

ევროკავშირის შავი ზღვის სტრატეგია - გეოეკონომიკური ძალაუფლება სამხედრო დომინირების გარეშე

ავტორი: ლიკა ხუციბერიძე¹

რედაქტორი: ირინა გურგენაშვილი²

შესავალი

2022 წელს რუსეთის მიერ უკრაინის წინააღმდეგ დაწყებულმა სრულმასშტაბიანმა ომმა შავი ზღვის გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა მკვეთრად გაზარდა. თუ ომამდე რეგიონი ხშირად განიხილებოდა, როგორც ენერგეტიკული, სავაჭრო და სატრანზიტო სივრცე, ომის შემდეგ შავი ზღვა ევროპის უსაფრთხოების, სამხედრო მობილობის, ენერგეტიკული დივერსიფიკაციის, საკვები უსაფრთხოების, კრიტიკული ინფრასტრუქტურისა და აღმოსავლეთ-დასავლეთის კავშირების ერთ-ერთ ცენტრალურ გეოპოლიტიკურ სივრცედ ჩამოყალიბდა. რუსეთის მიერ უკრაინის პორტების, საზღვაო ინფრასტრუქტურისა და სავაჭრო მარშრუტების წინააღმდეგ წარმოებულმა ომმა ცხადყო, რომ შავი ზღვის კონტროლი მხოლოდ რეგიონული უსაფრთხოების საკითხი აღარ არის და პირდაპირ უკავშირდება ევროპის ეკონომიკურ და სტრატეგიულ მდგრადობას.

2025 წლის 28 მაისს ევროკომისიამ და ევროკავშირის უმაღლესმა წარმომადგენელმა საგარეო საქმეთა და უსაფრთხოების პოლიტიკის საკითხებში კაია კალასმა წარადგინეს ევროკავშირის ახალი სტრატეგიული [მიდგომა](#) შავი ზღვის რეგიონის მიმართ. დოკუმენტი რეგიონს განიხილავს, როგორც სივრცეს, რომელიც ევროპას აკავშირებს სამხრეთ კავკასიასთან, ცენტრალურ აზიასა და უფრო ფართო აზიურ ბაზრებთან. სტრატეგია სამ ძირითად მიმართულებას აერთიანებს: (1) უსაფრთხოებას, სტაბილურობასა და მედეგობას; (2) მდგრად ზრდასა და კეთილდღეობას; (3) გარემოს დაცვას, კლიმატის ცვლილებისადმი მზადყოფნასა და სამოქალაქო უსაფრთხოების ხელშეწყობას. მის მთავარ ინიციატივებს შორისაა შავი ზღვის საზღვაო უსაფრთხოების ჰაბის შექმნა და რეგიონული სატრანსპორტო, ენერგეტიკული და ციფრული კავშირების განვითარება.

აღნიშნული მიდგომიდან გამომდინარე, ჩნდება მთავარი კითხვა: ნიშნავს, თუ - არა ევროკავშირის ახალი სტრატეგია შავი ზღვის გეოპოლიტიკაში ევროკავშირის ცენტრალურ ძალად ჩამოყალიბებას?

¹ Gnomon Wise-ის მკვლევარი. E-mail: i.khutsiberidze@ug.edu.ge

² Gnomon Wise-ის აღმასრულებელი დირექტორი. E-mail: i.gurgenashvili@ug.edu.ge

წინამდებარე სტატია ასკვნის, რომ ევროკავშირი, არსებული პირობებით, არც კი ცდილობს, გახდეს შავი ზღვის მთავარი სამხედრო-საზღვაო ძალა. ამ სფეროში კვლავ განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს თურქეთს, რომელიც აკონტროლებს ბოსფორისა და დარდანელის სრუტეებს. ის, ფაქტობრივად, ფლობს ვეტოს უფლებას და შესაბამისად, მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს შავ ზღვაში გარე ძალების, მათ შორის, ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოების საზღვაო ძალების სამხედრო წარმომადგენლობის მასშტაბზე, ხოლო კოლექტიური თავდაცვისა და შეკავების ძირითადი არქიტექტურა NATO-ს ფარგლებში რჩება. ამავე დროს, ომმა აჩვენა, რომ საზღვაო სივრცეში გავლენა მხოლოდ სამხედრო ფლოტის სიძლიერით არ განისაზღვრება. ამან ევროკავშირს, საკუთარი როლის გასაძლიერებლად, დამატებითი შესაძლებლობები გაუჩინა. ამ თვალსაზრისით, მის ხელთ არსებული ინსტრუმენტებია ინფრასტრუქტურული პროექტები, სავაჭრო და ენერგეტიკული კავშირები, სანქციები, რეგულაციები, გაფართოების პოლიტიკა და თანამშრომლობა საზღვაო უსაფრთხოების სფეროში. შესაბამისად, ევროკავშირის როლის შეფასებისას, ერთმანეთისგან უნდა გაიმიჯნოს მისი სამხედრო-საზღვაო შესაძლებლობა და უფრო ფართო პოლიტიკური და ეკონომიკური გავლენა, რომლის მეშვეობითაც იგი რეგიონულ წესრიგს აყალიბებს და ქვეყნებს შორის კავშირებს განამტკიცებს.

შავი ზღვის გეოპოლიტიკური არქიტექტურა

შავი ზღვის რეგიონი განსაკუთრებული გეოგრაფიული და პოლიტიკური თავისებურებით გამოირჩევა. ის ერთდროულად არის ევროპის აღმოსავლეთი საზღვრის ნაწილი, სამხრეთ კავკასიისკენ გამავალი დერეფანი, ცენტრალურ აზიასთან დამაკავშირებელი სივრცე და რუსეთის სამხედრო სტრატეგიის მნიშვნელოვანი ნაწილი. შავ ზღვაში რეგიონული ძალთა ბალანსი რამდენიმე აქტორს შორის არის განაწილებული. რუსეთი კვლავ მნიშვნელოვანი სამხედრო მოთამაშეა, მიუხედავად იმისა, რომ უკრაინის წინააღმდეგ ომმა მისი საზღვაო შესაძლებლობები მნიშვნელოვნად შეცვალა. თურქეთი მოქმედებს, როგორც დამოუკიდებელი რეგიონული ძალა და სრუტეებს აკონტროლებს. NATO უზრუნველყოფს კოლექტიური თავდაცვის ძირითად ჩარჩოს რუმინეთის, ბულგარეთისა და თურქეთის მონაწილეობით. ევროკავშირი კი მოქმედებს, როგორც პოლიტიკური, ეკონომიკური და ინსტიტუციური ძალა, რომლის შესაძლებლობები მნიშვნელოვნად იზრდება, თუმცა მას განსხვავებული ხასიათი აქვს. კერძოდ, მისი მზარდი გავლენა არასამხედრო ინსტრუმენტებს ეფუძნება. მათ შორისაა რეგიონის ქვეყნებთან სავაჭრო და ეკონომიკური კავშირების გაღრმავება, ევროპული სტანდარტების გავრცელება, ინფრასტრუქტურული პროექტების დაფინანსება და პარტნიორი სახელმწიფოების ევროპული ინტეგრაციის მხარდაჭერა.

2025 წლის შავი ზღვის სტრატეგია ამ ცვლილების პირდაპირი გამოხატულებაა. ევროკომისია შავ ზღვას უკვე აღარ განიხილავს მხოლოდ სამეზობლო პოლიტიკის ნაწილად; რეგიონი წარმოდგენილია, როგორც ევროპული უსაფრთხოების, ეკონომიკური მდგრადობისა და გლობალური კავშირების სივრცე. სტრატეგიის ფარგლებში, ევროკავშირი ითანამშრომლებს უკრაინასთან, მოლდოვასთან, საქართველოსთან, თურქეთთან, სომხეთსა და აზერბაიჯანთან, რაც თავისთავად აჩვენებს, რომ ევროკავშირი შავ ზღვას [აღიქვამს](#), როგორც ევროპასა და აზიას შორის არსებულ რეგიონულ სისტემას.

თურქეთის სტრუქტურული უპირატესობა: მონტროს კონვენცია და შავი ზღვის საზღვაო სივრცე

ევროკავშირის შავი ზღვის პოლიტიკის ყველაზე მნიშვნელოვანი შეზღუდვა თურქეთის განსაკუთრებული გეოპოლიტიკური პოზიციაა.

1936 წლის [მონტროს კონვენცია](#) განსაზღვრავს ბოსფორისა და დარდანელის სრუტეების სამართლებრივ რეჟიმს. ვინაიდან შავ ზღვას ხმელთაშუა ზღვასთან სწორედ ეს სრუტეები აკავშირებს, თურქეთის როლი რეგიონში განსაკუთრებულია. კონვენცია მშვიდობიან პერიოდში ზღუდავს არაშავიზღვისპირა სახელმწიფოების სამხედრო-საზღვაო ძალების ყოფნას შავ ზღვაში: მათი სამხედრო ხომალდების საერთო ტონაჟი მშვიდობიან პერიოდში 30,000 ტონით არის შეზღუდული (გამონაკლის შემთხვევებში - 45,000 ტონამდე), ხოლო მათი ყოფნის ხანგრძლივობა შავ ზღვაში განსაზღვრულია 21 დღით. კონვენცია ასევე კრძალავს არაშავიზღვისპირა სახელმწიფოების საბრძოლო ავიამშენებლისა და წყალქვეშა ნავების გატარებას სრუტეებში, ხოლო შავიზღვისპირა სახელმწიფოების წყალქვეშა ნავებისთვის გარკვეულ პირობებში გამონაკლისს ითვალისწინებს.

ომის პირობებში მონტროს კონვენცია სამხედრო ხომალდების სრუტეებში გადაადგილებისთვის ადგენს განსხვავებულ რეჟიმს იმის მიხედვით, არის, თუ - არა თურქეთი ომში ჩართული. თუ თურქეთი ნეიტრალურია, კონვენციის მე-19 მუხლის თანახმად, მეომარ სახელმწიფოებს, მათ შორის, როგორც შავიზღვისპირა, ისე არაშავიზღვისპირა ქვეყნებს, ზოგადად ეკრძალებათ სამხედრო ხომალდების შავ ზღვაში შეყვანა სრუტეების გავლით. გამონაკლისია შემთხვევა, როდესაც ხომალდს საკუთარ ბაზაზე დაბრუნება სურს. ამასთან, არამეომარ სახელმწიფოებს სამხედრო ხომალდების გატარება შეუძლიათ კონვენციით დადგენილი ზოგადი წესების შესაბამისად. თუ თურქეთი თავად ხდება ომის მხარე, ან თავს ომის უშუალო საფრთხის წინაშე მყოფად მიიჩნევს, კონვენციის მე-20 და 21-ე მუხლები მას საშუალებას აძლევს, სრუტეებში სამხედრო ხომალდების გატარება უფრო მასშტაბურად

აკონტროლოს. ამგვარად, ომის პირობებში მონტროს კონვენცია განსაკუთრებით აძლიერებს თურქეთის, როგორც სრუტეების მაკონტროლებელი სახელმწიფოს, სტრატეგიულ როლს.

მონტროს კონვენციის დარღვევის შემთხვევაში თურქეთის მთავარი პრაქტიკული ბერკეტი სრუტეებზე კონტროლია: კონვენციის 24-ე მუხლი თურქეთის მთავრობას ავალდებულებს, ზედამხედველობა გაუწიოს სამხედრო ხომალდების გავლის წესების დაცვას, რაც თურქეთს საშუალებას აძლევს, სრუტეებში არ გაატაროს კონვენციის მოთხოვნებთან შეუსაბამო სამხედრო ხომალდები. თუმცა კონვენცია არ ითვალისწინებს ცალკე საერთაშორისო სანქციების ან აღსრულების მექანიზმს.

ომმა კონვენციის პრაქტიკული მნიშვნელობა კიდევ უფრო თვალსაჩინო გახადა. 2022 წლის 27–28 თებერვალს, რუსეთის უკრაინაში შეჭრიდან სულ რამდენიმე დღეში, თურქეთმა, კონვენციის მე-19 მუხლზე დაყრდნობით, ომში მყოფი მხარეების საბრძოლო ხომალდებისთვის სრუტეები ჩაკეტა. ეს იყო პირველი შემთხვევა მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ, როცა კონვენციის აღნიშნული მუხლი ამოქმედდა. გადაწყვეტილებას თან ახლდა მნიშვნელოვანი დათქმა: რუსეთის შავი ზღვის ფლოტის ხომალდებს, რომლებიც კონფლიქტამდე უკვე იმყოფებოდნენ შავ ზღვაში, უფლება მიეცა, დაბრუნებულიყვნენ საკუთარ ბაზებში. ამასთანავე, ანკარამ არაერთხელ [გააფრთხილა](#) ყველა სახელმწიფო, როგორც შავიზღვისპირა, ისე არაშავიზღვისპირა, ომის დასრულებამდე არ გაეგზავნათ საბრძოლო ხომალდები შავ ზღვაში სრუტეების გავლით. ეს ნიშნავდა, რომ არც ერთ NATO-ს წევრს, მათ შორის, ევროკავშირის საზღვაო ძალებსაც, არ ჰქონდა შესაძლებლობა, უკრაინის ან რუმინეთის მხარდასაჭერად საკუთარი ფლოტი შავ ზღვაში შეეყვანა, მიუხედავად პოლიტიკური ნების არსებობისა. ეს კარგად აჩვენებს, რომ თურქეთის კონტროლი სრუტეებზე არა მხოლოდ რუსეთის, არამედ დასავლეთის სამხედრო შესაძლებლობებსაც ზღუდავს.

ანალიტიკოსები ამ მოწყობას უწოდებენ „მონტრო პლუსს“ - არაფორმალურ შეთანხმებას, რომლის მიხედვითაც, რუსეთმა და NATO-ს არაშავიზღვისპირა ქვეყნებმა ცალმხრივად აიღეს ვალდებულება, არ გაედრმავებინათ შავი ზღვის სამხედრო-საზღვაო მილიტარიზაცია. თურქეთის ოფიციალური პირების თანახმად, ეს მიდგომა ემსახურება როგორც კონფლიქტის დეესკალაციას, ისე ანკარის, როგორც შესაძლო შუამავლის, როლის განმტკიცებას რუსეთსა და უკრაინას შორის შავ ზღვაში ზავის მიღწევის მიმართულებით. მსგავსი ლოგიკით რუსეთმა 2008 წლის რუსეთ-საქართველოს ომის დროსაც იმოქმედა, როცა მან, კონვენციის ტონაჟის

შეზღუდვებზე დაყრდნობით, ორ ამერიკულ სამხედრო-სამედიცინო ხომალდს შავ ზღვაში შესვლაზე უარი უთხრა.³

აღსანიშნავია, რომ შავ ზღვაში თურქეთის განსაკუთრებული პოზიცია თავისთავად არ გამოიწვევს ევროკავშირის აქტიურ როლს. პირიქით, თურქეთის მნიშვნელობა თავად უქმნის ევროკავშირის მასთან ურთიერთობის აუცილებლობას. ამასთანავე, თურქეთის მოქმედება მონტროს ფარგლებში აჩვენებს ორმაგ ხასიათს: ერთი მხრივ, ანკარა კონვენციას იყენებს რუსეთის დამატებითი ძალების შეყვანის შესაზღუდად, მეორე მხრივ კი, იმავე ინსტრუმენტით ზღუდავს დასავლური საზღვაო ძალების განლაგებასაც, რითაც საკუთარ თავს რეგიონში აუცილებელ და შეუცვლელ შუამავლად აქცევს. ეს არის ძალაუფლების ის ფორმა, რომელიც არცერთ სხვა შავიზღვისპირა თუ ევროკავშირის სახელმწიფოს არ გააჩნია.

თურქეთი ერთდროულად არის NATO-ს წევრი, ევროკავშირის მნიშვნელოვანი ეკონომიკური პარტნიორი, კანდიდატი ქვეყანა, შავიზღვისპირა სახელმწიფო და ენერგეტიკული და სატრანსპორტო დერეფნების ცენტრალური რგოლი. ევროკავშირისა და თურქეთის ეკონომიკური ურთიერთობა განსაკუთრებით ინტენსიურია: ევროკომისიის [მონაცემებით](#), 2025 წელს ორმხრივმა ვაჭრობამ რეკორდულ 217.6 მილიარდ ევროს გადააჭარბა, ხოლო თურქეთი ევროკავშირის მეხუთე უმსხვილესი სავაჭრო პარტნიორი იყო, ეს ტენდენცია 2026 წლის მეორე კვარტალშიც შენარჩუნდა.

თურქეთი არ არის უბრალოდ სტრატეგიული პარტნიორი ან კონკურენტი. ის არის აქტორი, რომელიც საკუთარი ინტერესების მიხედვით ცვლის თანამშრომლობის ინტენსივობას როგორც რუსეთთან, ისე დასავლეთთან. შესაბამისად, ევროკავშირის სტრატეგიული პოლიტიკა შავი ზღვის რეგიონში ვერ განხორციელდება თურქეთის გვერდის ავლით. შესაძლებელია მისი, როგორც თურქეთთან კონკურენციისა და თანამშრომლობის ერთდროული სისტემის, განხილვა. თურქეთი ევროკავშირისთვის წარმოადგენს როგორც გარკვეულ შეზღუდვას, ისე შესაძლებლობას.

ევროკავშირისა და თურქეთის ვაჭრობა მხოლოდ შავი ზღვის საზღვაო მარშრუტებზე არ არის დამოკიდებული. თურქეთი ევროკავშირის ბაზარს ხმელეთით - ბულგარეთის გავლით, ხოლო სამხრეთ ევროპას ხმელთაშუა ზღვის პორტებითაც უკავშირდება. თუმცა ეს არ ნიშნავს, რომ შავი ზღვა ევროკავშირ-თურქეთის ეკონომიკური ურთიერთობისთვის ნაკლებ მნიშვნელოვანია.

³ Thomas de Waal (July 1, 2026), "Managing Montreux: Turkey and the Russia-Ukraine War in the Black Sea," Carnegie Endowment for International Peace, <https://carnegieendowment.org/research/2026/07/managing-montreux-turkey-and-the-russia-ukraine-war-in-the-black-sea>

ევროკავშირის ახალი სტრატეგია სწორედ იმაზე მიუთითებს, რომ შავი ზღვის მნიშვნელობა უფრო ფართო ხდება. ევროკომისიის 2026 წლის თებერვლის [კვლევის](#) მიხედვით, 2022 წლის შემდეგ ტრანსკასპიური დერეფნით ვაჭრობა ოთხჯერ გაიზარდა და სათანადო ინვესტიციების შემთხვევაში, შესაძლებელია 2030 წლისთვის კიდევ სამჯერ გაიზარდოს.

ანალიტიკოსების აზრით, ევროკავშირთან თანამშრომლობა თურქეთს მისცემს შესაძლებლობას, კიდევ უფრო გააძლიეროს თავისი წამყვანი როლი შავი ზღვის უსაფრთხოების არქიტექტურაში, რადგან ანკარას აქვს სტრატეგიული გეოგრაფიული მდებარეობა, სრუტეებზე კონტროლი და ძლიერი საზღვაო შესაძლებლობები, ხოლო ევროკავშირს შეუძლია უზრუნველყოს დამატებითი ფინანსური, ტექნოლოგიური და სადაზვერვო რესურსები; ამგვარი თანამშრომლობა თურქეთს ასევე გააძლიერებს, როგორც ენერგეტიკულ და სატრანსპორტო ჰაბს, ვინაიდან ევროკავშირის შავი ზღვის ახალი სტრატეგია ითვალისწინებს სატრანსპორტო, ენერგეტიკული და ციფრული კავშირების განვითარებას შავი ზღვის, სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის მიმართულებით. ამასთან, ევროპასთან უფრო მჭიდრო თანამშრომლობა თურქეთს მისცემს შესაძლებლობას, შეამციროს რუსეთზე დამოკიდებულება, გაზარდოს თავისი მნიშვნელობა ევროპული ენერგეტიკული უსაფრთხოებისთვის და გააძლიეროს თავდაცვის ინდუსტრიული თანამშრომლობა.⁴

რა შეცვალა მიმდინარე ომმა შავ ზღვაში

2022 წლის ომამდე თითქმის ყველა ანალიზი შავი ზღვის სამხედრო ბალანსის შესახებ გამომდინარეობდა რუსეთის შავი ზღვის ფლოტის აშკარა უპირატესობიდან. ბოლო რამდენიმე წელმა ეს დაშვება შეცვალა და ამ ცვლილებამ პირდაპირი გავლენა მოახდინა იმაზე, თუ როგორ უნდა შეფასდეს ევროკავშირის როლი რეგიონში.

უკრაინამ, რომელსაც ომის დაწყებამდე საბრძოლო საზღვაო ფლოტი პრაქტიკულად არ ჰქონდა, საზღვაო და საჰაერო უპილოტო სისტემების, მათ შორის, Magura V5-ის ტიპის კატარღა-დრონების, გამოყენებით, რუსეთის შავი ზღვის ფლოტს მასშტაბური ზიანი [მიყენა](#). 2022 წლის ოქტომბერში სევასტოპოლის ბაზაზე განხორციელებულმა კატარღა-დრონების იერიშმა, შემდეგ კი, 2022 წლის აპრილში, კრეისერ „მოსკვას“ ჩაძირვამ დააანონსა ახალი ეტაპი, რომელშიც საზღვაო ბრძოლის ტრადიციული ლოგიკა შეიცვალა. 2023-2024 წლების

⁴ Atlantic Council Turkey Programs (September 13, 2024), “A sea of opportunities: Exploring cooperation between Turkey and the West in the Black Sea,” Atlantic Council, https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/report/a-sea-of-opportunities-exploring-cooperation-between-turkey-and-the-west-in-the-black-sea/?utm_source=chatgpt.com

განმავლობაში სევასტოპოლის ბაზაზე განმეორებითმა დარტყმებმა, მათ „კეისარ კუნიკოვის“ ტიპის სადესანტო ხომალდისა და „ციკლონის“ ტიპის სარაკეტო ხომალდის განადგურებამ, რუსეთი აიძულა, ძირითადი საბრძოლო ხომალდები სევასტოპოლიდან ნოვოროსიისკისა და აფხაზეთის სანაპიროზე მდებარე პორტებში გადაესროლა.

2025 წლის ბოლოსთვის, უკრაინის სადაზვერვო შეფასებით, საზღვაო დრონებმა 15-მდე რუსული საბრძოლო ხომალდი და გემი გაანადგურა, ან მძიმედ დააზიანა, ხოლო ანალიტიკოსების დასკვნით, 2022 წლის შემდეგ რუსეთის შავი ზღვის ფლოტის საბრძოლო პოტენციალის დაახლოებით 30% განადგურდა, ან სერიოზულად დაზიანდა.⁵ ნოვოროსიისკშიც კი, სადაც ფლოტი „უსაფრთხო“ თავშესაფრის მოლოდინში გადავიდა, წარმატებული დარტყმები 2025-2026 წლებშიც გაგრძელდა, მათ შორის, წყალქვეშა უპილოტო სისტემებით, რამაც აჩვენა, რომ შავ ზღვაზე რუსეთისთვის ნამდვილად უსაფრთხო პორტი პრაქტიკულად აღარ არსებობს.⁶

ამ ცვლილებამ ორი მნიშვნელოვანი პრაქტიკული შედეგი გამოიღო. პირველი: რუსეთის მხრიდან უკრაინის პორტების საზღვაო ბლოკადა, რომელიც 2022-2023 წლებში სერიოზულ საფრთხეს უქმნიდა სურსათის მიწოდების ჯაჭვს, 2023 წლის შუა პერიოდისთვის, ფაქტობრივად, ჩაიშალა. უკრაინამ შეძლო ცალმხრივად ჩამოეყალიბებინა ალტერნატიული საზღვაო დერეფანი და სავაჭრო ტვირთბრუნვა თითქმის ომამდელ დონეს დაუბრუნდა, მიუხედავად იმისა, რომ გაეროს შუამავლობით შემდგარი „შავი ზღვის მარცვლეულის ინიციატივა“ რუსეთმა 2023 წლის ივლისში ცალმხრივად [შეწყვიტა](#). მეორე: საზღვაო ძალაუფლების კონცეფცია თავად შეიცვალა - შავ ზღვაში კონტროლის მოპოვება შესაძლებელი გახდა არა დიდი ზედაპირული ფლოტის, არამედ იაფი, მასობრივად წარმოებადი უპილოტო სისტემების საშუალებით.

სწორედ ეს უკანასკნელი ცვლილება არის ყველაზე მნიშვნელოვანი ევროკავშირის როლის გასააზრებლად. თუ საზღვაო ბალანსის შეცვლა შესაძლებელია ტრადიციული სამხედრო ფლოტის გარეშე, მაშინ ევროკავშირს, როგორც ინსტიტუციას, შავ ზღვაში პოზიციების გასამყარებლად საკუთარი საბრძოლო ფლოტის შექმნა არ სჭირდება. ეს ამოცანა უკვე ნაწილობრივ გადაწყვეტილია უკრაინის ასიმეტრიული შესაძლებლობებითა და NATO-ს კოლექტიური შეკავებით. ევროკავშირს რჩება თავისუფალი სივრცე, სადაც ის შეიძლება კონცენტრირდეს იმ მიმართულებებზე, რომლებშიც რეალური შედარებითი უპირატესობა

⁵ Harry J. Kazianis (May 27, 2026), "Putin's Unfixable Mistake: The Russian Navy Looks Like It Is 'Sinking' Fast Thanks to the Ukraine War," National Security Journal, <https://nationalecurityjournal.org/putins-unfixable-mistake-the-russian-navy-looks-like-it-is-sinking-fast-thanks-to-the-ukraine-war/>

⁶ H I Sutton (April 9, 2026), "Russia's massive Black Sea problem is worse than it looks," Navalnews, <https://www.navalnews.com/naval-news/2026/04/russias-massive-black-sea-problem-is-worse-than-it-looks/>

აქვს: სანქციები რუსეთის „ჩრდილოვანი ფლოტის“ წინააღმდეგ, რომელსაც, შავი ზღვისა და თურქეთის სრუტეების გავლით, არალეგალურად გადააქვს ნავთობი, დასავლური ფასის ჭერის გვერდის ავლით; საზღვაო ნაღმების განეიტრალება სამოქალაქო გადაზიდვებისთვის და კრიტიკული წყალქვეშა ინფრასტრუქტურის, მათ შორის, კაბელებისა და მილსადენების, დაცვა ჰიბრიდული საფრთხეებისგან; სხვაგვარად რომ ითქვას, ომმა არა მხოლოდ შეასუსტა რუსეთის საზღვაო პოზიცია, არამედ შექმნა ახალი გარემო იმ ტიპის გავლენისთვის, რომელშიც ევროკავშირი ძლიერია.

NATO და ევროკავშირი: კონკურენტები თუ ფუნქციური პარტნიორები?

ევროკავშირის წევრი სახელმწიფოების, რუმინეთისა და ბულგარეთის, უსაფრთხოების არქიტექტურა ისტორიულად ძირითადად NATO-ს ფარგლებში ჩამოყალიბდა და ეს დღესაც ძალაშია. NATO-ს გენერალურმა მდივანმა მარკ რუტემ 2026 წელს [დაადასტურა](#) რუმინეთის სტრატეგიული მნიშვნელობა აღმოსავლეთ ფლანგსა და შავი ზღვის რეგიონში. მან აღნიშნა, რომ 2025 წელს, რუსული დრონების შეჭრის შემდეგ, დაწყებული „აღმოსავლეთის გუშაგის“ (Eastern Sentry) ინიციატივა კიდევ უფრო გაძლიერდება ბუქარესტის მოთხოვნების საპასუხოდ. ეს ინიციატივა მოიცავს საჰაერო თავდაცვას, სამხედრო მობილობასა და აღმოსავლეთ ფლანგის შეკავებას. ბულგარეთის შემთხვევაშიც NATO ხაზს უსვამს ქვეყნის როლს შავი ზღვის რეგიონულ უსაფრთხოებაში და მის მონაწილეობას NATO-ს მრავალეროვნულ სამხედრო ფორმატებში.

შავ ზღვაში NATO-ს მთავარი უპირატესობაა კოლექტიური თავდაცვა, სამხედრო შეკავება, სამხედრო დაგეგმვა და შეიარაღებული ძალების ინტეგრაცია. ევროკავშირის ძლიერი მხარეები კი განსხვავებულია: სანქციები, ფინანსური ინსტრუმენტები, ინფრასტრუქტურული ინვესტიციები, ენერგეტიკული პოლიტიკა, საზღვრის მართვა, კიბერუსაფრთხოება, კრიტიკული ინფრასტრუქტურის დაცვა, რეგულაციები და სამოქალაქო მედეგობა.

ანალიტიკოსები აღნიშნავენ, რომ ევროკავშირისა და NATO-ს ინსტრუმენტების შეთანხმებული გამოყენება, მათ შორის, თურქეთისა და საქართველოს ჩართულობით, გადამწყვეტი წინაპირობაა შავი ზღვის რეგიონში სანდო კოლექტიური უსაფრთხოების ქსელის ჩამოსაყალიბებლად.⁷ შესაბამისად, მომავალში უფრო სავარაუდოა შავ ზღვაში არა ევროკავშირის დომინირება, არამედ NATO-სა და ევროკავშირის შორის მჭიდრო ფუნქციური

⁷ Bogdan Cozma and Laurențiu Pleșca (June 2, 2025), “The EU’s New Black Sea Security Strategy: Right Goals, Unclear Means,” GMF, <https://www.gmfus.org/news/eus-new-black-sea-security-strategy-right-goals-unclear-means>

დაყოფა. NATO უზრუნველყოფს სამხედრო შეკავებას; ევროკავშირი ქმნის იმ ეკონომიკურ, ინფრასტრუქტურულ და ინსტიტუციურ პირობებს, რომლებიც სამხედრო უსაფრთხოების მდგრადობას უზრუნველყოფს.

თურქეთი შავი ზღვის უსაფრთხოებას მხოლოდ ალიანსის საერთო უსაფრთხოების პოლიტიკის ნაწილად არ განიხილავს და ცდილობს, შეინარჩუნოს საკუთარი ლიდერული როლი რეგიონში. ანკარის მიდგომა ეფუძნება ე.წ. „რეგიონული საკუთრების“ პრინციპს, რომლის მიხედვითაც, შავი ზღვის უსაფრთხოების მთავარი პასუხისმგებლობა, პირველ რიგში, თავად სანაპირო სახელმწიფოებს უნდა ეკისრებოდეთ. სწორედ ამიტომ, თურქეთი ფრთხილად ეკიდება შავ ზღვაში NATO-ს არაშავიზღვისპირა ქვეყნების მუდმივი საზღვაო ყოფნის გაფართოებას.⁸

ეს გარემო მნიშვნელოვანია ევროკავშირის როლის შეფასებისთვისაც. ევროკავშირის წევრი რუმინეთი და ბულგარეთი შავი ზღვის სანაპირო სახელმწიფოებია, ხოლო თურქეთი მათთან ერთად ცდილობს რეგიონული უსაფრთხოების ისეთი არქიტექტურის ჩამოყალიბებას, რომელიც ფართო გარე სამხედრო ჩართულობას არ ეფუძნება. შესაბამისად, ევროკავშირის შავი ზღვის პოლიტიკის ეფექტიანობა გარკვეულწილად დამოკიდებულია არა მხოლოდ NATO-ს ინსტიტუციურ შესაძლებლობებზე, არამედ იმაზეც, რამდენად თავსებადია მისი ინიციატივები თურქეთის წარმოდგენასთან რეგიონული უსაფრთხოების შესახებ.

შავი ზღვა, როგორც რუსეთისთვის გვერდის ავლის სივრცე

ევროკავშირის ინტერესის მნიშვნელოვანი კომპონენტი ენერგეტიკაა. რუსეთის უკრაინაში შეჭრის შემდეგ ევროკავშირის ენერგეტიკული პოლიტიკის ერთ-ერთი მთავარი მიზანი რუსულ ენერგომატარებლებზე დამოკიდებულების შემცირება გახდა. ამ კონტექსტში სამხრეთ კავკასიამ და თურქეთმა განსაკუთრებული მნიშვნელობა შეიძინა.

[სამხრეთის გაზის დერეფნის](#) სიგრძე დაახლოებით 3,500 კილომეტრია და იგი კასპიის რეგიონიდან ევროპამდე გადის. მისი ძირითადი კომპონენტებია სამხრეთკავკასიური მილსადენი, ტრანსანატოლიური (TANAP) და ტრანსადრიატიკული (TAP) მილსადენები. ევროკომისიის [მონაცემებით](#), 2021-2024 წლებში აზერბაიჯანიდან ევროკავშირისთვის გაზის მიწოდება სამხრეთის გაზის დერეფნის საშუალებით 40%-ზე მეტით გაიზარდა. 2026 წლის

⁸ Thomas de Waal (July 1, 2026), “Managing Montreux: Turkey and the Russia-Ukraine War in the Black Sea,” Carnegie Endowment for International Peace, <https://carnegieendowment.org/research/2026/07/managing-montreux-turkey-and-the-russia-ukraine-war-in-the-black-sea>

დასაწყისში აზერბაიჯანმა გაზის ექსპორტი გერმანიასა და ავსტრიაშიც დაიწყო, რაც კიდევ უფრო აფართოებს დერეფნის გეოგრაფიულ დაფარვას.

განსაკუთრებით საინტერესოა აზერბაიჯანის, საქართველოს, რუმინეთისა და უნგრეთის მიერ ინიცირებული „მწვანე ენერგიის განვითარებისა და გადაცემის“ [პროექტი](#), რომელიც გულისხმობს შავ ზღვაში, საქართველოდან რუმინეთამდე, დაახლოებით 1,100-კილომეტრიანი მაღალი ძაბვის წყალქვეშა კაბელის გაყვანას. ევროკომისია მიიჩნევს, რომ ევროკავშირის ხუთი წამყვანი პროექტიდან, გლობალური კარიბჭის (Global Gateway) ინიციატივის ფარგლებში, ეს ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი პროექტია. პროექტის ფინანსური მხარდაჭერისთვის დაახლოებით 2.3 მილიარდი ევროა განსაზღვრული, ხოლო საერთო ღირებულება, სავარაუდოდ, 3.8 მილიარდ ევროს მიუახლოვდება. კაბელის ამოქმედება 2032 წლისთვისაა დაგეგმილი. ამრიგად, შავი ზღვა ევროკავშირისთვის მხოლოდ ნავთობისა და გაზის სატრანზიტო სივრცე აღარ არის. იგი შეიძლება ევროპისა და სამხრეთ კავკასიის ენერგეტიკული ინტეგრაციის პლატფორმად გადაიქცეს.

რუსეთის წინააღმდეგ დასავლეთის სანქციებმა და უკრაინის ომმა გაზარდა ჩრდილოეთის სატრანზიტო მარშრუტების რისკები. ამის ფონზე განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი, რომელიც ცენტრალურ აზიას აკავშირებს ევროპასთან - კასპიის ზღვის, აზერბაიჯანის, საქართველოსა და შავი ზღვის გავლით.

ევროკომისიის 2026 წლის თებერვლის კვლევა [მიუთითებს](#), რომ ტრანსკასპიური დერეფნით ვაჭრობა 2022 წლის შემდეგ ოთხჯერ გაიზარდა და უკვე განიხილება, როგორც ევროპასა და აზიას შორის ალტერნატიული მარშრუტი. კვლევა ხაზს უსვამს ტრანსპორტის, პორტების, საბაჟო პროცედურების, ენერგეტიკისა და ციფრული კავშირების მოდერნიზაციის აუცილებლობას. ინიციატივის პოლიტიკური ჩარჩო 2025 წლის ოქტომბერში ლუქსემბურგში გაფორმდა და 2026 წლის ივნისში ფორმალურად ამოქმედდა. ამ პროცესში საქართველოს მნიშვნელობა განსაკუთრებულად იზრდება.

საქართველო შავი ზღვის სამხედრო ძალა არ არის, მაგრამ მას შეუძლია გახდეს ევროკავშირისა და ცენტრალურ აზიას შორის დამაკავშირებელი ინფრასტრუქტურული რგოლი. სწორედ ამიტომ ევროკავშირის შავი ზღვის სტრატეგიაში საქართველო ერთ-ერთ პარტნიორ სახელმწიფოდ განისაზღვრა, მიუხედავად იმისა, რომ ქვეყნის ევროკავშირში გაწევრიანების პროცესი, პოლიტიკური პრობლემების გამო, შეფერხებულია. ამრიგად, ევროკავშირის გეოპოლიტიკური გავლენა შეიძლება გაიზარდოს ისეთ სახელმწიფოებში,

რომლებიც ჯერ არ არიან ევროკავშირის წევრები, მაგრამ რომელთა ინფრასტრუქტურა აუცილებელია ევროკავშირის სტრატეგიული მიზნებისთვის.

ამ თვალსაზრისით, ევროკავშირის გაფართოება არ არის ერთადერთი გზა მისი გავლენის გასაზრდელად. შესაძლებელია, უფრო მნიშვნელოვანი აღმოჩნდეს დაკავშირების პოლიტიკა.

დღეს ევროკავშირის შავი ზღვის სანაპიროზე რუმინეთი და ბულგარეთი უკვე ჰყავს. უკრაინის შესაძლო გაწევრიანება კი მნიშვნელოვნად შეცვლის ამ გეოგრაფიას.

2026 წელს უკრაინამ ევროკავშირთან გაწევრიანების მოლაპარაკებებში გარკვეულ პროგრესს მიაღწია: 15 ივნისს ლუქსემბურგში [გაიხსნა](#) „ფუნდამენტების“ კლასტერი, ხოლო 14 ივლისს ბრიუსელში - საგარეო ურთიერთობების [კლასტერი](#). ეს მოლაპარაკებების ყველაზე ადრეული ეტაპია, თუმცა თავად ფაქტი, რომ მოლაპარაკებები ტექნიკურ ეტაპზე გადავიდა, მნიშვნელოვანი პოლიტიკური სიგნალია.

თუ უკრაინა საბოლოოდ გახდება ევროკავშირის წევრი, ევროკავშირის შავი ზღვის სივრცე საგრძნობლად გაფართოვდება. თუმცა უკრაინის ევროკავშირში გაწევრიანების მნიშვნელობა მხოლოდ მისი სამხედრო-საზღვაო შესაძლებლობებით არ უნდა შეფასდეს.

ომმა უკრაინის საზღვაო ინფრასტრუქტურა და შავი ზღვის სანაპირო მძიმე მდგომარეობაში ჩააყენა, მაგრამ უკრაინის სტრატეგიული მნიშვნელობა ბევრად სცდება ტრადიციულ, კლასიკურ საზღვაო ძალას. უკრაინა შავი ზღვის სანაპიროზე არსებული დიდი სახელმწიფოა, რომელსაც აქვს მნიშვნელოვანი პორტები, აგრარული ექსპორტის შესაძლებლობები, სატრანსპორტო კავშირები და პირდაპირი კავშირი ევროპის აღმოსავლეთ ფლანგთან. ამიტომ გაფართოება უნდა განიხილებოდეს არა როგორც ევროკავშირის ტერიტორიის უბრალო გაფართოება, არამედ როგორც ევროპული უსაფრთხოების გეოგრაფიის ცვლილების ინსტრუმენტი.

ინსტიტუციური ფრაგმენტაცია, როგორც ევროკავშირის მთავარი შეზღუდვა

მიუხედავად ზემოთ აღწერილი შესაძლებლობებისა, ევროკავშირის როლის გაზრდას მნიშვნელოვანი სტრუქტურული შეზღუდვები ახლავს.

პირველი არის ის, რომ ევროკავშირი არ წარმოადგენს ერთიან სახელმწიფოს. წევრ სახელმწიფოებს შავი ზღვის მიმართ შეიძლება განსხვავებული ინტერესები ჰქონდეთ. განსაკუთრებით განსხვავდება მათი დამოკიდებულება რუსეთთან, თურქეთთან, სამხედრო

ხარჯებსა და ენერგეტიკულ უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით. მეორე გამოწვევა არის ის, რომ ევროკავშირის საგარეო და უსაფრთხოების პოლიტიკაში წევრი სახელმწიფოების თანხმობა უმეტესად აუცილებელია. ეს ევროკავშირის მოქმედების სისწრაფეს ზღუდავს. მესამე შეზღუდვაა რესურსების პრობლემა. ევროკავშირის სტრატეგია საკმაოდ ამბიციურია: საზღვაო უსაფრთხოება, კრიტიკული ინფრასტრუქტურის დაცვა, სამხედრო მობილობა, ციფრული კავშირები, ენერგეტიკა, ტრანსპორტი, გარემოს დაცვა და ჰიბრიდულ საფრთხეებთან ბრძოლა. თუმცა სტრატეგიული დოკუმენტის არსებობა ავტომატურად არ ნიშნავს შესაბამისი მასშტაბის რესურსების არსებობას.

ეს პრობლემა ევროკავშირის ორივე მთავარმა საკონსულტაციო ორგანომ დაადასტურა. ევროპულმა ეკონომიკურმა და სოციალურმა კომიტეტმა (EESC) 2025 წლის დეკემბერში მიღებულ [დასკვნაში](#) აღნიშნა, რომ სტრატეგია აყალიბებს ზოგად მიმართულებას, მაგრამ ჯერ არ წარმოადგენს სრულფასოვან სტრატეგიას მკაფიო მიზნებით, ვადებითა და გამოყოფილი დაფინანსებით. მან მოუწოდა კომისიას, სწრაფად უზრუნველყოს საკმარისი რესურსები. ევროპის რეგიონთა კომიტეტმა 2026 წლის მარტში მიღებულ [დასკვნაში](#) ანალოგიურად მოითხოვა „სრულფასოვანი“ სტრატეგიის შემუშავება, გაზომვადი ინდიკატორებითა და დამატებითი დაფინანსებით. აღნიშნული გარემოება ცხადყოფს განსხვავებას სტრატეგიასა და შესაძლებლობას შორის.

2026 წლის 3 ივლისს ევროკომისიამ და ევროკავშირის უმაღლესმა წარმომადგენელმა გამოაქვეყნეს ევროკავშირის შავი ზღვის სტრატეგიის განხორციელების პირველი ერთობლივი [ანგარიში](#). რუსეთის ომი უკრაინაში კვლავ წარმოადგენს რეგიონის უსაფრთხოების მთავარ განმსაზღვრელ ფაქტორს. ევროკავშირის ოფიციალური შეფასებით, სტრატეგიის განხორციელების პირველი წლის განმავლობაში გაგრძელდა რუსეთის სამხედრო და ჰიბრიდული ზეწოლა, მათ შორის, თავდასხმები უკრაინის პორტებსა და კრიტიკულ ინფრასტრუქტურაზე, ისევე, როგორც „ჩრდილოვანი ფლოტის“ ნავთობტანკერების საქმიანობა და შავ ზღვაში ნაღმების საფრთხე.

საქართველოს ადგილი ევროკავშირის შავი ზღვის პოლიტიკაში

საქართველოსთვის ევროკავშირის შავი ზღვის ახალი სტრატეგია განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს და ამავე დროს, ყველაზე ნათლად წარმოაჩენს იმ სტრუქტურულ დაძაბულობას, რომელიც ევროკავშირის „გეოეკონომიკური ძალაუფლების“ მთელი მოდელის საფუძველშია ჩადებული: ინფრასტრუქტურული და სატრანზიტო აუცილებლობა

შეიძლება იზრდებოდეს ზუსტად იმ დროს, როცა პარტნიორი სახელმწიფოს პოლიტიკური ტრაექტორია ევროპულ ინტეგრაციას შორდება. საქართველო ევროკავშირისთვის ერთდროულად არის შავიზღვისპირა პარტნიორი, სამხრეთ კავკასიის სატრანსპორტო რეოლი, ევროპა-აზიის დამაკავშირებელი სივრცე და რუსეთის ზეწოლის ქვეშ მყოფი ქვეყანა.

ტრანსკასპიური დერეფნის განვითარება ზრდის საქართველოს პორტების, რკინიგზისა და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მნიშვნელობას. ევროკომისიის 2026 წლის კვლევა პირდაპირ [მიუთითებს](#), რომ ტრანსკასპიური მარშრუტის განვითარებისთვის აუცილებელია პორტების, რკინიგზის, საზღვრის მართვისა და ციფრული ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება, რაც პირდაპირ შეეხება საქართველოს, როგორც დერეფნის ერთ-ერთ მთავარ ტრანზიტულ რეოლს.

საქართველოს საგარეო პოლიტიკამ ტრადიციული დასავლური ორიენტაციისგან გადაუხვია. ფორმალური დიპლომატიური ურთიერთობები რუსეთთან არ აღდგენილა, თუმცა ეკონომიკური და ენერგეტიკული კავშირები საგრძნობლად გაფართოვდა, ხოლო პარალელურად, გაღრმავდა ეკონომიკური და დიპლომატიური კავშირები ჩინეთთან, მათ შორის, ისეთი ინფრასტრუქტურული პროექტის ფარგლებში, როგორიცაა ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი, რომლის დასავლური საინვესტიციო კონსორციუმი ჩაიშალა და პროექტმა ახალი, ჩინური ინვესტიციები [მიიზიდა](#). ეს ტენდენცია ქმნის რეალურ რისკს თავად ევროკავშირის ტრანსკასპიური სტრატეგიისთვის: თუ საქართველოს უმნიშვნელოვანესი სატრანზიტო ინფრასტრუქტურა, პორტები, რკინიგზა, სასაზღვრო გამტარუნარიანობა თანდათან მოექცევა სხვა გეოპოლიტიკური ცენტრების გავლენის ქვეშ, ევროკავშირის მიერ დაფინანსებული დაკავშირების პროექტები შეიძლება საბოლოოდ სასარგებლო აღმოჩნდეს არა ევროკავშირისთვის, არამედ სხვა გეოპოლიტიკური აქტორებისთვის.⁹

აქ ვლინდება ევროკავშირის შავი ზღვის პოლიტიკის მოდელის ყველაზე მწვავე წინააღმდეგობა. მოცემული სტატიის თანახმად, ევროკავშირის ძალაუფლება ეფუძნება არა სამხედრო დომინირებას, არამედ ინფრასტრუქტურულ, ეკონომიკურ და ინსტიტუციურ კავშირებს. თუმცა ეს მოდელი მდგრადია მანამდე, სანამ პარტნიორი სახელმწიფოს ხელისუფლების პოლიტიკა ორიენტირებულია ევროპაზე და მზადაა ამ პროცესთან დაკავშირებული სამართლებრივი და ინსტიტუციური ვალდებულებების შესასრულებლად. საქართველოს შემთხვევაში, სწორედ ეს წინაპირობა შეიცვალა. საზოგადოების უმრავლესობა კვლავ მხარს უჭერს ევროპულ ინტეგრაციას, მაგრამ მმართველი პარტიის პოლიტიკური კურსი ამ მისწრაფებას ეწინააღმდეგება. ეს ნიშნავს, რომ ევროკავშირის

⁹ Bertelsmann Stiftung (2026), "BTI 2026 Country Report Georgia," https://bti-project.org/fileadmin/api/content/en/downloads/reports/country_report_2026_GEO.pdf

გეოეკონომიკური ბერკეტები, ინფრასტრუქტურული დაფინანსება, სავაჭრო შეღავათები, სავიზო რეჟიმი, კარგავს ტრადიციულ ფუნქციას - დაეხმაროს ხელისუფლებას რეფორმების გატარებაში. ნაცვლად ამისა, ისინი გადაიქცევა ინსტრუმენტად, რომლითაც ევროკავშირი ცდილობს საზოგადოებასთან პირდაპირი კავშირის შენარჩუნებას, მაგრამ ამ დროისთვის მისი რეალური გავლენა მმართველ პოლიტიკურ ძალაზე მინიმალურია.

ეს ასევე ხსნის, თუ რატომ აირჩია ევროკავშირმა „შერჩევითი ჩართულობის“ მიდგომა: პირდაპირი ფინანსური მხარდაჭერის მნიშვნელოვანი ნაწილი ხელისუფლებისთვის შეჩერებულია, თუმცა რეგიონული, დაკავშირებაზე ორიენტირებული პროექტები, მათ შორის, შავი ზღვის წყალქვეშა ელექტროკაბელის პროექტი, კვლავ გრძელდება. ეს მიდგომა ლოგიკურია მოკლევადიან პერსპექტივაში, თუმცა შეიცავს სისუსტეს: სატრანზიტო და ინფრასტრუქტურული პროექტების უმეტესობას სჭირდება სახელმწიფოს აქტიური თანამშრომლობა, საბაჟო რეფორმები, სასაზღვრო მართვის მოდერნიზაცია, მარეგულირებელი ჰარმონიზაცია. ამის უზრუნველყოფა კი ისეთი ხელისუფლების მიერ, რომლის მიმართ პოლიტიკური ნდობა პრაქტიკულად აღარ არსებობს, სულ უფრო რთულდება.

სტრატეგიის განხორციელების შესახებ ევროკავშირის მიერ 2026 წლის ივლისში გამოქვეყნებული ანგარიშის მიხედვით, საქართველოსთან თანამშრომლობაზე კვლავ [აისახება](#) ქვეყნის დემოკრატიული უკუსვლა - ევროკავშირში გაწევრიანების პროცესი ფაქტობრივად შეჩერებულია, ხოლო 2026 წლის მარტში ევროკავშირმა შეაჩერა უვიზო რეჟიმი საქართველოს დიპლომატიური და სამსახურებრივი პასპორტების მფლობელებისთვის. დოკუმენტის თანახმად, საქართველოს როლი სტრატეგიის ფარგლებში დიდწილად დამოკიდებული იქნება იმაზე, თუ რამდენად გამოხატავენ ხელისუფლების წარმომადგენლები რეალურ მზადყოფნას სიტუაციის გამოსასწორებლად.

შესაძლოა ევროკავშირს მოკლევადიანი გეოეკონომიკური სარგებელი მოუტანოს, თუ საქართველოსთან, დემოკრატიული მოთხოვნების შემსუბუქებით, სატრანზიტო და ინფრასტრუქტურულ თანამშრომლობას გადრმავეს. თუმცა საქართველოს დაახლოება ევროკავშირის კონკურენტ ძალებთან და ქვეყნის სტრატეგიულ ინფრასტრუქტურაზე მათი გავლენის ზრდა ამ სარგებლის გრძელვადიან მნიშვნელობას ეჭვქვეშ აყენებს. ასეთ პირობებში ევროპულმა ინვესტიციებმა შესაძლოა რეგიონში თავად ევროკავშირის კონკურენტების პოზიციებიც გააძლიეროს. შესაბამისად, საქართველოსთან ურთიერთობის პროცესში დემოკრატიული პრინციპებისა და ინსტიტუციური მოთხოვნების დაცვა ევროკავშირისთვის საკუთარი გრძელვადიანი ეკონომიკური და სტრატეგიული ინტერესების დაცვის ნაწილიცაა.

ევროკავშირის გეოპოლიტიკური ძალაუფლება შავ ზღვაზე კლასიკური დიდი აქტორების ძალაუფლებისგან განსხვავდება. რუსეთის ძალა დიდწილად სამხედროა. თურქეთის ძალა ეფუძნება გეოგრაფიას, სამხედრო შესაძლებლობებს, მონტროს კონვენციით მინიჭებულ სტატუსსა და რეგიონულ დიპლომატიას. NATO-ს ძალა ეფუძნება კოლექტიურ თავდაცვასა და სამხედრო შეკავებას. ევროკავშირის ძალა კი უფრო მეტად მის სატრანსპორტო, ენერგეტიკულ, ციფრულ, ფინანსურ, სამართლებრივ და ინსტიტუციურ შესაძლებლობათა ქსელებზეა დამოკიდებული.

ევროკავშირი ნამდვილად არ არის რეგიონის მთავარი სამხედრო-საზღვაო ძალა. შავი ზღვის სამხედრო უსაფრთხოების ცენტრალურ არქიტექტურად კვლავ NATO რჩება, ხოლო თურქეთის გეოგრაფიული და სამართლებრივი პოზიცია, განსაკუთრებით, მონტროს კონვენციით განსაზღვრული სრუტეების რეჟიმი, ევროკავშირის შესაძლებლობებს მნიშვნელოვან ჩარჩოს უწესებს. რუმინეთისა და ბულგარეთის მაგალითიც აჩვენებს, რომ ევროკავშირის წევრობა ავტომატურად არ ნიშნავს, რომ მათი შავი ზღვის სამხედრო უსაფრთხოება ევროკავშირის ინსტიტუტების მიერ იმართება.

ამ თვალსაზრისით, NATO-ს როლი და თურქეთის პოზიცია შავ ზღვაში ევროკავშირის ინსტიტუციური ჩართულობით ვერ ჩანაცვლდება. თუმცა მეორე მხრივ, მხოლოდ ამ ფაქტზე დაყრდნობით, ევროკავშირის როლის „მეორეხარისხოვნად“ შეფასება უსამართლოა.

2025 წლის სტრატეგიამ და მისი განხორციელების 2026 წლის პირველმა ანგარიშმა აჩვენა, რომ ევროკავშირი შავი ზღვის მიმართ უფრო ინტეგრირებული პოლიტიკის ჩამოყალიბებას ცდილობს. მისი ყურადღება მოიცავს საზღვაო უსაფრთხოებას, კრიტიკული ინფრასტრუქტურის დაცვას, სამხედრო მობილობას, ენერგეტიკულ დივერსიფიკაციას, სატრანსპორტო დერეფნებს, ციფრულ ინფრასტრუქტურას, გარემოს დაცვასა და ჰიბრიდულ საფრთხეებს.

ამიტომ ევროკავშირის როლი უნდა განისაზღვროს, როგორც შეზღუდული სამხედრო ძალაუფლებისა და მზარდი გეოეკონომიკური და ინსტიტუციური გავლენის კომბინაცია.

ამ მოდელში თურქეთი კვლავ რჩება შავი ზღვის ერთ-ერთ საკვანძო ძალად; NATO - სამხედრო უსაფრთხოების მთავარ არქიტექტურად; რუსეთი - მთავარ სამხედრო ძალად და დესტაბილიზაციის წყაროდ; ხოლო ევროკავშირი - სულ უფრო მნიშვნელოვან აქტორად, რომელიც ცდილობს რეგიონში გავლენის გაზრდას არა კლასიკური სამხედრო დომინაციით, არამედ ქსელების, ინფრასტრუქტურის, ბაზრების, ენერგეტიკული დერეფნების, გაფართოებისა და რეგულაციების საშუალებით.

ამ კონტექსტში ევროკავშირის სტრატეგიული შესაძლებლობები დიდწილად დამოკიდებულია მის უნარზე, იმოქმედოს თურქეთის მიერ შექმნილ უსაფრთხოების ჩარჩოში და არა - მისი გვერდის ავლით. მონტროს კონვენცია და თურქეთის „რეგიონული საკუთრების“ პოლიტიკა ნიშნავს, რომ შავი ზღვის უსაფრთხოების არქიტექტურა ვერ იქნება მხოლოდ ბრიუსელში ან NATO-ს სხვა წევრ სახელმწიფოებში მიღებული გადაწყვეტილებების შედეგი. თურქეთის პოზიცია თავად წარმოადგენს ამ არქიტექტურის ერთ-ერთ განმსაზღვრელ ფაქტორს.

შესაბამისად, შავ ზღვაზე ევროკავშირის გავლენის ზრდა ნაწილობრივ იმაზე იქნება დამოკიდებული, რამდენად შეძლებს ევროკავშირი თურქეთთან ისეთი თანამშრომლობის მოდელის ჩამოყალიბებას, რომელიც ერთდროულად ხელს შეუწყობს რეგიონულ უსაფრთხოებას, უკრაინის საზღვაო ეკონომიკურ სიცოცხლისუნარიანობასა და შავიზღვისპირა სახელმწიფოების შესაძლებლობების გაძლიერებას. ამ თვალსაზრისით, ევროკავშირის როლი შესაძლოა უფრო ეფექტიანი აღმოჩნდეს არა პირდაპირი სამხედრო ჩართულობის გაფართოებით, არამედ სანაპირო სახელმწიფოების შესაძლებლობების, საზღვაო უსაფრთხოების, ნაღმებისგან გაწმენდის, პორტების დაცვისა და კრიტიკული ინფრასტრუქტურის მდგრადობის გაძლიერებით.