

## СОЦИАЛЬНАЯ И ПОЛИТИЧЕСКАЯ ФИЛОСОФИЯ



УДК 327.7:656.2(479.22)

Оригинальное теоретическое исследование

<https://doi.org/10.23947/2414-1143-2026-12-1-7-10>



### Грузия как причерноморский узел связности Среднего коридора

А.К. Дудайти  , М.М. Кулумбегов

Северо-Осетинский государственный университет им. К.Л. Хетагурова,  
г. Владикавказ, Российская Федерация

 [adudaiti@mail.ru](mailto:adudaiti@mail.ru)

#### Аннотация

**Введение.** Рассматривается Средний коридор (Транскаспийский международный транспортный маршрут) как форму «политики связности», в рамках которой материальная инфраструктура (порты, коридоры, кабели) переопределяет место Грузии и её Причерноморья в конфигурации власти и региональной безопасности. Грузия, располагающая портовой и транзитной инфраструктурой на стыке Черноморского и Каспийского бассейнов, выступает узлом конкурирующих европейских, китайских, турецких и региональных проектов, влияющих на социально-экономическую динамику и идентичность Причерноморья.

**Материалы и методы.** Методологическую основу составляют системный и сравнительно-политический подходы, элементы геоэкономического анализа и концепции социальной и политической философии пространства (субъектность, власть, центр/периферия, «конкурирующие связности»). Эмпирическая база включает стратегические документы Грузии в сфере транспорта, материалы ЕС и международных финансовых институтов по Транскаспийской и черноморской связности, а также исследования по порту Анаклия и энергетико-цифровым коридорам.

**Результаты исследования.** Национальная стратегия транспорта и логистики 2023–2030 гг. переводит транзитную роль Грузии из «естественного» географического преимущества в управляемый национальный проект и закрепляет грузинское Причерноморье как ключевой узел Среднего коридора. Рост контейнерной обработки и создание совместного оператора железнодорожного сегмента интерпретируются как институционализация новой конфигурации регионального пространства; участие ЕС и Китая наполняет инфраструктуру конкурирующими политическими смыслами.

**Обсуждение и заключение.** Стратегическая выгода Грузии определяется не только объёмом инвестиций, но и характером её субъектности: способностью обеспечивать прозрачность управления, баланс интересов внешних акторов и учёт последствий для местных сообществ.

**Ключевые слова:** Грузия, Причерноморье, Средний коридор, Транскаспийский маршрут, связность, порт Анаклия, черноморские порты, Южный Кавказ, социальная и политическая философия, геоэкономика

**Для цитирования.** Дудайти А.К., Кулумбегов М.М. Грузия как причерноморский узел связности Среднего коридора. *Научный альманах стран Причерноморья*. 2026;12(1):7–10. <https://doi.org/10.23947/2414-1143-2026-12-1-7-10>

*Original Theoretical Research*

### Georgia as a Black Sea Connectivity Node of the Middle Corridor

Albert K. Dudaiti  , Murman M. Kulumbegov

North Ossetian State University, Vladikavkaz, Russian Federation

 [adudaiti@mail.ru](mailto:adudaiti@mail.ru)

#### Abstract

**Introduction.** The article considers the Middle Corridor (Trans-Caspian International Transport Route) as a form of “connectivity policy”, in which material infrastructure (ports, corridors, cables) redefines the place of Georgia and its Black Sea region in the configuration of power and regional security. Georgia, which has port and transit infrastructure at

the junction of the Black Sea and Caspian basins, acts as a hub for competing European, Chinese, Turkish and regional projects that affect the socio-economic dynamics and identity of the Black Sea region.

**Materials and Methods.** The methodological basis is made up of systemic and comparative political approaches, elements of geoeconomic analysis and concepts of social and political philosophy of space (subjectivity, power, center/periphery, “competing connectivities”). The empirical base includes strategic documents of Georgia in the field of transport, materials of the EU and international financial institutions on Trans-Caspian and Black Sea connectivity, as well as studies on the port of Anaklia and energy and digital corridors.

**Results.** The National Transport and Logistics Strategy 2023–2030 transfers the transit role of Georgia from a “natural” geographical advantage to a managed national project and consolidates the Georgian Black Sea region as a key hub of the Middle Corridor. The growth of container processing and the creation of a joint operator of the railway segment are interpreted as the institutionalization of a new configuration of the regional space; the EU and Chinese involvement infuses infrastructure with competing political meanings.

**Discussion and Conclusion.** Georgia’s strategic benefit is determined not only by the volume of investments but also by the nature of its subjectivity: the ability to ensure transparency of governance, balance the interests of external actors and take into account the consequences for local communities.

**Keywords:** Georgia, Black Sea region, Middle Corridor, Trans-Caspian route, connectivity, Anaklia port, Black Sea ports, South Caucasus, social and political philosophy, geoeconomics

**For Citation.** Dudaiti A.K., Kulumbegov M.M. Georgia as a Black Sea Connectivity Node of the Middle Corridor. *Science Almanac of Black Sea Region Countries*. 2026;12(1):7–10. <https://doi.org/10.23947/2414-1143-2026-12-1-7-10>

**Введение.** Средний коридор (Транскаспийский международный транспортный маршрут) – мультимодальная линия, связывающая Китай и Центральную Азию с Южным Кавказом и далее с Европой через Турцию и/или Чёрное море. В оптике социальной и политической философии это не просто «маршрут на карте», а пространственная политика: инфраструктура собирает новые центры и периферии, узлы и границы, задаёт режимы включения и исключения [1]. Официально коридор описывают как способ повысить устойчивость евразийской логистики в период турбулентности [2], но исследовательски его логичнее читать как переразметку политического пространства Евразии.

Для грузинского Причерноморья это означает пересборку транзитной роли и места страны в региональных и глобальных связях. Порты и точки пересечения транспортных, энергетических и цифровых линий превращаются в «густые» зоны, где сходятся деньги, власть и смысловые рамки – развитие, безопасность, «европейскость». Так, геополитика получает материальную форму и начинает работать как социальный и пространственный порядок.

Отсюда высокий политический градус темы для Грузии: коридор связан с безопасностью и внешнеполитическим позиционированием. Стремление закрепить роль «моста» и логистического узла между Европой и Азией отражено в Национальной стратегии транспорта и логистики 2023–2030 и планах цифровой трансформации, включая модернизацию портовой и прибрежной инфраструктуры [3]. Но транзитные ожидания упираются в институциональное качество и отношения с ЕС: статус кандидата получен в декабре 2023 г., а в 2024 г. зафиксирована фактическая пауза на фоне обеспокоенности демократическими практиками и верховенством права [4]. В философской перспективе это делает инфраструктуру коридора проверкой субъектности: сможет ли Грузия задавать правила игры или её роль будут формировать внешние дискурсы связности.

Научная новизна статьи – в том, что Грузия рассматривается как кейс «политики связности» в Причерноморье. В центре анализа – как институты, отношения с внешними акторами и конкурирующие проекты связности влияют на транзитную субъектность и траектории развития региона, а также какие образы Причерноморья закрепляются в дискурсах развития и безопасности («коридор», «узел», «фронтир», «мост»).

Гипотеза: стратегические выгоды определяются инвестициями, институциональной предсказуемостью, согласованностью внешней политики и тем, как элиты осмысливают Причерноморье – как ресурс автономного развития или объект внешнего управления. Цель статьи – показать место Грузии в архитектуре Среднего коридора как черноморского узла и оценить риски и возможности для внешнеполитической и геэкономической стратегии; для этого анализируются институционально-инфраструктурные основы участия, интересы внешних акторов, значение Анаклии и черноморских кабельных инициатив, а также формулируются выводы и рекомендации с учётом философских измерений региональной политики.

**Материалы и методы.** Методологическая рамка собирает системный, сравнительно-политический и философский взгляды на пространство и задаёт исследовательскую логику: как меняется транзитная субъектность Грузии под давлением «конкурирующих связностей» Среднего коридора.

Причерноморье Грузии рассматривается как узел пересечения сухопутных и морских маршрутов, а также энергетических и цифровых линий Черноморско-Каспийского макрорегиона. Средний коридор трактуется как сеть «железа и смыслов»: инфраструктура одновременно решает технические задачи и закрепляет политические рамки.

Исследование построено как сравнительный кейс-анализ: сопоставляются стратегии акторов, включающих грузинское Причерноморье в свои проекты связности (ЕС и Global Gateway, Китай и «Пояс и путь», Турция и Азербайджан) [5]. Геэкономический ракурс помогает операционализировать влияние инфраструктуры через три

индикатора: распределение выгод (тарифы/логистика), контроль над узлами (порты/операторы) и режимы правил (процедуры/стандарты) [6, 7, 8].

Дискурс-анализ через категории пространства, власти, субъектности и идентичности фиксирует, как в стратегиях, отчётах и медиа конструируются образы будущего региона, «нормальные» модели развития и допустимые пределы участия внешних акторов; для этого выделяются ключевые метафоры и роли («коридор», «узел», «мост», «фронтир») и сопоставляется их употребление в разных источниках.

Эмпирическая база включает доклады Всемирного банка и ОЭСР [1, 2], материалы ЕС по Global Gateway и Транскаспийской связности [3, 5, 9], документы и статистику Минэкономики Грузии по портовой и транспортной инфраструктуре [3, 4], исследования по Анаклии и конкуренции «связностей» [10, 11]. Источники используются для реконструкции динамики и для «чтения» того, какие образы пространства, развития и безопасности они производят.

**Результаты исследования.** Принятие Национальной стратегии транспорта и логистики 2023–2030 и Плана действий 2023–2024 – попытка «застолбить» роль Грузии в евразийской логистике: транзит перестаёт быть бонусом географии и превращается в управляемый проект. В документах перечислены ключевые рычаги – порты, железные дороги, магистраль восток–запад, цифровые процедуры и «единое окно», то есть задаётся практическая схема того, как должна работать связность страны и её Причерноморья.

Цифры за 10 месяцев 2023 г. подыгрывают этой истории: обработка контейнеров превысила 607 тыс. TEU (+61,3 %) [3]. Но для исследования важнее не сам рост, а его природа: это устойчивый сдвиг маршрутов или эффект низкой базы и временного перетока потоков? В таком чтении статистика становится маркером зависимости коридора от внешней конъюнктуры, а не «сертификатом успеха».

Всемирный банк и ОЭСР формулируют тот же двойной сигнал: потенциал есть, но коридор тормозит на стыках – из-за мультимодальности, границ и разнородных правил. Отсюда рабочая гипотеза: грузинский участок выигрывает лишь при региональной синхронизации – без координации с Азербайджаном, Казахстаном и Турцией внутренние реформы упираются во внешние ограничения. Создание в 2023 г. оператора Middle Corridor Multimodal можно понимать как попытку сделать такую синхронизацию постоянной – через согласование тарифов, расписаний и процедур [11].

Снаружи коридор живёт в нескольких «версиях будущего». ЕС продвигает Транскаспийскую связность через Global Gateway, связывая инфраструктуру со стандартами управления и устойчивостью; на форуме ЕС – Центральная Азия в январе 2024 г. подтверждена готовность финансовых институтов поддерживать такие проекты [3]. Китай, напротив, видит в грузинских портах и перспективе Анаклии инструмент диверсификации маршрутов и присутствия в Чёрном море [7]. В итоге одни и те же узлы получают разные политические смыслы – и это подогревает конкуренцию интерпретаций.

Поэтому Анаклиа остаётся «нервом» повестки: история тендеров и смена форматов ГЧП показывает высокую внешнеполитическую нагрузку проекта. В исследовательской оптике это тест институтов – можно ли привлечь капитал, не потеряв прозрачность, конкуренцию и комплаенс, без которых рухнет доверие партнёров [8].

Наконец, связность всё чаще измеряется не контейнерами, а кабелями и энергией. Global Gateway выделяет подводный цифровой кабель в Чёрном море (фокус на Грузию и Армению) и электрический интерконнектор для экспорта «зелёной» энергии в Европу. Создание в 2024 г. совместной компании Азербайджана, Грузии, Румынии и Венгрии для продвижения черноморского энергокоридора подтверждает переход к многоуровневой инфраструктурной архитектуре [9]. Здесь ставка выше: при институциональной устойчивости это усиливает субъектность Грузии, при дефиците предсказуемости – увеличивает зависимость и уязвимость.

**Обсуждение и заключение.** Результаты исследования показывают: для Грузии Средний коридор – одновременно «окно манёвра» и набор жёстких рамок. В философском плане это разные конфигурации связки «пространство – власть – субъектность», которые проявляются через инфраструктуру.

Экономический эффект появляется лишь тогда, когда настроен весь маршрут: если соседние звенья тормозят, грузинский участок упирается в чужие «узкие места». Поэтому, как подчёркивают международные организации, решают не только порты и рельсы, но и «мягкие» условия – общие процедуры, цифровой документооборот, предсказуемые тарифы и более простые границы. В исследовательской оптике это ключевой вывод: коридор становится единым пространством там, где возникает совместное регулирование и доверие, а конкурентоспособность Грузии измеряется и инфраструктурой, и включённостью в эту общую логику.

Европейский интерес к Транскаспийской связности может усилить «европейскую рамку» – через стандарты и инвестиции, но всё упирается в динамику отношений с ЕС. Статус кандидата (декабрь 2023 г.) соседствует с фиксацией проблем демократии и фактической паузой в 2024 г. [10], поэтому доверие и институциональная совместимость становятся переменными инфраструктурной политики: роль Грузии как «европейского» узла зависит не только от финансирования, но и от политического восприятия партнёрами.

Китайский фактор усиливает потребность в управлении рисками, особенно вокруг Анаклии. Порт обсуждают как актив и как маркер внешнеполитических приоритетов и возможных зависимостей. Для исследования это удобный «стресс-тест» институтов: успех требует совместить капитал с прозрачностью, конкуренцией и комплаенсом, иначе инфраструктурное решение начинает менять баланс власти и субъектности.

Сдвиг к цифровой и энергетической связности расширяет возможности, но повышает требования к правовой устойчивости, долгому горизонту планирования и координации интересов ЕС, Южного Кавказа и Черноморья.

Здесь ставка выше, потому что речь идёт о включении в технологические и энергетические цепочки, которые будут формировать будущее Причерноморья.

В целом Грузия остаётся ключевым черноморским звеном коридора с выходом к ЕС и Турции. Стратегия 2023–2030 и рост контейнерной обработки фиксируют стремление закрепить эту роль, но практические выгоды зависят от трёх условий: региональной координации (включая Middle Corridor Multimodal) [11], прозрачных решений по Анаклии и устойчивой траектории отношений с ЕС, от которой зависят возможности Global Gateway [12]. Поэтому Средний коридор разумно читать как стратегию региональной субъектности: порты, коридоры и кабели здесь «собирают» не только логистику, но и новые формы власти и идентичности в Черноморско-Каспийском регионе.

#### Список литературы / References

1. *Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030*. Washington: World Bank; 2023. 70 p.
2. *Realising the Potential of the Middle Corridor*. Paris: OECD Publishing; 2023. 142 p. <https://doi.org/10.1787/635ad854-en>
3. *National Transport and Logistics Strategy of Georgia 2023–2030*. Tbilisi: MOESD; 2023. 76 p.
4. *Baku–Tbilisi–Kars railway’s expansion to boost Middle Corridor capacity*. Baku: Caspian News; 05 Mar. 2024. URL: <https://caspiannews.com/news-detail/baku-tbilisi-kars-railways-expansion-nears-completion-to-boost-middle-corridor-capacity-2024-3-5-0/> (дата обращения: 10.12.2025).
5. *Black Sea Digital Connectivity: Submarine Digital Cable*. Brussels: European Commission; 2023/2024. URL: [https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway/black-sea-digital-connectivity-submarine-digital-cable\\_en/](https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway/black-sea-digital-connectivity-submarine-digital-cable_en/) (дата обращения: 11.12.2025).
6. *The Perspectives of the Middle Corridor in an Age of Global Confrontation and Uncertainty*. Tbilisi-Berlin: FES; 2025. 24 p.
7. *Anaklia Port Development: Policy Paper N 2024/07*. Tbilisi: ISET; 2024. 38 p.
8. *Georgia’s Anaklia Port and PRC Infrastructure Strategy*. Washington: Jamestown Foundation; 2024 Jun. 21. URL: <https://jamestown.org/georgias-anaklia-port-and-prc-infrastructure-strategy/> (дата обращения: 12.12.2025).
9. *The Black Sea Submarine Cable Project: A Strategic Opportunity for Georgia and Europe’s Energy Future*. Tbilisi: GFSIS; 3 Oct. 2024. URL: <https://gfsis.org/en/the-black-sea-submarine-cable-project-a-strategic-opportunity-for-georgia-and-europes-energy-future/> (дата обращения: 13.12.2025).
10. *Geo-politics and the Anaklia, Georgia, port project*. London: Port Strategy; 26 Sept. 2024. URL: <https://www.portstrategy.com/insight-and-opinion/geo-politics-and-the-anaklia-georgia-port-project/1496900.article/> (дата обращения: 14.12.2025).
11. *China’s CRCT to join JV formed by Azerbaijan, Georgia and Kazakhstan on Middle Corridor multimodal cooperation*. Moscow: Interfax; 19 Sept. 2024. URL: <https://interfax.com/newsroom/top-stories/105960/> (дата обращения: 15.12.2025).
12. *Baku–Tbilisi–Kars railway’s expansion to boost Middle Corridor capacity*. Baku: Caspian News; 05 Mar. 2024. URL: <https://caspiannews.com/news-detail/baku-tbilisi-kars-railways-expansion-nears-completion-to-boost-middle-corridor-capacity-2024-3-5-0/> (дата обращения: 16.12.2025).

#### Об авторах:

Дудайти Альберт Константинович, доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой «Всеобщая история», Северо-Осетинский государственный университет им. К.Л. Хетагурова (697323, Российская Федерация, г. Владикавказ, ул. Вагутина, 44–46), [ORCID](#), [SPIN-код](#), [adudaiti@mail.ru](mailto:adudaiti@mail.ru)

Кулумбегов Мурман Мурадович, старший преподаватель кафедры «Всеобщая история», Северо-Осетинский государственный университет им. К.Л. Хетагурова, (697323, Российская Федерация, г. Владикавказ, ул. Вагутина, 44–46), [SPIN-код](#), [murmankulum@mail.ru](mailto:murmankulum@mail.ru)

**Конфликт интересов:** авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

**Все авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.**

#### About the Authors:

Dudaiti Albert Konstantinovich, PhD (Advanced Doctorate) (Historical Sciences), Professor, Head of the Department of General History, North Ossetian State University (44–46, Vatutina St., Vladikavkaz, 697323, Russian Federation), [ORCID](#), [SPIN-code](#), [adudaiti@mail.ru](mailto:adudaiti@mail.ru)

Kulumbeegov Murman Muradovich, Senior Lecturer, Department of General History, North Ossetian State University (44–46, Vatutina St., Vladikavkaz, 697323, Russian Federation), [SPIN-code](#), [murmankulum@mail.ru](mailto:murmankulum@mail.ru)

**Conflict of Interest Statement:** the authors declare no conflict of interest.

**All authors have read and approved the final manuscript.**

Поступила в редакцию / Received 15.12.2025

Поступила после рецензирования / Reviewed 05.01.2026

Принята к публикации / Accepted 06.01.2026