლობაზე. შუა დერეფანი ევროპის **ეკონომიკური უსაფრთხოების** და **სტრატეგიული ავტონომიის** ერთ-ერთ მთავარ ელემენტად იქცა — ინსტრუმენტად, რომელიც ამცირებს სავაჭრო მარშრუტების გეოპოლიტიკურ იარაღად გამოყენების საფრთხეს.

ამ სტრატეგიულ არქიტექტურაში საქართველო არა მეორეხარისხოვანი მონაწილე, არამედ სისტემურად აუცილებელი რგოლია. როგორც Jamestown Foundation აღნიშნავს, საქართველო, შესაძლოა, შუა დერეფნის ყველაზე მოწყვლადი სტრუქტურული კვანძია, რადგან ბაქოდან ევროპისკენ მიმავალი ყველა სარკინიგზო ტვირთი საქართველოს ტერიტორიას გადის. Carnegie-ის შეფასებით კი, საქართველოს გარეშე რეგიონის დაკავშირებადობის სისტემა არასრული რჩება. თავად მარტა კოსმაც პირდაპირ განაცხადა, რომ **„საქართველოს გარეშე რეალურ დაკავშირებადობის დღის წესრიგზე საუბარი შეუძლებელია."**

სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, გეოგრაფიამ საქართველოს ისეთი ადგილი მიანიჭა, რომლის სრულად ჩანაცვლებაც რეგიონში არც ერთ სახელმწიფოს არ შეუძლია.

თუ საქართველო მართლაც ასეთი აუცილებელი ქვეყანაა, მაშინ რატომ არ იყო ის ბრიუსელში?

პასუხი ბრიუსელში არ უნდა ვეძებოთ — პასუხი თბილისშია.

სკამი, რომელიც საქართველომ ცარიელი დატოვა

კომისარი კოსი არ მალავს, რომ საქართველოს არმონაწილეობა პირდაპირ უკავშირდება მისი ხელისუფლების ქმედებებს. 2026 წლის 20 აპრილს, ევროპარლამენტის საგარეო საქმეთა კომიტეტში გამოსვლისას, მან განაცხადა, რომ დაკავშირებადობის დღის წესრიგის ფარგლებში ბოლო ოფიციალური დიალოგის შემდეგ ეწვია სომხეთს, აზერბაიჯანსა და თურქეთს, თუმცა **შეგნებულად არ ჩასულა საქართველოში**, რადგან ქვეყნის ხელისუფლება დემოკრატიული უკუსვლისა და ანტი-ევროპულ გზას დაადგა.

მისივე განმარტებით, ევროკავშირი საქართველოს უფრო აქტიურად ჩართავს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ხელისუფლება მზად იქნება თანამშრომლობისთვის სხვა მიმართულებებშიც — უპირველეს ყოვლისა, იმ პოლიტიკური რეფორმების განხორციელების კუთხით, რომლებსაც ბრიუსელი უკვე დიდი ხანია მოითხოვს. (Civil Georgia)

აქედან გამომდინარე, საქართველოს არყოფნა არც შემთხვევითობაა და არც ევროკავშირის მხრიდან ინტერესის ნაკლებობის შედეგი. **ეს არის თბილისის პოლიტიკური არჩევანი.**

ეს არის ხელისუფლების გადაწყვეტილება, არ შეასრულოს ის პირობები, რომლებიც ქვეყანას ევროპის სტრატეგიული გადაწყვეტილებების მიღების მაგიდასთან ადგილს შეუნარჩუნებდა.

ამ „მიზეზების" არსებობა მხოლოდ პოლიტიკური შეფასება არ არის — ისინი საჯარო დოკუმენტებითაა დადასტურებული.

მას შემდეგ, რაც საქართველომ 2023 წლის დეკემბერში ევროკავშირის კანდიდატი ქვეყნის სტატუსი მიიღო, „ქართულმა ოცნების" ხელისუფლებამ ეტაპობრივად დაიწყო იმავე რეფორმების დემონტაჟი, რომლებმაც ქვეყანას ეს სტატუსი მოუტანა.

2024 წელს პარლამენტმა მიიღო რუსული ყაიდის „უცხოური აგენტების" კანონი. იმავე წლის ოქტომბერში ჩატარდა საპარლამენტო არჩევნები, რომლებიც ევროკომისიამ „ფართომასშტაბიანი დარღვევებით გამორჩეულად" შეაფასა. რამდენიმე კვირის შემდეგ, 2024 წლის ნოემბერში,

ხელისუფლებამ გამოაცხადა, რომ ევროკავშირთან გაწევრიანების შესახებ მოლაპარაკებებს აღარ გააგრძელებდა და ევროკავშირში ინტეგრაციის პროცესი 2028 წლამდე შეაჩერა (Georgia 2025 Report). 2025 წელს ეს ტენდენცია კიდევ უფრო გაღრმავდა. ხელისუფლებამ მიიღო უცხოური აგენტების რეგისტრაციის ახალი კანონი, რომელიც დარღვევისთვის ხუთ წლამდე თავისუფლების აღკვეთას ითვალისწინებს, ხოლო „გრანტების შესახებ" კანონში შეტანილი ცვლილებებით უცხოური დაფინანსების მიღება მთავრობის წინასწარ თანხმობაზე გახდა დამოკიდებული. (Venice Commission)

ევროკავშირის ოფიციალური შეფასებით, ამ პროცესების შედეგად საქართველო „მხოლოდ სახელწოდებით დარჩა კანდიდატი ქვეყანა" (EEAS).

ამ პოლიტიკურ გადაწყვეტილებებს დროთა განმავლობაში კონკრეტული ინსტიტუციური შედეგებიც მოჰყვა. 2024 წლის ივნისში ევროკომისიამ საქართველოს სახელმწიფო უწყებებისთვის განკუთვნილი ორმხრივი ფინანსური დახმარება შეაჩერა. 2026 წლის მარტში ევროკავშირმა შეუჩერა უვიზო მიმოსვლის რეჟიმი საქართველოს დიპლომატიური, სამსახურებრივი და ოფიციალური პასპორტების მფლობელებს. ეს იყო გაძლიერებული სავიზო შეჩერების მექანიზმის ისტორიაში პირველი გამოყენება (EEAS).

2026 წლის 17 ივნისს, დაკავშირებადობის მინისტერიალამდე სულ რამდენიმე დღით ადრე, ევროპარლამენტმა 436 ხმით 145-ის წინააღმდეგ მიიღო რეზოლუცია, რომელიც ბიძინა ივანიშვილისა და „ქართული ოცნების" სხვა მაღალჩინოსნების მიმართ მიზნობრივი პერსონალური სანქციების დაწესებას მოითხოვდა და კიდევ ერთხელ დაადასტურა, რომ საქართველოს პარლამენტის ლეგიტიმურობას არ აღიარებს (Civil Georgia).

ამავე რეზოლუციაში აღნიშნული იყო კიდევ ერთი საგულისხმო მაჩვენებელი: საქართველოს მიერთება ევროკავშირის საერთო საგარეო და უსაფრთხოების პოლიტიკის პოზიციებთან 2024 წლის 53 პროცენტიდან 40 პროცენტამდე შემცირდა. ხელისუფლება, რომელიც ევროკავშირს ათი საკითხიდან მხოლოდ ოთხში ეთანხმება, ძნელად შეიძლება ელოდეს, რომ ევროპის სტრატეგიული გადაწყვეტილებების მიღების მაგიდასთან საკუთარ ადგილს შეინარჩუნებს.

თუმცა მნიშვნელოვანია, რომ პასუხისმგებლობის საკითხი ზუსტად განისაზღვროს.

ბრიუსელს თბილისისთვის გვერდი გულგრილობის გამო არ აუვლია. პირიქით, ევროკავშირი მუდმივად ცდილობდა საქართველოსთვის კარი ღია დაეტოვებინა და მკაფიოდ გაემიჯნა ერთმანეთისგან საქართველოს ხელისუფლება და ქართველი ხალხი. აქ მთავარი დასკვნა ერთია: **საქართველოს ევროპულ პროცესებში ჩართულობის მთავარი დაბრკოლება ევროკავშირის სურვილის ნაკლებობა კი არა, თავად საქართველოს ხელისუფლების მიერ არჩეული პოლიტიკური კურსია.**

დანაკარგების ფასი

ბრიუსელში დარჩენილი ცარიელი სკამი მხოლოდ სიმბოლო არ არის. მის შედეგებს უკვე კონკრეტული ეკონომიკური და პოლიტიკური გამოხატულება აქვს, რომლებიც სამ ძირითად მიმართულებად შეიძლება დავყოთ.

პირველი არის ინვესტიციები, რომლებიც საქართველოს გვერდს უვლის.

სანამ საქართველო ევროკავშირის საკოორდინაციო ფორმატების მიღმა რჩება, დასავლური კაპიტალი უკვე დერეფნის სხვა მონაკვეთებში მიედინება.

2025 წლის ბოლოს კომისარმა მარტა კოსმა წარადგინა ოთხმხრივი თანამშრომლობის ფორმატი ევროკავშირის, სომხეთის, აზერბაიჯანისა და თურქეთის მონაწილეობით. როგორც არაერთი

ანალიტიკოსი აღნიშნავს, ეს ფორმატი საქართველოს შეგნებულად ტოვებს გარეთ (Carnegie; Shatterbelt).

ამასთან საქართველოსთვის რისკი მხოლოდ პოლიტიკური არ არის. თუ დასავლური ფინანსური რესურსები იმ პროექტებს მოხმარდება, რომლებიც ტვირთბრუნვას სომხეთის, თურქეთისა და აზერბაიჯანის გავლით უზრუნველყოფს, საქართველოს დღევანდელი თითქმის მონოპოლიური გეოგრაფიული უპირატესობა თანდათან მხოლოდ ერთ-ერთ შესაძლო ალტერნატივად გადაიქცევა.

ფრიდრიხ ებერტის ფონდის კვლევის მიხედვით, შუა დერეფნის მონაწილე ქვეყნებს შორის საქართველო ყველაზე მეტად არის დამოკიდებული სატრანზიტო ფუნქციის განვითარებაზე და სწორედ ამიტომ ყველაზე მეტად ზარალდება, თუ ეს ფუნქცია შესუსტდება.

ნიშანდობლივია ისიც, რომ იქ, სადაც ინვესტიციები საქართველოში მაინც შემოდის, ისინი უკვე ძირითადად ევროკავშირისგან კი არა, სხვა საერთაშორისო ფინანსური ინსტიტუტებისგან მოდის.

2026 წლის ივნისში მსოფლიო ბანკმა, აზიის ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო ბანკთან (AIIB) და აზიის განვითარების ბანკთან (ADB) ერთად, საქართველოს სარკინიგზო და საგზაო ინფრასტრუქტურის განახლებისთვის 372 მილიონი დოლარის პროექტი დაამტკიცა. (World Bank) ეს, რა თქმა უნდა, მნიშვნელოვანი მხარდაჭერაა. თუმცა ამავე დროს იგი ცხადყოფს, რომ მიუხედავად იმისა, რომ საქართველო კომერციულად კვლავ საინტერესოა, ის თანდათან კარგავს იმას, რასაც ევროკავშირის ახალი პლატფორმა რეალურად ქმნის — ევროპულ პოლიტიკურ კოორდინაციასა და ევროპულ საინვესტიციო კაპიტალზე პრივილეგირებულ წვდომას.

მეორე დანაკარგი — ანაკლიის პროექტის თანდათანობითი კრახი

საქართველოს მეორე მნიშვნელოვანი დანაკარგი ქვეყნის უმთავრესი ინფრასტრუქტურული პროექტის — ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის — ჩავარდნაა.

ანაკლია, რომლის დაგეგმილი გამტარუნარიანობა მას შავი ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროს უდიდეს პორტად აქცევდა, სწორედ იმ მიზნით იქმნებოდა, რომ საქართველო შუა დერეფნის მთავარი საზღვაო კარიბჭე გამხდარიყო. დღეს კი ეს პროექტი უფრო წარუმატებლობის სიმბოლოდ იქცა. მას შემდეგ, რაც ხელისუფლებამ 2020 წელს ამერიკული და ევროპული პარტნიორების კონსორციუმთან თანამშრომლობა შეწყვიტა, არჩევანი ჩინურ კონსორციუმზე შეაჩერა, რომელსაც China Communications Construction Company ხელმძღვანელობს — კომპანია, რომელიც აშშ-ის თავდაცვის დეპარტამენტის მიერ ჩინეთის სამხედრო სტრუქტურებთან დაკავშირებულ კომპანიებს შორისაა დასახელებული (Civic Idea). თუმცა თითქმის ორი წლის შემდეგაც კი პროექტზე საბოლოო, სავალდებულო ხელშეკრულება კვლავ გაფორმებული არ არის. ამასთანავე, ხელისუფლებამ 2026 წლის სახელმწიფო ბიუჯეტში ანაკლიის დაფინანსება დაახლოებით ორი მესამედით შეამცირა — 150 მილიონი ლარიდან 50 მილიონ ლარამდე (DFWatch).

ნებისმიერ საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანს ზღვაზე გასასვლელი სჭირდება. საქართველო კი საკუთარ გასასვლელს თანდათან კარგავს. კონკურენტული ჩამორჩენა უკვე ტარიფებშიც ჩანს. დღეს 40-ფუტიანი კონტეინერის ფოთის პორტში გატარება დაახლოებით 275 დოლარი ღირს, მაშინ როდესაც ბაქოსა და აქტაუში იგივე მომსახურება დაახლოებით 148 დოლარი ჯდება (Emerging Europe).

თუ ეს ტენდენცია გაგრძელდა, საქართველოს გეოგრაფიული უპირატესობა თავისთავად აღარ იქნება საკმარისი.

მესამე დანაკარგი — ეკონომიკური შედეგები

მესამე დანაკარგი მაკროეკონომიკურია და მისი გამოსწორება ყველაზე რთული იქნება. საქართველოს ეკონომიკა სტრუქტურულად დასავლეთზეა დამოკიდებული. ისტორიულად ევროკავშირის, აშშ-ისა

და გაერთიანებული სამეფოს ფინანსური რესურსები ქვეყნის ეკონომიკის დაახლოებით 30 პროცენტს შეადგენდა, ხოლო სახელმწიფო ვალის დაახლოებით 75 პროცენტი უცხოურ ვალუტაშია ნომინირებული (Transparency International Georgia). როდესაც დასავლეთთან პოლიტიკური ურთიერთობები გაუარესდა, ამ ცვლილებას ფინანსური შედეგებიც მოჰყვა. 2024 წელს პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები დაახლოებით 30 პროცენტით შემცირდა და მთლიანი შიდა პროდუქტის წილში საუკუნის ერთ-ერთ ყველაზე დაბალ ნიშნულამდე დაეცა. (GlobalSource Partners)

განსაკუთრებით საგანგაშო იყო 2024 წლის პირველი კვარტალი, როდესაც უცხოური ინვესტიციები წინა წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 64 პროცენტით შემცირდა (Eurasianet). ყველაზე სწრაფად სწორედ დასავლელი ინვესტორები ტოვებენ ბაზარს. ეს გასაკვირი არც არის, რადგან სწორედ ისინი არიან პოლიტიკური რისკების მიმართ ყველაზე მგრძნობიარე.

ხელისუფლების პასუხი ამ ვითარებაზე ჩინეთის, ირანისა და სპარსეთის ყურის ქვეყნებისკენ ეკონომიკური ორიენტაციის გაძლიერება გახდა. თუმცა, ეს ნიშნავს, დემოკრატიულ დასავლელ პარტნიორებთან თანამშრომლობის ჩანაცვლებას ავტორიტარულ სახელმწიფოებზე მზარდი დამოკიდებულებით, რაც განსაკუთრებით პრობლემურია იმ პირობებში, როდესაც ევროკავშირი საქართველოს უმსხვილეს სავაჭრო პარტნიორად რჩება. (Jamestown; GIP)

სტრატეგიული ფსონი

ამ მონაცემების მიღმა კიდევ უფრო ღრმა სტრატეგიული შეცდომა იმალება. როგორც ჩანს, „ქართულ ოცნებას" სჯერა, რომ გეოგრაფია თავისთავად უზრუნველყოფს საქართველოს შეუცვლელობას. ხელისუფლება, ფაქტობრივად, იმ ვარაუდით მოქმედებს, რომ რადგან შუა დერეფანი საქართველოს ტერიტორიაზე გადის, ევროპას საბოლოოდ მაინც მოუწევს თბილისთან თანამშრომლობა იმ პირობებით, რასაც თავად თბილისი შესთავაზებს. ქართველ მაღალჩინოსნებს არაერთხელ გამოუთქვამთ იმედი, რომ ალტერნატიული სავაჭრო მარშრუტების საჭიროება ევროკავშირს საქართველოსთან ურთიერთობების „გადატვირთვას" აიძულებს (Civil Georgia).

თუმცა ეს ძალზე სახიფათო გათვლაა, უპირველეს ყოვლისა, უნდა გავითვალისწინოთ, რომ გეოგრაფიული უპირატესობა მუდმივი არასოდეს არის. როგორც Emerging Europe აღნიშნავს, საკმარისია გავიხსენოთ პანამის არხისთვის გაჩენილი ალტერნატიული მარშრუტები ან სუეცის არხის გვერდის ავლის შესაძლებლობები. ის, რაც ერთ დროს შეუცვლელად მიიჩნეოდა, დროთა განმავლობაში შეიძლება ჩანაცვლდეს. იგივე შეიძლება მოხდეს საქართველოშიც.

სომხეთის გავლით დაგეგმილი TRIPP-ის დერეფანი, აზერბაიჯანისა და თურქეთის ახალი სახმელეთო მარშრუტები და ევროკავშირის მზაობა ამ მიმართულებით სასაზღვრო ინფრასტრუქტურის დაფინანსებაზე მიუთითებს, რომ მომავალში საქართველოს გვერდის ნაწილობრივ ავლაც შესაძლოა რეალობად იქცეს. **ერთხელ დაკარგული სატრანზიტო მონოპოლიის აღდგენა, როგორც წესი, თითქმის შეუძლებელია.**

მეორე პრობლემა კიდევ უფრო სერიოზულია. როდესაც ხელისუფლება ქვეყნის ყველაზე მნიშვნელოვან ინფრასტრუქტურულ პროექტს ჩინეთის სახელმწიფოსთან დაკავშირებულ, სანქცირებულ კომპანიას აბარებს და ამავე დროს დასავლელ პარტნიორებს აშორებს, საქართველო თანდათან კარგავს სანდო დასავლელი პარტნიორის სტატუსს.

ამის ნაცვლად ქვეყანა გადაიქცევა სივრცედ, სადაც რუსეთისა და ჩინეთის გავლენა ბუნებრივად ძლიერდება.

დასკვნა

ამ ისტორიის ტრაგედია ის არის, რომ ალტერნატივა არსებობდა და დღესაც არსებობს. ევროკავშირს საქართველოსთვის კარი არ დაუხურავს. მან მხოლოდ მკაფიო პირობები დააწესა, და ამ პირობების სახელია **რეფორმები**.

მარტა კოსის ფორმულირება — საქართველო ჩართული იქნება „იმდენად, რამდენადაც თავადაც გამოავლენს მზადყოფნას სხვა მიმართულებებით თანამშრომლობისთვის" — უფრო მეტად მოწვევაა, ვიდრე უარი. ამავე სულისკვეთებას ასახავდა ევროპარლამენტის 2026 წლის ივნისის რეზოლუციაც, რომელმაც ქართველ ხალხს სრული სოლიდარობა გამოუცხადა. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, ბრიუსელში საქართველოსთვის განკუთვნილი ადგილი არავის წაურთმევია. **ის ცარიელი დარჩა, რადგან ხელისუფლებამ შიდა პოლიტიკური ძალაუფლების შენარჩუნებას უფრო დიდი მნიშვნელობა მიანიჭა, ვიდრე ქვეყნის ადგილს ევროპის ახალი სტრატეგიული არქიტექტურის ფორმირების პროცესში.**

დაკავშირებადობის დღის წესრიგის პლატფორმის ამოქმედება საქართველოსთვის ეროვნული წარმატების მომენტი უნდა ყოფილიყო. ეს უნდა ყოფილიყო იმის დადასტურება, რომ სამი ათწლეულის განმავლობაში განხორციელებულმა ძალისხმევამ — საქართველო ევროპასა და აზიას შორის შეუცვლელ ხიდად ქცეულიყო — შედეგი გამოიღო. თუმცა რეალობა სრულიად განსხვავებული აღმოჩნდა. იმის ნაცვლად, რომ ეს დღე საქართველოს სტრატეგიული როლის აღიარების სიმბოლოდ ქცეულიყო, იგი ქვეყნის **თვითმარგინალიზაციის** ყველაზე თვალსაჩინო მაგალითად იქცა.

დღეს მობილიზებული ორი მილიარდი ევრო, ახალი საინვესტიციო მექანიზმები და ფორმირებადი სტრატეგიული პარტნიორობები საქართველოს მონაწილეობით კი არ იქმნება, არამედ საქართველოს გვერდის ავლით. მთავრობები იცვლებიან. სტრატეგიული გეოგრაფია — არა. თუმცა, როდესაც ქვეყანა ერთხელ დაკარგავს იმ ადგილს, რომელიც საერთაშორისო სისტემაში ეკავა, მისი აღდგენა უკიდურესად რთულია.

ყოველი თვე, რომლის განმავლობაშიც „ქართული ოცნება" ევროპასთან დაპირისპირების პოლიტიკას აგრძელებს, ნიშნავს კიდევ ერთ თვეს, როდესაც ტვირთები ალტერნატიულ მარშრუტებს პოულობს, ინვესტორები საკუთარ გადაწყვეტილებებს თავიდან აფასებენ, ხოლო მეზობელი ქვეყნები იმ ფუნქციას ითვისებენ, რომელიც წლების განმავლობაში საქართველოს ბუნებრივ უპირატესობად მიიჩნეოდა.

2026 წლის 23 ივნისს ბრიუსელში დარჩენილი ცარიელი სკამი ევროპის მიერ საქართველოს უარყოფის სიმბოლო არ ყოფილა. იგი ასახავდა ხელისუფლების მიერ საკუთარი ქვეყნისთვის გამოტანილ სტრატეგიულ განაჩენს. ამ გადაწყვეტილების პოლიტიკურ ფასს შესაძლოა „ქართული ოცნება" ერთ დღეს თავადაც გადაიხდის, მაგრამ ეკონომიკურ და გეოპოლიტიკურ საფასურის გადახდა კიდევ მრავალი წლის განმავლობაში მოუწევს მთელ საქართველოს

25 ივნისი 2026 წ.

გიორგი რობაქიძე

გიორგი დიპლომატი და საერთაშორისო პოლიტიკის, უსაფრთხოებისა და ევროპული ინტეგრაციის ექსპერტია. საქართველოს სახელმწიფო სამსახურში მრავალწლიანი კარიერის მანძილზე (2004–2023) ის იკავებდა სხვადასხვა მნიშვნელოვან პოზიციებს, ევროპული და ევროატლანტიკური ინტეგრაციისა და აგრეთვე რეგიონულ უსაფრთხოების მიმართულებით. გარდა დიპლომატიური სამსახურის, გიორგი რობაქიძე არის არაერთი სამეცნიერო პუბლიკაციის ავტორი, მათ შორის აღმოსავლეთ ევროპაში პოპულისტური და რადიკალური პარტიების კვლევის თემატიკაზე.