

# Черноморско–Каспийская дуга: Анаклия как узел кросс-региональной кооперации и внерегионального участия

**Альберт Константинович Дудайти**, СОГУ, Владикавказ, Россия

**Контактный адрес:** [adudaiti@mail.ru](mailto:adudaiti@mail.ru)

## АННОТАЦИЯ

В работе рассматривается порт Анаклия как узловый проект грузинской морской инфраструктуры и потенциальный элемент транзита в Черноморско-Каспийской дуге. К середине 2020-х гг. развитие проекта происходит в условиях одновременного усиления внутренней политической поляризации и ухудшения отношений с институтами ЕС, включая публично заявленную паузу в продвижении к членству в объединении до 2028 года. На этом фоне правовой режим регулирования «иностранного влияния» приобретает практическое значение для распределения доверия, допустимых форм общественного контроля и выбора внешних партнеров по стратегическим объектам. Цель исследования – выявить, каким образом изменения во внутренней легитимности и в правилах взаимодействия государства с гражданским сектором и внешними источниками поддержки воздействуют на решения по стратегической инфраструктуре и через них – конфигурацию региональной связности вокруг Черного моря. Анализ опирается на качественное сопоставление политического и инфраструктурного треков: динамики общественной мобилизации и регулирования организаций, внешнеполитических сигналов и параметров перезапуска проекта порта, а также на сценарную оценку вероятных траекторий развития связности. Показано, что выбор внешнего партнера по Анаклии определяется не только экономической целесообразностью, но и задачей снижения политических рисков и повышения управляемости проекта в условиях конфронтационной среды. При росте недоверия к внешней условности и усложнении доступа к западным финансово-правовым контурам усиливается привлекательность сотрудничества с актором, готовым финансировать и строить при минимуме политических требований. Одновременно закрепление контрольной роли государства уменьшает символические риски, но повышает зависимость результата от качества госуправления, прозрачности процедур и уровня общественного доверия. Сделан вывод о том, что устойчивость связности вокруг Черного моря требует сочетания инфраструктурного развития с предсказуемыми правилами, измеримой прозрачностью и снижением политической волатильности, иначе преимущества транзитной географии не конвертируются в устойчивую кросс-региональную кооперацию.

## КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

*Грузия, Анаклия, «Срединный коридор», Транскаспийский маршрут, связность, стратегическая инфраструктура, условность ЕС, китайские инвестиции*

Термин «Черноморско-Каспийская дуга» в статье используется как авторское рабочее понятие. Под ним подразумевается связка Черного моря, Южного Кавказа и Каспия как единое транзитное пространство, где порты, сухопутные коридоры и регуляторные режимы совместно формируют маршрут в направлении Центральной Азии и обратно. В англоязычной литературе встречается близкая формулировка *Black Sea Caspian arc*, например у А. Финко, но здесь акцент сделан на инфраструктурных узлах и правилах их стыковки<sup>1</sup>.

В международной политэкономии инфраструктуры по-прежнему сохраняется соблазн объяснить выбор портов и партнеров простой формулой, сводя все к логистическому спросу и цене капитала, поскольку такая оптика обещает ясность и предсказуемость. Для транзитных государств эта схема действительно выглядит убедительной до тех пор, пока инфраструктура воспринимается как технократическая сфера, которая будто бы существует отдельно от внутренней борьбы за власть и от внешней конкуренции держав<sup>2</sup>, но на практике эта граница быстро исчезает, как только в проект входят вопросы доверия, допустимости финансирования и политической ответственности. Опыт Грузии середины 2020-х гг. как раз показывает, что инфраструктурные решения начинают собираться из других элементов, когда нормы регулирования общественного сектора, публичные дискуссии о приемлемости внешних денег<sup>3</sup> и санкционные решения прямо вмешиваются в ход проекта, меняют графики, повышают стоимость капитала, влияют на выбор подрядчиков и определяют, кто вообще может оказаться в консорциуме<sup>4</sup>. История порта Анаклия, задуманного как глубоководное окно в Черное море, позволяет ясно увидеть этот переход, поскольку на ее материале прослеживается, как внутренние правила доверия превращаются в конкретные инфраструктурные решения, а затем эти решения отражаются на региональной связности и на том, насколько устойчивой оказывается логика транзита в целом<sup>5</sup>.

На национальном уровне проблема упирается в то, что Анаклия давно перестала быть просто портовым проектом и превратилась в показатель управленческой состоятельности государства, поскольку вокруг нее проверяются на прочность и компетентность институты, способность власти доводить до конца сложные решения, а также качество публичного контроля. Одновременно она стала маркером внешнеполитической ориентации, ведь выбор партнеров, источников финансирования и допустимых форм участия внешних игроков воспринимается не как техническая деталь, а как сигнал о том, в какую сторону страна выстраивает свои зависимости и какие риски считает приемлемыми. На региональном уровне важность Анаклии усиливается на фоне растущего интереса к Срединному коридору и Транскаспийскому маршруту, где черноморское звено остается структурно уязвимым, если не опирается на глубоководные мощности, способные принимать крупные суда, стабильно обслуживать потоки и снижать издержки на перевалке. Наконец, на внерегиональном уровне эта история вписывается в более широкую конкуренцию внешних держав, которые

1 Finko 2009.

2 Дудайти 2022, 772.

3 Dundayti et al. 2020, 585–586.

4 Силаев 2016, 7–8.

5 Волхонский, Муханов 2022, 108–109.

борются не только за сами грузопотоки, но и за то, какие правила будут действовать вокруг инфраструктуры, кто задает стандарты надзора и комплаенса, как устроены механизмы страхования и санкционной проверки, и насколько устойчивыми оказываются финансовые цепочки, без которых даже самые громкие и привлекательные проекты обычно так и остаются на уровне деклараций<sup>1</sup>.

В центре анализа находится вопрос о том, как внутренние споры вокруг поддержки власти и правила регулирования иностранного влияния в Грузии проявляются в выборе партнеров по стратегической инфраструктуре, а через этот выбор меняют положение страны в системе связности вокруг Черного моря<sup>2</sup>. Предположение состоит в следующем: чем сильнее внутривластная поляризация и чем глубже конфликт с западными институтами, тем чаще власть склоняется к партнерствам, где меньше политических условий и ниже санкционные риски, даже если в перспективе это делает проект менее совместимым с западными правилами, стандартами надзора и привычными практиками реализации.

Методику исследования составляет анализ документов и решений по Анаклии в привязке к ключевым эпизодам внутренней политики Грузии. В качестве источников используются тексты законов и подзаконных актов; выводы международных экспертных структур; заявления грузинских властей, а также институтов ЕС и США; материалы о санкционных мерах; документы о перезапуске проекта; публикации грузинских и международных СМИ; отчеты международных организаций и отраслевых объединений, которые отслеживают перевозки и развитие транспортных коридоров. Политическая и инфраструктурная линии сопоставляются по времени и по причинной логике, чтобы показать, как сдвиги в доверии к правилам и их интерпретации отражаются на выборе партнеров, условиях собственности, процедурах закупок и формате технического надзора.

Методологически исследование опирается на теорию комплексов региональной безопасности, разработанную Б. Бузаном и О. Вевером. В ее логике Южный Кавказ выступает как взаимосвязанное пространство, где решения соседей и внешних держав быстро создают эффекты друг для друга. Инфраструктура в таком подходе рассматривается не как нейтральная «труба» для грузов, а как способ закрепления влияния через финансирование, подрядные цепочки, эксплуатационные стандарты и управление рисками<sup>3</sup>. Это позволяет увязать обсуждение порта не только с конкуренцией за транзит, но и с конкуренцией правил и механизмов вовлечения внешних акторов, включая США, ЕС, Китай и Турцию. Сценарная оценка на период 2026–2028 гг. строится на наборе наблюдаемых индикаторов, к которым относятся динамика отношений Грузии с ЕС и США, практика применения закона об иностранном влиянии, параметры контрактов по Анаклии, степень прозрачности закупок и наличие внешнего технического надзора.

Литература, посвященная Анаклии и более широкой теме транзитной связности между Черным морем и Каспием, складывается из нескольких разрозненных ветвей. В части работ обсуждается инфраструктура как поле власти и

1 Маркедонов 2025, 3–4.

2 Крылов 2017, 4.

3 Buzan 1991; Buzan, Wæver 2003.

безопасности, где порты, дороги и коридоры связаны с распределением рисков, доступом к рынкам и возможностями контроля. В этой группе исследований заметны подходы критической политической экономии и антропологии инфраструктуры. Логистические сети связываются с практиками государства и корпораций, а также с вопросами безопасности и неравенства, что помогает увидеть политическую подкладку решений, которые внешне выглядят сугубо инженерными. Работы Д. Коуэн, Л. Халили, Б. Ларкина и близких по тематике авторов задают понятийный язык для такого чтения инфраструктуры<sup>1</sup>.

Другое направление исследований сосредоточено на коридорах как на связке инфраструктуры и правил<sup>2</sup>. В исследованиях по Евразии, включая публикации ОЭСР и Всемирного банка о Транскаспийском маршруте, постоянно подчеркивается зависимость пропускной способности и времени в пути от таможенных режимов, тарифов, согласованности стандартов и управляемости узлов, поэтому обсуждение совместимости процедур нередко выходит на первый план<sup>3</sup>.

На уровне странового анализа западные тексты о Грузии чаще строятся вокруг вопросов устойчивости институтов, качества управления, внешнего давления и практических уязвимостей безопасности, поэтому инфраструктура в них нередко рассматривается как часть более общего разговора о выборе стратегий развития и о том, как государство управляет зависимостями. В академических статьях и аналитических обзорах заметно внимание к российскому фактору и к темам влияния в регионе, иногда через язык гибридных инструментов, но при этом все чаще обсуждается и внутренняя логика грузинской политики, включая роль конкуренции элит, интересы бизнеса и общественные ожидания. Усиление экономических связей с Китаем в таких работах описывается по-разному, иногда как прагматичная диверсификация партнеров и источников финансирования, а иногда как шаг, который меняет баланс обязательств и процедур взаимодействия с евроатлантическими институтами, особенно в сферах стандартов, комплаенса и надзора. В работе С. Суттеровой и М. Копечека показано, как внутриполитическая поляризация и внешняя конфронтационность формируют устойчивые ожидания и опасения, которые затем влияют на оценку реформ, институтов и внешних партнерств, включая инфраструктурные проекты, поскольку те воспринимаются не только как экономические, но и как политически значимые решения<sup>4</sup>.

Параллельно формируется корпус работ о китайско-грузинских экономических связях, в котором внимание смещается к прикладным вопросам торговли и инвестиций, к функционированию зоны свободной торговли и к тому, как китайское участие проявляется в инфраструктурных проектах через подрядные цепочки и технологические решения. В этой группе встречаются академические

1 Cowen 2014; Khalili 2021; Larkin 2013.

2 Зуенко 2024; Пак 2020; Жарков 2024; Новиков 2025.

3 "Global Gateway: €10 Billion Commitment to Invest in Trans Caspian Transport Corridor Connecting Europe and Central Asia Announced at Investors Forum," European Commission, January 29, 2024, accessed January 22, 2026, <https://tinyurl.com/mueze7md>; "The First Meetings of the Working Group and the General Meeting of the International TITR Association This Year Were Held in Ankara," Trans-Caspian International Transport Route, January 26, 2024, accessed January 22, 2026, <https://tinyurl.com/yrvzbw9d>; "Trans-Caspian International Transport Route," accessed January 22, 2026, <https://middlecorridor.com/en/>; "Enhancing the Competitiveness of the Trans-Caspian Transport Corridor in Central Asia," OECD, November 24, 2025, <https://doi.org/10.1787/f261e7fa-en>, accessed January 22, 2026.

4 Sutterová, Kopeček 2025.

исследования, оценивающие влияние соглашения о свободной торговле на динамику товарооборота и на структуру торговли<sup>1</sup>, а также аналитика грузинских центров, где обсуждается баланс выгод и ограничений в ситуации одновременных режимов свободной торговли с ЕС и Китаем, когда диверсификация возможностей соседствует с разными наборами требований и стандартов. Практический срез дополняют публикации о присутствии китайских компаний в дорожном строительстве и модернизации транспортной инфраструктуры, включая работы на ключевых участках восточно-западной автомагистрали через Рикотский перевал и на крупных горных трассах, что позволяет увидеть не единичные эпизоды, а постепенное расширение китайского портфеля подрядов в стране и рост их роли в инфраструктурной повестке<sup>2</sup>.

Грузинские авторы и экспертные центры чаще концентрируются на практических вопросах, которые неизбежно сопровождают выбор партнеров и моделей управления, поскольку именно на уровне процедур и контрактов становятся видны реальные приоритеты государства. В их оценках обычно слышны две логики, которые не всегда совпадают: в одной делается акцент на дефиците капитала и необходимости ускорять строительство, в другой выводятся на первый план прозрачность закупок, долговая нагрузка, риски для стратегических объектов и вероятность осложнений в отношениях с западными партнерами<sup>3</sup>.

При всей широте литературы о транспортных коридорах и внешней политике Грузии сравнительно немного работ, в которых последовательно связываются внутренние правила игры, прежде всего вокруг общественного контроля и допуска иностранного финансирования, с выбором конкретного партнера по стратегическому объекту, а затем с тем, как этот выбор меняет положение страны в региональной архитектуре связности. В итоге политическая и инфраструктурная повестки нередко описываются параллельно, но не сводятся в единую причинную цепочку, хотя именно там и находится ключ к пониманию того, почему одни проекты ускоряются, а другие надолго застревают в режиме перезапусков. Этот разрыв открывает пространство для авторской добавленной стоимости и делает случай Анаклии показательным примером того, как внутренние решения о правилах, доверии и допустимых зависимостях постепенно переводятся в инфраструктурные изменения, а затем отражаются на региональной роли транзитного узла.

### **Политический трек 2024–2025 гг.: от «де-факто остановки» к «паузе до 2028 г.»**

К концу 2024 г. европейское направление вошло в фазу, которая заметно изменила смысл крупных инфраструктурных решений, потому что они стали восприниматься не просто как экономические проекты, а как продолжение выбора

1 Aksana Akhmedova, and Ketevan Gelashvili, "Impact of Chinese Investment in Anaklia: Strategic Implications for Georgia and Europe," China Observers in Central and Eastern Europe, July 10, 2024, accessed December 12, 2025, <https://chinaobservers.eu/impact-of-chinese-investment-in-anaklia-strategic-implications-for-georgia-and-europe/>.

2 Ocaklı 2025; Dilanchiev 2022; Smolnik 2018; Khishtovani et al. 2019; Zabakhidze et al. 2019; Charaia et al. 2017; Larsen 2017; Bakradze et al. 2017; Avdaliani 2023.

3 Khutsiberidze 2025; Burduli 2024.

политической траектории. Тогда руководство правящей партии и премьер И. Кобахидзе публично заявили, что вопрос об открытии переговоров о вступлении в ЕС не будет ставиться на повестку до конца 2028 г. и что Грузия откажется от бюджетной финансовой поддержки Евросоюза на тот же период<sup>1</sup>. В ЕС отреагировали жестко и квалифицировали этот шаг как регресс отношений, подчеркнув, что он подрывает накопленное доверие и последовательность реформ, на которых держится связка между статусом, доступом к ресурсам и качеством институтов. Для ЕС это выглядело как сигнал о разрыве логики обусловленности, при которой финансовая поддержка и политическое сближение сопровождаются прозрачностью и предсказуемостью правил<sup>2</sup>. В Грузии тот же сюжет подается иначе – как демонстрация внутренней аудитории готовности выдерживать внешнее давление и переопределять суверенитет через право не принимать внешние политические условия вместо автоматического согласия с ними.

В таком контексте вопрос о связности становится не абстрактной стратегией, а практической проверкой на надежность, потому что европейская модель поддержки инфраструктуры обычно опирается на предсказуемые процедуры, прозрачные закупки, требования к управлению рисками, и именно через это выстраивается доверие инвесторов и институтов. Когда вокруг правил нарастает неопределенность, страна начинает выглядеть более рискованным узлом для перевозчиков, банков и страховщиков, которые привыкли опираться на формализованную проверку, санкционный скрининг и понятные стандарты надзора, а значит, закладывают дополнительные издержки или предпочитают маршруты, где меньше поводов для сюрпризов. На этом фоне ослабление доверия логично подталкивает к поиску партнера, готового финансировать и строить в условиях политической турбулентности, не связывая участие с требованиями к работе институтов и к общественному контролю, даже если затем ценой такой скорости становится сложнее поддерживать совместимость проекта с западными правилами и практиками.

Закон о прозрачности иностранного влияния сделал спор о том, как устроен общественный сектор, частью более широкого разговора о границах контроля над государством и о том, кто имеет право участвовать в проверке решений власти. В обсуждении сошлись сразу несколько чувствительных тем, включая каналы внешней поддержки, возможности организаций и СМИ мониторить работу государственных органов, а также допустимые форматы общественной проверки закупок и контрактов по крупным проектам. Срочное заключение Венецианской комиссии обратило внимание на риски правовой неопределенности и на то, что механизмы маркирования организаций могут порождать спорные последствия для реализации прав и для практик взаимодействия государства с внешними и внутренними участниками<sup>3</sup>. На внешнем контуре это усилило

1 "Statement by the High Representative / Vice-President of the Commission Kaja Kallas and Commissioner for Enlargement Marta Kos on Georgia," European Commission, December 1, 2024, accessed December 13, 2025, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/statement\\_24\\_6161](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/statement_24_6161).

2 "EU Statement on Georgia," European External Action Service, January 22, 2025, accessed December 13, 2025, [https://www.eeas.europa.eu/delegations/council-europe/eu-statement-georgia\\_en](https://www.eeas.europa.eu/delegations/council-europe/eu-statement-georgia_en).

3 "Georgia – Urgent Opinion on the Law on Transparency of Foreign Influence," Venice Commission, June 24, 2024, accessed December 14, 2025, [https://www.venice.coe.int/webforms/documents/default.aspx?pdffile=CDL-AD\(2024\)020-e](https://www.venice.coe.int/webforms/documents/default.aspx?pdffile=CDL-AD(2024)020-e).

критику со стороны структур ЕС, а внутри страны одновременно укрепило представление части политического класса и общества о том, что институты ЕС действуют как заинтересованная сторона, а не только как наблюдатель. В результате инфраструктурные решения стали заметно зависеть от того, кто признается легитимным наблюдателем, какие формы контроля считаются допустимыми и кто получает доступ к данным о стратегических проектах, включая условия контрактов, закупочные процедуры и параметры надзора.

Американская позиция добавила к европейскому контексту отдельный слой внешнего давления и одновременно показала, что США внимательнее относятся к развитию ситуации на Кавказе и готовы использовать политические сигналы как инструмент воздействия. В конце ноября 2024 г. Госдепартамент объявил о приостановке механизма стратегического партнерства с Грузией и связал это решение с шагами ее правительства во внутренней политике и с отклонением от рамки взаимодействия, которую американский истеблишмент ранее считал базовой для двусторонних отношений. Для инфраструктурных расчетов такой поворот важен прежде всего своими практическими последствиями, поскольку снижение доверия со стороны истеблишмента США меняет ожидания инвесторов, влияет на готовность частных компаний брать на себя долгие и капиталоемкие риски, а также может затруднять доступ к финансовым и страховым инструментам, которые ориентированы на западные процедуры комплаенса и управления рисками<sup>1</sup>.

Во второй половине 2024 г. американская линия стала заметно жестче за счет перехода от политических сигналов к санкционным инструментам, что для внешних игроков всегда означает не только оценку поведения властей, но и изменение операционной среды для бизнеса. В середине сентября 2024 г. Министерство финансов США через OFAC объявило о санкциях против ряда грузинских лиц, увязав эти меры с действиями силовых структур в ходе протестов и с давлением на политических оппонентов<sup>2</sup>, а уже в декабре последовал новый шаг, когда OFAC ввел санкции в отношении высокопоставленных должностных лиц Министерства внутренних дел, а Госдепартамент со своей стороны описал меры как реакцию на действия против протестующих<sup>3</sup>. Для стратегической инфраструктуры подобные решения важны прежде всего тем, что они повышают транзакционные издержки даже для проектов, которые формально не попадают под ограничения, поскольку банки, страховщики и подрядчики усиливают санкционный скрининг и комплаенс, закладывают премию за риск вторичных последствий и репутационных потерь, а это в итоге усложняет страхование и делает финансирование дороже и более требовательным к структуре партнерства и прозрачности контрактной цепочки.

К 2025 г. обозначенная повестка получила продолжение уже на уровне Конгресса, где обсуждение Грузии стало частью более широкой логики сдерживания

1 "Statement on Georgia's Suspension of European Union Accession," U.S. Department of State, November 30, 2024, accessed January 22, 2026, <https://2021-2025.state.gov/statement-on-georgias-suspension-of-european-union-accession/>.

2 "Treasury Sanctions Georgian Ministry of Internal Affairs Officials for Brutality Against Protesters, Journalists, and Politicians," September 16, 2024, accessed January 22, 2026, <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy2580>.

3 "Sanctioning Georgian Ministry of Internal Affairs Officials Involved in Serious Human Rights Abuses Against Protesters," U.S. Department of State, December 19, 2024, accessed December 25, 2025, <https://2021-2025.state.gov/sanctioning-georgian-ministry-of-internal-affairs-officials-involved-in-serious-human-rights-abuses-against-protesters/>.

влияния России, Китая и Ирана. В законопроекте *MEGOBARI Act* прямо формулируется эта цель; в нем же одновременно закладываются санкционные и визовые механизмы в отношении лиц, которых авторы считают причастными к действиям, подрывающим безопасность и устойчивость Грузии. На этом фоне прозвучали и отдельные сигналы по Анаклии: члены Хельсинкской комиссии США публично выразили обеспокоенность решением передать права на развитие порта консорциуму с участием *China Communications Construction Company*, отдельно подчеркнув, что в сделке фигурируют компании, попадавшие под американские ограничения, и что контроль над таким объектом имеет далеко идущие последствия. В совокупности эти заявления усиливают фон американо-китайской напряженности вокруг морской и портовой инфраструктуры, а для Грузии делают выбор подрядчика вопросом внешнеполитических последствий и рисков соблюдения требований, а не только задачей экономической рациональности и скорости строительства<sup>1</sup>.

Активизация американской политики на Кавказе заметна и по тому, как Вашингтон все более предметно включается в армяно-азербайджанское урегулирование через тему коммуникаций и транзита, то есть через те элементы, которые напрямую меняют экономическую географию региона. В логике поиска устойчивого мира инициативы по открытию и обеспечению безопасности транспортных связей приобретают для США самостоятельную ценность, поскольку дают рычаг влияния на маршруты торговли, энергетики и цифровой инфраструктуры, а также уменьшают пространство для влияния России и Ирана за счет появления альтернативных, управляемых и страхуемых цепочек. Если рассуждать таким образом, становится более понятным интерес правящей элиты США к тому, кто получает доступ к крупным портам и логистическим узлам на Черном море (а значит, и фактический контроль над ними) – портовая инфраструктура замыкает на себя риски страхования и устойчивости финансирования. На фоне обострения соперничества с КНР присутствие китайских подрядчиков в стратегических проектах становится более чувствительным вопросом. Обсуждение Анаклии в американской политике как раз показывает, что выбор исполнителя воспринимается как часть более широкой конкуренции за правила и управляемость инфраструктурных цепочек.

На региональном уровне интерес США к Кавказу усилился из стремления влиять на маршруты, которые соединяют Европу и Азию в обход зон высокого риска, и в последние годы это проявлялось в том числе в инициативах вокруг транзитных коммуникаций на Южном Кавказе. Конкуренция с Китаем при этом в документах администрации Д. Трампа середины 2020-х гг. фиксируется как долгосрочный приоритет, а тема цепочек поставок и управляемости рисков все чаще переводится на язык стратегических задач. На практике это дополняется более жесткой линией в морской сфере, где США открыто нацеливаются на снижение китайского контроля над глобальной портовой инфраструктурой. В такой логике порт на Черном море, если он увязан с китайским подрядом, воспринимается не

1 "H.R. 36, Mobilizing and Enhancing Georgia's Options for Building Accountability, Resilience, and Independence Act or the MEGOBARI Act," Congress.gov, January 3, 2025, accessed January 22, 2026, <https://www.congress.gov/bill/119th-congress/house-bill/36>.

как локальная коммерческая история, а как элемент глобальной конкуренции за морские цепочки поставок, что хорошо видно по реакции американских институтов на сюжет с участием *China Communications Construction Company* в Анаклии<sup>1</sup>.

Пауза в европейской интеграции не отменяет потребности демонстрировать результаты развития. Напротив, она делает эту потребность острее, потому что власти приходится показывать обществу измеримые успехи не через переговорные формулы и отчеты о сближении, а через видимые проекты и понятные эффекты. В этом смысле спрос на крупные инфраструктурные инициативы растет, поскольку они служат доказательством управленческой эффективности и способности привлекать капитал даже в более сложной внешней среде. Анаклия особенно удобна для такой демонстрации, потому что она одновременно несет в себе символику модернизации и укладывается в образ коридора, на котором страна может зарабатывать как транзитный узел, связывая свою экономическую роль с логикой региональной связности. На этом фоне выбор партнера по проекту начинает работать как инструмент формирования новой рамки, в которой сначала запускается стройка и обеспечивается финансирование, а затем уже факт движения проекта конвертируется во внутривнутриполитические дивиденды, включая укрепление легитимности власти и контроль над повесткой развития.

### **Инфраструктурный трек: Анаклия как «узел выбора модели»**

Инфраструктурная линия проекта Анаклии важна как история о смене принципов партнерства и стандартов управления. Проект выделяется обещанием снять ограничение черноморского окна, поскольку существующие порты страны не рассчитаны на обслуживание крупных судов, а такое ограничение ведет к потерям на перегрузках и транзитном времени. Международное энергетическое агентство указывало, что порт задумывался как решение проблемы пропускной способности и типоразмера судов, однако ранняя попытка партнерства в конце 2010-х гг. сорвалась<sup>2</sup>. Она строилась вокруг частного консорциума с заметной западной составляющей, но в январе 2020 г. правительство расторгло контракт, ссылаясь на проблемы финансирования и сроков, тогда как консорциум увязывал разрыв с политическими мотивами и инициировал международные юридические процедуры. Дальнейшая неопределенность сделала проект наглядным примером того, как внутренний спор о доверии и правилах способен блокировать стратегическую инфраструктуру, оставляя после себя долгий юридический шлейф.

Перезапуск проекта в 2023 и 2024 гг. уже шел в другой логике, где государство изначально стремится удерживать контроль над активом и не отдавать ключевые рычаги управления внешнему игроку. Формула 51 % у государственной компании и 49 % у партнера стала смысловым центром новой конструкции, поскольку она позволяет власти снизить символические риски передачи

1 "National Security Strategy of the United States of America," The White House, November 2025, accessed January 22, 2026, <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2025/12/2025-National-Security-Strategy.pdf>.

2 "Transport in Georgia: Taking Stock," International Energy Agency, accessed December 15, 2025, <https://www.iea.org/reports/sustainable-transport-for-georgia-a-roadmap/transport-in-georgia-taking-stock>.

стратегического объекта и показать, что решение остается «внутри страны». При этом такая модель делает итог сильнее зависимым от качества государственного управления, прозрачности процедур и устойчивости общественного доверия, поскольку в условиях высокой политической чувствительности коммерческий риск часто воспринимается как политический и быстро возвращается в публичную повестку.

Китайско-грузинские экономические связи начали складываться задолго до решения по Анаклии и постепенно приобрели более системный, прикладной характер. Вехой стало соглашение о свободной торговле между Грузией и КНР, подписанное в 2017 г. и вступившее в силу с 1 января 2018 г., поскольку оно расширило возможности торговли товарами и услугами и придало двусторонним контактам более устойчивую институциональную основу<sup>1</sup>. Одновременно усиливалась инфраструктурная связка, поскольку китайские строительные компании закрепились в дорожных проектах, включая сложные участки магистрали Восток – Запад через перевал Рикоти с большим числом мостов и тоннелей, а по направлению Север – Юг обсуждалось участие китайских инженерных групп в тоннельных и дорожных работах. К этому добавлялись вложения крупных китайских инвесторов в промышленные площадки и проекты городской застройки, что постепенно формировало образ Китая как партнера, готового работать в длинном строительном цикле и брать на себя часть организационных рисков. На этом фоне участие китайского консорциума в Анаклии выглядит скорее продолжением уже сложившейся практики, чем внезапным поворотом<sup>2</sup>.

Выбор китайско-сингапурского консорциума в мае 2024 г. стал поворотным моментом именно потому, что он показал, как в новых политических условиях меняется практическая рациональность партнерства. 29 мая 2024 г. было объявлено, что государственная компания сохраняет 51 % участия, а консорциум получает 49 %, и эта формула сразу зафиксировала стремление грузинского истеблишмента удерживать контроль над активом, не отказываясь от внешнего капитала<sup>3</sup>. В инвестиционном обзоре Госдепартамента США по Грузии также отмечалось, что переговоры по реализации порта ведутся с консорциумом под руководством *China Communications Construction Company (CCCC)*. Это привлекло к проекту дополнительное международное внимание<sup>4</sup>. Разъяснения в СМИ затем добавили конкретики, поскольку *OC Media*, например, описывало параметры первой фазы инвестиций и состав партнеров, включая *CCCC* и ее сингапурскую структуру, а также круг возможных субподрядчиков<sup>5</sup>. В политико-экономической логике Грузии такой выбор одновременно закрывает задачу ускорить инженерный цикл после многолетней паузы, поддержать внутри страны образ управляемой стройки и снизить зависимость от внешних политических условий в ситуации

1 "Georgia-China Free Trade Agreement," Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia, accessed January 22, 2026, <https://www.economy.ge/?lang=en&page=economy&s=87>.

2 "Paper Warns of Problems with Chinese Company's Involvement in Infrastructure Projects," Civil Georgia, January 15, 2025, accessed January 22, 2026, <https://civil.ge/archives/651881>.

3 "Minister of Economy Announces Sino-Singaporean Consortium Winner in Anaklia Port Selection Competition," Civil Georgia, May 29, 2024, accessed December 17, 2025, <https://civil.ge/archives/610259>.

4 "2025 Investment Climate Statements: Georgia," U.S. Department of State, 2025, accessed December 17, 2025, <https://www.state.gov/reports/2025-investment-climate-statements/georgia>.

5 Helena Bedwell, "Can China Revive Georgia's Long-Stalled Anaklia Port, and at What Cost?" *OC Media*, October 3, 2025, accessed December 17, 2025, <https://oc-media.org/can-china-revive-georgias-long-stalled-anaklia-port-and-at-what-cost/>.

сложных отношений с западными партнерами. Но именно здесь возникает развилка доверия, потому что чем сильнее поляризация вокруг европейского курса, тем острее спор о том, какие стандарты приходят вместе с деньгами, и тем выше чувствительность проекта к вопросам комплаенса, закупок и прозрачности.

Эта чувствительность усиливается тем, что вокруг СССР неизбежно формируется вторая повестка, не инженерная, а репутационная и санкционно-регуляторная, связанная с Анаклией. Всемирный банк еще в 2011 г. объявлял об отстранении СССР и ряда ее дочерних структур из-за мошеннических практик в проекте на Филиппинах и на определенный период ограничивал участие компании в проектах, финансируемых Банком<sup>1</sup>. Госдепартамент США в 2020 г. вводил ограничения, связанные с деятельностью СССР и ее дочерних компаний в контексте Южно-Китайского моря, сопровождая это жесткой оценочной риторикой<sup>2</sup>. Кроме того, Министерство торговли США включило компанию в *Entity List* («Список субъектов»), обосновывая это ее ролью в милитаризации спорных объектов согласно американской стороне<sup>3</sup>. Эти факты сами по себе не означают автоматического запрета на работу в третьих странах, но они делают проект более чувствительным к структуре финансирования и страхования, а также к тому, насколько охотно западные банки и подрядчики будут заходить в смежные сегменты. В грузинской политической дискуссии это быстро превращается в удобный маркер, где одни видят повышенные регуляторные риски и возможное усложнение совместимости с западными практиками, а другие подчеркивают право государства выбирать партнера и двигать проект на собственных условиях.

На первый взгляд формула «51 %» выглядит как универсальный ответ на критику, поскольку ее легко перевести в простое сообщение о том, что порт остается под контролем государства, а партнер выступает инвестором и подрядчиком. Однако в инфраструктуре контроль собственности редко полностью совпадает с управлением в политическом смысле, поскольку ключевые рычаги могут смещаться к партнеру через технологический контур проекта, формат контракта под ключ, структуру субподряда, доступ к оборудованию и материалам, график финансирования и накопленные эксплуатационные компетенции. Поэтому доля участия сама по себе не гарантирует доминирования в операционной логике. При этом «51 %» адресован сразу двум аудиториям – внешней, которой демонстрируется сохранение юрисдикции, и внутренней, которой показывается, что стратегическая инфраструктура не передана вовне. Но чем выше политическая турбулентность, тем слабее работает этот сигнал, потому что он начинает читаться как компромисс, а ожидания общества растут, поскольку возможная неудача превращается из коммерческого риска в политическую ответственность власти. Показательно, что в 2025 г. появились сообщения о заключении контракта на европейский технический надзор за проектированием и строительством водной

1 "World Bank Applies 2009 Debarment to China Communications Construction Company Limited for Fraud in Philippines Roads Project," World Bank, July 29, 2011, accessed December 18, 2025, <https://tinyurl.com/483ytfec>.

2 "U.S. Imposes Restrictions on Certain PRC State-Owned Enterprises and Executives for Malign Activities in the South China Sea," U.S. Department of State, August 26, 2020, accessed December 18, 2025, <https://tinyurl.com/4a3ktjvz>.

3 "Addition of Entities to the Entity List, Revision of Entry on the Entity List, and Removal of Entities from the Entity List," Federal Register, December 22, 2020, accessed December 18, 2025, <https://www.federalregister.gov/documents/2020/12/22/2020-28031/addition-of-entities-to-the-entity-list-revision-of-entry-on-the-entity-list-and-removal-of-entities>.

инфраструктуры порта. Это можно понимать как попытку добавить проекту гарантии качества и предсказуемости процедур<sup>1</sup>. Это похоже на поиск гибридной формулы, где китайские деньги и подряд сочетаются с европейскими элементами контроля, призванными удержать международную совместимость узла.

Турция в дуге связности выступает одновременно партнером по маршруту и конкурентом за транзитные потоки, поскольку заинтересована в росте перевозок, но при этом внимательно относится к тому, где именно формируются ключевые узлы и кто влияет на правила игры. В официальных материалах турецкого внешнеполитического ведомства Срединный коридор описывается как приоритетная линия между Азией и Европой, а опора на портовые связи и выходы к Средиземноморью подается как важное преимущество турецкого участка маршрута. В январе 2025 г. Х. Фидан в публичных выступлениях характеризовал коридор как надежный и быстрый путь через Каспий, Южный Кавказ и Турцию, подчеркивая интерес Анкары к росту грузопотока и к укреплению правил перевозок на всем протяжении линии.

Внутри этой логики усиление китайской активности в Грузии читается двояко: с практической стороны китайский капитал и подряд в дорогах, тоннелях и морской инфраструктуре могут ускорить весь маршрут и увеличить общий объем перевозок, что повышает спрос и на турецкий участок, где сосредоточены основные выходы на европейский рынок; одновременно Анкара следит за тем, чтобы в черноморском звене не сформировался узел, который позволит значительной части грузов направляться в Европу морем в обход турецкой территории или закрепит за внешними структурами влияние на стандарты обслуживания и распределение выгод по цепочке. Эта осторожность усиливается союзническими обязательствами Турции в НАТО и особой ролью Черного моря в ее стратегии, поэтому на практике более устойчивой представляется модель, где грузинские проекты остаются прозрачными, а управление ключевыми объектами не замыкается на одном внешнем участнике, сохраняя пространство для кооперации и снижая риски без публичного обострения<sup>2</sup>.

Внешний контекст делает Анаклию частью более крупной игры, где конкурируют не маршруты сами по себе, а модели связности и их стандарты. ЕС через *Global Gateway* («Глобальные ворота») на форуме инвесторов ЕС – Центральная Азия в январе 2024 г. заявлял о мобилизации 10 млрд евро на проекты, связанные с Транскаспийским транспортным коридором<sup>3</sup>. Отсюда возникает сюжет «чужих регионов»: европейские деньги и регуляторика ориентированы на повышение устойчивости коридора, но ключевой черноморский узел оказывается связан с крупным китайским подрядчиком. Коридор начинает жить в режиме «двойной совместимости»: физическая инфраструктура способна

1 "Italian-Belgian Consortium for Technical Supervision of Anaklia Project," Ports Europe, July 1, 2025, accessed December 19, 2025, <https://www.portseurope.com/italian-belgian-consortium-for-technical-supervision-of-anaklia-project/>.

2 "Türkiye's Connectivity and Multilateral Transportation Policy," Ministry of Foreign Affairs of Türkiye, accessed January 22, 2026, [https://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa](https://www.mfa.gov.tr/turkiye_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa); Zehra Nur Çelik, "Turkish Foreign Minister Calls Middle Corridor Most Reliable, Swift Trade Route," Anadolu Agency, January 29, 2025, accessed January 22, 2026, <https://www.aa.com.tr/en/turkiye/turkish-foreign-minister-calls-middle-corridor-most-reliable-swift-trade-route/3465637>; Gülperi Güngör, "Georgia's Anaklia Port on the Middle Corridor Route," AVİM, July 22, 2024, accessed January 22, 2026, <https://avim.org.tr/en/Yorum/GEORGIA-S-ANAKLIA-PORT-ON-THE-MIDDLE-CORRIDOR-ROUTE>.

3 "Global Gateway: €10 Billion Commitment to Invest in the Trans-Caspian Transport Corridor Connecting Europe and Central Asia."

обслуживать европейскую связность, но стандарты, цепочки поставок и операционная логика проекта могут тяготеть к китайским практикам. Такая двойственность сама по себе не обязательно ведет к конфликту, потому что при низкой поляризации она могла бы работать как ресурс и позволять Грузии позиционировать себя как нейтральный логистический узел, который соединяет интересы разных участников за счет прозрачных процедур и понятных стандартов. Однако при высокой внутренней напряженности нейтралитет быстро начинает восприниматься как неопределенность, и это рождает подозрение со стороны тех, кто зависит прежде всего от предсказуемости правил, устойчивости надзора и управляемости рисков, а не от масштаба обещаний и политических деклараций.

### **Внутренняя легитимность и правовой режим как «архитектор» связности вокруг Черного моря**

Когда говорят о Срединном коридоре, чаще всего имеют в виду географию маршрута, пропускную способность, тарифы и сухую метрику времени в пути. Но на практике коридор держится на более тонком слое, на архитектуре связности, то есть на наборе правил и ожиданий, которые делают транзит предсказуемым. В эту архитектуру входят не только формальные нормы, определяющие, насколько стабильно исполняются контракты и решения регуляторов, но и прозрачность процедур закупок и доступа к данным, политическая устойчивость, снижающая вероятность резких сбоев, и международная совместимость стандартов, которая позволяет сшивать грузопоток с европейскими, турецкими и каспийскими практиками страхования и контроля. Порт в этой логике остается материальной основой – это причалы и техника, – но архитектура связности работает иначе, потому что она проявляется через доверие и через то, насколько участники рынка готовы считать правила устойчивыми. Это доверие становится заметным в цене денег и в том, какую премию за риск закладывают кредиторы, в условиях страхования и глубине проверок, в готовности входить в государственно-частные форматы без постоянного ожидания пересмотра условий. В конечном счете оно проявляется и в том, ставят ли операторы маршрут в расписание как базовый или держат его «на всякий случай» как запасной вариант, к которому возвращаются только при сбоях на других линиях.

Именно на этом уровне политический режим и законодательство об иностранном влиянии перестают быть сугубо внутренней темой и становятся фактором внешнего расчета рисков, потому что для инвесторов и операторов важны предсказуемость правил, устойчивость процедур и скорость разрешения спорных ситуаций. Если каналы внешнего мониторинга и профессиональной экспертизы сужаются или получают более жесткий режим регулирования, то меняется практика проверки закупок и контрактов и уменьшается объем доступной информации о логике решений. Для рынка это означает рост вероятности непредвиденных издержек – от неожиданных пересмотров условий до проблемного субподряда и конфликтов интересов. Причем даже при отсутствии нарушений снижается возможность быстро и убедительно подтвердить надлежащее соблюдение процедур, а это превращается в дополнительную премию за риск в цене

денег и в условиях страхования<sup>1</sup>. Коридор плохо переносит резкие политические фазы, поскольку массовые протесты, силовые разгоны, накопление общественной напряженности и кризисы легитимности повышают вероятность того, что логистика обычно считает недопустимым – блокировок, форс-мажоров и административных решений в режиме на завтра. В такой среде компании начинают воспринимать узел как политически волатильный, а не только инфраструктурный, и закладывают это в тарифы, графики и запасные маршруты. Даже точечные санкции, персональные или в отношении отдельных ведомств, запускают эффект «санкционного следа», когда банки, страховщики и крупные подрядчики усиливают проверки и перестраховываются, из-за чего часть западных финансовых инструментов, технологий, страховых продуктов и сервисов контроля соответствия становится дороже или менее доступной.

На этом фоне меняется и дипломатический язык, потому что затяжное напряжение с ЕС и США постепенно нормализует идею альтернативных стандартов как практического суверенного выбора, а это облегчает решения в пользу партнеров, готовых финансировать и строить при минимуме политических условий<sup>2</sup>. Наконец, усиливается тенденция суверенизации инфраструктуры, когда государство стремится закрепить суверенитет через долю собственности и прямой контроль, рассчитывая тем самым снизить внешние и внутренние риски. Однако чем заметнее роль государства в проекте, тем сильнее результат зависит от политической стабильности и качества управления, потому что решения по финансированию, закупкам и надзору начинают восприниматься как продолжение политической линии. При дефиците доверия коммерческий проект парадоксально превращается в политический актив, а политический актив быстро становится объектом конфликта, и это уже влияет не только на репутацию, но и на практическую исполнимость инфраструктурных планов.

Эта логика хорошо объясняет, почему вокруг Черного моря меняется не столько география потоков, сколько режимы маршрутизации. В Черноморском пространстве нет одного «единственного окна», есть сеть узлов: грузинские порты, турецкие порты, румынско-болгарская береговая инфраструктура и сухопутные связки через Турцию. Если грузинское звено становится менее предсказуемым, грузопотоки не исчезают, а перераспределяются: физически Грузия может оставаться ключевым звеном «Срединного коридора», но институционально часть участников начинает строить логистику так, чтобы зависеть от нее меньше. Это редко означает «уход» из страны, скорее речь идет о более осторожной модели поведения: меньше долгосрочных обязательств, больше краткосрочных контрактов, больше диверсификации портов и паромных линий, выше ставка на Турцию как на «страховочный узел».

В горизонте 2026–2028 гг. архитектура связности может пойти по нескольким траекториям. Первая предполагает деэскалацию и частичную «реевропеизацию» стандартов, когда снижение поляризации и смягчение конфликтности позволяют сочетать китайский подряд и капитал с европейским техническим

1 "Georgia – Urgent Opinion on the Law on Transparency of Foreign Influence."

2 "Georgia," European Commission, accessed December 19, 2025, [https://enlargement.ec.europa.eu/european-neighbourhood-policy/countries-region/georgia\\_en](https://enlargement.ec.europa.eu/european-neighbourhood-policy/countries-region/georgia_en).

надзором, более прозрачными процедурами и большей открытостью данных, превращая Анаклию в гибридный проект по части управления. Вторая траектория подразумевает рост инфраструктуры при сохранении политического конфликта, когда порт строится, но правовой режим и напряженность с Западом остаются, поэтому маршрут работает с устойчивой премией за риск, западные компании участвуют ограниченно, а в критических сегментах закрепляются не-европейские цепочки. Третья траектория означает дальнейшее снижение европейской совместимости, когда при углублении конфликта и росте санкционных барьеров проект все сильнее опирается на внеевропейские контуры финансирования, страхования и подрядов, а китайская операционная логика получает структурное присутствие в стратегическом узле. Наконец, наиболее стрессовая траектория связана с фрагментацией и стресс-тестом узла, когда эскалация протестов, ужесточение мер безопасности, новые ограничения или серьезные инциденты делают грузинское звено «токсичным» для части операторов, вызывая временные провалы транзита, уход крупных игроков и рост стоимости маршрута именно тогда, когда спрос на альтернативные пути особенно высок.

Для внешних и региональных акторов эти траектории задают разные красные линии. ЕС заинтересован в связности с точки зрения не только логистики, но и распространения собственных правил и процедур, поэтому для него критично, чтобы ключевые узлы коридора оставались совместимыми с европейской логикой предсказуемости, прозрачности и исполнения норм. Если эта совместимость снижается, ЕС скорее будет поддерживать маршрут в целом, но одновременно минимизировать зависимость от проблемных звеньев через диверсификацию направлений, перераспределение потоков и усиление требований к комплаенсу и проверкам на других участках цепочки<sup>1</sup>. Китай видит в Анаклии прежде всего логистический актив, а не геополитику ради геополитики, однако его модель особенно эффективна там, где есть устойчивые договоренности с государством и понятные контуры ответственности. При высокой внутренней конфликтности и споре о легитимности растет спрос на дополнительные гарантии, что подталкивает к более закрытой модели управления и усиливает асимметрии в переговорах, поскольку доступ к информации и контроль над операционными решениями становятся отдельной ценностью. Турция остается естественным бенефициаром колебаний на грузинском узле, усиливаясь как транзитный хаб и поставщик маршрутов в Европу, но одновременно чувствительна к тому, кто и на каких условиях закрепляется в Черном море через крупные инфраструктурные проекты. Правящая элита Азербайджана действует прагматично – государству нужен надежный путь к рынкам и возможность конвертировать транспорт в геэкономическое влияние, поэтому предсказуемость Грузии как узла становится частью стратегического расчета, а ответом на рост рисков выступают диверсификация маршрутов и страхование от политической волатильности. Правительство Казахстана мыслит коридор как элемент многовекторной логистики и воспринимает грузинское звено как окно к Черному морю и Европе,

1 "Key Outcomes of the Global Gateway Investors Forum for EU-Central Asia Transport Connectivity," European Commission, January 30, 2024, accessed December 19, 2025, <https://tinyurl.com/33k6bdcp>; "Global Gateway: €10 Billion Commitment to Invest in the Trans-Caspian Transport Corridor Connecting Europe and Central Asia."

поэтому любое снижение предсказуемости быстро переводится в язык бизнес-решений через распределение грузов, участие в инвестициях и требования к управлению рисками.

Чтобы сценарные развилки не выглядели умозрительными, их можно приземлить на наблюдаемые признаки, по которым видно, куда движется архитектура связности: будет ли режим регулирования иностранного влияния ужесточаться или смягчаться, как меняются поляризация и масштаб уличной мобилизации, какова тональность диалога ЕС и Грузии, и как развивается режим ограничительных мер. Не менее показательно, как устроены контракты по Анаклии, включая роль ЕРС и субподрядных цепочек, механизмы технического надзора и степень раскрытия данных, а также растет ли участие европейских технических и финансовых контуров через страхование, аудит и супервизию или, наоборот, сужается. Наконец, важным индикатором становится поведение региональных партнеров, которые либо наращивают транзит через Грузию, либо параллельно ускоряют альтернативы, страхуя себя от политической волатильности узла.

\*\*\*

Порт Анаклия позволяет увидеть сдвиг, который часто ускользает в разговорах о коридорах и маршрутах. Южный Кавказ традиционно описывают через географию – как пространство, «обреченное» на транзит из-за положения между морями и рынками. Но именно Анаклия показывает, что география больше не гарантирует связность. Транзитная роль превращается в политический результат, зависящий от режима доверия, который создается внутри страны и затем переносится на контракты, стандарты управления, процедурную прозрачность и способность государства выдерживать давление кризисов без разрушения правил. В этом смысле порт выступает не только инженерным объектом, но и социополитическим тестом: способен ли такой узел сохранять предсказуемость в условиях, когда внутренняя политика характеризуется высокой поляризацией и сопровождается спорами о том, кто обладает правом контроля, кто может считаться «легитимным» посредником между обществом и государством и каковы пределы допустимого внешнего влияния.

Пауза европейской интеграции Грузии до 2028 г., зафиксированная в официальных европейских материалах и в последующей дипломатической коммуникации, усиливает эту постановку вопроса. В нормальной логике европейской связности инфраструктура является продолжением институционального сближения: сначала доверие и реформы, затем доступ к ресурсам и «вписывание» в общие правила. Когда же политическая последовательность нарушается, начинается поиск иных источников легитимации. Тогда выбор партнера по стратегическому объекту перестает быть просто экономическим и становится выбором модели связности: между европейской условностью, которая привязывает проект к институтам и процедурам, и китайской проектной прагматикой, которая обещает скорость и исполнимость при меньшей чувствительности к внутренним политическим конфигурациям. Этот выбор не обязательно означает «смену цивилизационного курса», но он меняет структуру стимулов: при дефиците доверия и росте транзакционных издержек сотрудничество с «низкоусловным» актором выглядит для власти способом снизить политические риски и получить

видимый результат, даже если в перспективе это усложняет международную совместимость узла.

Именно здесь особенно отчетливо проявляется ключевой сюжет участия вне-региональных игроков. Внешние акторы конкурируют не за территорию в прямом смысле, а за стандарты и совместимость, за право задавать язык процедур: что считать прозрачностью, как измерять надежность, кто должен контролировать риски, какие механизмы соблюдения требований являются обязательными. Европейский подход делает эти стандарты условием доступа, а китайский часто приносит их в проект «по умолчанию» через подряд, технологический контур и цепочки поставок. Региональные государства, в свою очередь, конвертируют эту конкуренцию в инструменты внутренней легитимации: одни решения подаются как защита суверенитета от внешней условности, другие – как сохранение международной совместимости и доверия к правилам. Так инфраструктура перестает быть нейтральной сферой и становится продолжением политики, выраженной не в декларациях, а в пунктах договоров, составе консорциумов и структуре контроля над проектом.

Судьба Анаклии в этом смысле станет тестом не только для Грузии, но и для всей Черноморско-Каспийской дуги. Если проект окажется способен сочетать физическое расширение возможностей с измеримой прозрачностью, понятными правилами и устойчивыми институтами надзора, то коридор получит шанс стать архитектурой, а не набором маршрутов. Если же политическая волатильность продолжит разрушать доверие к процедурам, а «суверенизация» будет подменять управляемость декларацией контроля, то даже построенная инфраструктура может оказаться уязвимой не из-за глубины фарватера, а вследствие хрупкости правил. И тогда Черноморско-Каспийская связность сохранится как карта возможностей, но не станет системой, которая выдерживает стресс политических кризисов и конкуренцию внешних моделей присутствия.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

Волхонский, М.А., Муханов, В.М. Российская мягкая сила на Южном Кавказе: концептуальная неопределенность и вопросы практического применения // Мировая экономика и международные отношения. 2022. Том 66. № 5. С. 98–111. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2022-66-5-98-111>.

Volkhonskiy, Michael A., and Vadim M. Mukhanov. "Russian 'Soft Power' in the South Caucasus: Conceptual Uncertainty and Issues of Practical Application." *World Economy and International Relations* 66, no. 5 (2022): 98–111 [In Russian].

Дудайти, А.К. Проблемы безопасности на Южном Кавказе в контексте регионального взаимодействия России, Ирана и Турции в постсоветский период // Постсоветские исследования. 2022. Том 5. № 8. С. 771–779. <https://doi.org/10.24412/2618-7426-2022-8-771-779>.

Dudayti, Albert K. "Security Problems in the South Caucasus in the Relations of Russia, Iran and Turkey in the Region in the Post-Soviet Period (the 90s of the XX – the Beginning of the XXI Century)." *Post-Soviet Studies* 5, no. 8 (2022): 771–779 [In Russian].

Жарков, С.А. Срединный коридор: большие ожидания и жесткие реалии. Экспертный комментарий № 10. Томск: Центр евразийских исследований Томского государственного университета, 2024.

Zharkov, Sergei A. *Sredinnii koridor: bol'shie ozhidaniia i zhestkie realii*. Expert Commentary no. 10. Tomsk: Center for Eurasian Studies Tomsk State University, 2024 [In Russian].

Зуенко, И.Ю. Проблемы развития международных транспортных коридоров «Восток – Запад» в Каспийском регионе // Журнал фронтальных исследований. 2024. Том 9. № 4. С. 169–185. <https://doi.org/10.46539/jfs.v9i4.581>.

Zuenko, Ivan Yu. "Problems of Development of East-West International Transport Corridors in the Caspian Region." *Journal of Frontier Studies* 9, no. 4 (2024): 169–185 [In Russian].

Крылов, А.Б., отв. ред. Постсоветские государства: 25 лет независимого развития: в 2-х т. Т. 2. Южный Кавказ. М.: ИМЭМО РАН, 2017.

Krylov, Alexander B., ed. *Postsoverskie gosudarstva: 25 let nezavisimogo razvitiia*. In 2 vols. Vol. 2: *Iuzhnyi Kavkaz*. Moscow: IMEMO RAN, 2017 [In Russian].

Маркедонов, С.М. Грузия после выборов: новый курс? Аналитическая записка. М.: Российский совет по международным делам, 2025.

Markedonov, Sergei M. *Gruzii posle vyborov: novyi kurs?* Analytical Brief. Moscow: Russian International Affairs Council, 2025 [In Russian].

Новиков, В.В. Проект глубоководного порта Анаклия: транспортно-логистическое и политическое значение // Геоэкономика энергетики. 2025. № 3 (31). С. 124–143. [https://doi.org/10.48137/26870703\\_2025\\_3\\_1\\_3\\_124](https://doi.org/10.48137/26870703_2025_3_1_3_124).

Novikov, Vladimir V. "The Anaklia Deep-Sea Port Project: Transport, Logistics, and Political Significance." *Geoeconomics of Energetics* 31, no. 3 (2025): 124–143 [In Russian].

Пак, Е.В. Перспективы реализации транзитного потенциала РФ и Казахстана // Мировая экономика и международные отношения. 2020. Т. 64. № 11. С. 132–138. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2020-64-11-132-138>.

Pak, Evgenii V. "Transit Potentials of Russia and Kazakhstan." *World Economy and International Relations* 64, no. 11 (2020): 132–138 [In Russian].

Силаев, Н.Ю. Пределы нормализации: российско-грузинские отношения после парламентских выборов в Грузии // Международная аналитика. 2016. № 3. С. 7–14. <https://doi.org/10.46272/2587-8476-2016-0-3-7-14>.

Silaev, Nikolai Yu. "The Limits of Normalization: Russian-Georgian Relations after the Parliamentary Elections in Georgia." *Journal of International Analytics*, no. 3 (2016): 7–14 [In Russian].

Burduli, Ana, Salome Solomnishvili, and Giorgi Papava. *Anaklia Port Development. Policy Paper N2024/07*. Tbilisi: ISET Policy Institute, 2024.

Buzan, Barry, and Ole Waever. *Regions and Powers: The Structure of International Security*. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

Buzan, Barry. *People, States and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era*. 2nd ed. Boulder: Lynne Rienner, 1991.

Charaia, Vakhtang, and Vladimir Papava. "Belt and Road Initiative: Implications for Georgia and China-Georgia Economic Relations." *China International Studies*, no. 67 (2017): 122–139.

Cowen, Deborah. *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2014.

Dilanchiev, Azer, and Tengiz Taktakishvili. "Determinants of Bilateral Trade Balance Between Georgia and China." *Ekonomika* 101, no. 1 (2022): 6–19. <https://doi.org/10.15388/Ekon.2022.101.1.1>.

Dudayti, Albert K., Arina A. Bagaeva, Boris G. Koibaev, and Batraz G. Tauchelov. "Political Processes in Georgia and Interaction with the European Union

in 2004–2014." In *Proceedings of the International Session on Factors of Regional Extensive Development (FRED 2019), Advances in Economics, Business and Management Research*, vol. 113, 585–589. Paris: Atlantis Press, 2020. <https://doi.org/10.2991/fred-19.2020.119>.

Finko, Anton. "Ukraine: Politics in the Black Sea-Caspian Region and Relations with the Caucasian States." *The Caucasus and Globalization* 3, no. 4 (2009): 30–42.

Khalili, Laleh. *Sinews of War and Trade: Shipping and Capitalism in the Arabian Peninsula*. London: Verso, 2020.

Khishtovani, Giorgi, Mariam Zabakhidze, Irakli Gabriadze, and Rezo Beradze. *The Belt and Road Initiative in the South Caucasus Region*. Tbilisi: PMC Research Center, 2019.

Khutsiberidze, Lika. *The Unrealized Anaklia Port Project – Strategic Importance and Challenges*, edited by Irina Gurgenchashvili. Tbilisi: Research Institute Gnomon Wise, 2025.

Larkin, Brian. "The Politics and Poetics of Infrastructure." *Annual Review of Anthropology* 42 (2013): 327–343. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>.

Larsen, Joseph. *Georgia-China Relations: The Geopolitics of the Belt and Road*. Policy Paper. Tbilisi: Georgian Institute of Politics, October 2017.

Ocakli, Beril, and Valentin Krüsmann. "Whom the Roads Bypass: Rikoti's East-West Connections in a Disconnecting Georgia." *Mobilities* 20, no. 6 (2025): 1038–1058. <https://doi.org/10.1080/17450101.2024.2445808>.

Schurich Rey, Amélie, and Hugo Brisebard. *Realising the Potential of the Middle Corridor*. Paris: OECD Publishing, 2023. <https://doi.org/10.1787/635ad854-en>.

Smolnik, Franziska. *Georgia Positions Itself on China's New Silk Road: Relations Between Tbilisi and Beijing in the Light of the Belt-and-Road Initiative*. SWP Comment 13/2018. Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik, 2018.

Sutterová, Dita, and Vincenc Kopeček. "Hybrid Threats in Georgia: The Influence of Kremlin-Linked Political Parties in the Port of Anaklia." *Problems of Post-Communism* (2025): 1–13. <https://doi.org/10.1080/10758216.2025.2566290>.

Zabakhidze, Mariam, Irakli Gabriadze, Rezo Beradze, and Giorgi Khishtovani. "Connectivity, Trade and Financial Integration of the South Caucasus Via the Belt and Road Initiative (BRI)." *Caucasus Analytical Digest*, no. 111 (2019): 3–9. <https://doi.org/10.3929/ethz-b-000368298>.

## Сведения об авторе

Альберт Константинович Дудайти,

д.ист.н., профессор, заведующий Кафедрой всеобщей истории исторического факультета Северо-Осетинского государственного университета имени Коста Левановича Хетагурова  
362003, Российская Федерация, Республика Северная Осетия – Алания,  
г. Владикавказ, ул. Ватутина, 44–46

e-mail: adudaiti@mail.ru

## Дополнительная информация

Поступила в редакцию: 12 декабря 2025.

Переработана: 27 января 2026.

Принята к публикации: 2 февраля 2026.

**Конфликт интересов**

Автор заявляет об отсутствии потенциального конфликта интересов.

**Цитирование**

*Дудайти, А.К.* Черноморско-Каспийская дуга: Анаклия как узел кросс-региональной кооперации и внерегионального участия // *Международная аналитика*. 2026. Том 17 (1). С. 10–29.  
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2026-17-1-10-29>

# The Black Sea – Caspian Arc: Anaklia as a Hub of Cross-Regional Cooperation and Extra-Regional Engagement

**ABSTRACT**

This article examines the Anaklia port project as a pivotal element of Georgia's maritime infrastructure and a potential component of transit in the Black Sea – Caspian arc. By the mid-2020s, the project has been developing amid simultaneously deepening domestic political polarization and deteriorating relations with European institutions, including a publicly declared pause in advancing toward EU membership until 2028. Against this backdrop, the legal regime regulating “foreign influence” has acquired practical significance for the distribution of trust, the acceptable forms of public oversight, and the choice of external partners for strategic facilities. The aim of the article is to identify how changes in domestic legitimacy and in the rules governing state interaction with civil society and external sources of support affect decisions on strategic infrastructure and, through them, the configuration of regional connectivity around the Black Sea. The analysis is based on a qualitative comparison of political and infrastructure trajectories, including the dynamics of public mobilization and regulation of organizations, foreign-policy signals, and the parameters of relaunching the port project, as well as a scenario-based assessment of likely paths for the development of connectivity. The article shows that the choice of an external partner for Anaklia is driven not only by economic considerations, but also by the need to reduce political risks and enhance project manageability in a confrontational environment. As distrust of external conditionality grows and access to Western financial and legal frameworks becomes more complicated, cooperation with an actor willing to finance and build with minimal political requirements becomes more attractive. At the same time, entrenching the state's controlling role reduces symbolic risks, but increases the project's dependence on the quality of public administration, procedural transparency, and the level of public trust. The article concludes that sustainable connectivity around the Black Sea requires combining infrastructure development with predictable rules, measurable transparency, and reduced political volatility; otherwise, the advantages of transit geography will not translate into resilient cross-regional cooperation.

**KEYWORDS**

*Georgia, Anaklia, Middle Corridor, Trans-Caspian route, connectivity, strategic infrastructure, EU conditionality, Chinese investment*

**Author***Albert K. Dudayti,*

PhD (Hist.), Professor, Head of Department of General History, Faculty of History,  
North Ossetian State University  
44–46, Vatutina street, Vladikavkaz, Republic of North Ossetia – Alania, Russia, 362003  
**e-mail:** adudaiti@mail.ru

**Additional information**

Received: December 12, 2025. Revised: January 27, 2026. Accepted: February 2, 2026.

**Disclosure statement**

No potential conflict of interest was reported by the author.

**For citation**

Dudayti, Albert K. "The Black Sea – Caspian Arc: Anaklia as a Hub of Cross-Regional Cooperation and Extra-Regional Engagement." *Journal of International Analytics* 17, no. 1 (2026): 10–29.  
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2026-17-1-10-29>