

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

جنگ اتصال: نقش بنادر کوچک در کریدورهای بین‌المللی با تکیه بر توسعه بنادر آکتائو و کوریک

حبیب‌الله ملکوتی‌فر^۱

چکیده

ظهور بنادر کوچک و متوسط به‌عنوان گره‌های حیاتی و اتصال‌دهنده مناطق دورافتاده در حمل‌ونقل بین‌المللی با توجه به اهمیت یافتن کریدورهای دریایی و ریلی موضوعی مسلط در حمل‌ونقل جهانی است. دو بندر کوچک آکتائو و کوریک در سال‌های اخیر طی یک برنامه روشن و مدون تبدیل به یکی از گره‌های حمل‌ونقل دریایی در چند کریدور بین‌المللی در دریای خزر از جمله کریدور مهم ترانس کاسپین و کریدور تراسیکا شده‌اند. علاوه بر این نقش اصلی و بسیار مهمی را در ابرپروژه کمربند و راه چین ایفا می‌کنند و در صورت موفقیت کریدور شمال - جنوب از نقاط کلیدی این پروژه هستند. این پژوهش با بررسی این موضوع در پی بررسی و اثبات اهمیت بنادر کوچک در جهان و مخصوصاً در دریای خزر برای اتصال‌دادن کریدورهای مهم بین‌المللی و نهایتاً تأثیرات بسیار زیاد آنها در اقتصاد منطقه‌ای و بین‌المللی است. روش پژوهش ترکیب توصیفی کتابخانه‌ای و پژوهش میدانی است و از تئوری‌های دولت توسعه‌گرا و ژئو اکونومی بهره می‌برد.

واژگان کلیدی:

بندر، کریدور، آکتائو، کوریک، ژئو اکونومی، دولت توسعه‌گرا، توسعه بندری، دریای خزر.

درجه مقاله: علمی - پژوهشی

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۴/۰۹/۲۴

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۴/۰۸/۲۴

^۱. دکترای روابط بین‌الملل از دانشگاه تهران و سرکنسول سابق جمهوری اسلامی ایران در آکتائو- قزاقستان.

asoormalak@gmail.com

مقدمه

در دنیای جهانی شده امروز، کارایی لجستیک و زنجیره‌های تأمین، نه فقط شاه‌رگ حیات اقتصادی، بلکه اهرم قدرت ژئواکونومیک کشورها به شمار می‌رود. در حالی که توجهات اغلب معطوف به بنادر بزرگ^۱ مانند شانگهای، سنگاپور و روتردام است، بحران‌های اخیر همچون همه‌گیری کووید-۱۹ و انسداد کانال سوئز، شکنندگی وابستگی به این شاهراه‌های متمرکز را آشکار ساخت و پارادایم جدیدی را در حمل‌ونقل جهانی برجسته کرد: ظهور بنادر کوچک و متوسط به‌عنوان گره‌های حیاتی و منعطف در شبکه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی. این بنادر با ایفای نقش‌های تخصصی، کاهش تراکم در بنادر بزرگ و اتصال مناطق دورافتاده به بازارهای جهانی، اهمیتی استراتژیک یافته‌اند (Notteboom & Rodrigue, 2005). پژوهش حاضر با تمرکز بر مطالعه موردی بنادر آکتائو^۲ و کوریک^۳ در قزاقستان، نشان می‌دهد که چگونه سرمایه‌گذاری هدفمند و ادغام هوشمند در یک کریدور بین‌المللی می‌تواند بنادر کوچک و نسبتاً ناشناخته را به بازیگران کلیدی منطقه‌ای و حلقه‌هایی ضروری در زنجیره تأمین اوراسیا تبدیل کند.

مفاهیم. بندر و بنادر کوچک. به طور سنتی، بندر به‌عنوان یک رابط بین حمل‌ونقل دریایی و زمینی تعریف می‌شود که در آن کالا و مسافر بین این دو جابه‌جا می‌شوند (Rodrigue, 2024). این مکان نقطه تلاقی فیزیکی سیستم‌های حمل‌ونقل اقیانوسی و داخلی است. تعاریف نوین اما فراتر از این نقش رفته و بندر را یک گره لجستیکی و صنعتی در زنجیره‌های تأمین جهانی توصیف می‌کنند (Rodrigue, 2024; UNCTAD, 2016). بر اساس این دیدگاه، بندر یک مرکز یک‌پارچه است که در آن مجموعه‌ای از فعالیت‌های مرتبط با حمل‌ونقل، تبدیل و توزیع کالا متمرکز شده‌اند. به‌عبارت‌دیگر، بندر مدرن یک رابط بین سامانه‌های مختلف حمل‌ونقل است که نه تنها خدمات ترانزیتی ارائه می‌دهد، بلکه به‌عنوان یک مرکز تجاری و صنعتی چندمنظوره نیز عمل می‌کند که در آن کالاها پردازش، تولید و توزیع نیز می‌شوند (UNCTAD, 2016). بر این مبنا، بندر یک نهاد ژئواکونومیک است (Sherman, 2000) که به‌عنوان یک نهاد اجتماعی - اقتصادی ظاهر می‌شود. بندر به‌عنوان "نقاط تلاقی بین راه‌های دریایی و داخلی" محل تماس بین خشکی و فضای دریایی، گره‌ای که خطوط حمل‌ونقل اقیانوسی و داخلی به هم می‌رسند و در هم می‌آمیزند (Weigend, 1958)، و همچنین به‌عنوان

¹. Mega-ports

². Aktau

³. Kuryk

یک گره در کل سیستم حمل‌ونقل (Bird, 1971; UNCTAD, 1975, 1976; Talley, 2009) توصیف می‌شوند که شامل گره‌ها (بنادر، فرودگاه)، لینک‌ها (جاده‌ها، ریل‌ها، رودخانه‌ها) و جریان‌های بار و مردم است (UNCTAD, 1976) ظهور کانتینر، دیدگاه فضایی بندر را به یک گره چندوجهی در شبکه حمل‌ونقل تغییر داد (European Commission, 1997; Alderton, 2008).

بر همین اساس است که امروزه بیشتر بنادر مدرن به طور فزاینده‌ای در حال تبدیل شدن به بنادر هوشمند^۱ هستند. بندر هوشمند، یک بندر پیشرفته است که با استفاده از فناوری‌های نوآورانه و راه‌حل‌های داده‌محور به دنبال افزایش بهره‌وری عملیاتی، ایمنی و پایداری زیست‌محیطی است (Port Technology International, 2023). این بنادر با به‌کارگیری فناوری‌هایی مانند اینترنت اشیا، هوش مصنوعی و تحلیل داده‌های کلان، فرایندهای خود را بهینه کرده، هزینه‌ها را کاهش داده و شفافیت را در کل زنجیره تأمین افزایش می‌دهند (Wärtsilä, n.d.). تمام فعالیت‌های اجتماعی - اقتصادی مرتبط با ورود محموله و کشتی‌ها، یک خوشه بندری را تشکیل می‌دهند که جابه‌جایی محموله، حمل‌ونقل، لجستیک، تولید و تجارت به‌عنوان فعالیت‌های اصلی در آن دخیل هستند (De Langen, 2004). نکته مهم آن است که بدانیم بندر امروزه مجموعه‌ای کلی است که شامل عوامل زیادی است که همه آنها در مجموع این مفهوم را شکل می‌دهند. این عوامل شامل عوامل تولیدی همانند منابع انسانی و مادی از جمله زیرساخت‌ها و روساخت‌ها و خدمات می‌شود. در هر صورت، زمینه اجتماعی - اقتصادی، تمام عوامل تولید بندر را به عملکرد آنها (از جمله زمان‌های سرویس) در خوشه‌های فعالیت‌های عرضه و تقاضای مرتبط با بندر پیوند می‌دهد و بازیگران مربوطه را در تصمیم‌گیری بر اساس اهداف متفاوت و حتی متضاد خود درگیر می‌کند و مزایای اجتماعی مختلفی (اشتغال، درآمد، سود و مالیات) و اثرات جانبی (آلودگی، ازدحام، پیشرفت‌های فناوری و غیره) را به‌عنوان پیامد به همراه می‌آورد.

بنادر کوچک^۲ که اغلب به‌عنوان بنادر تغذیه‌کننده^۳ یا بنادر تخصصی^۴ شناخته می‌شوند، دیگر بازیگرانی حاشیه‌ای در کنار بنادر بزرگ یا معظم نیستند. اهمیت آنها در چهار مزیت اصلی نهفته است: کاهش تراکم^۵، توسعه منطقه‌ای متوازن^۶، انعطاف‌پذیری زنجیره تأمین^۷ و

1. Smart Ports

2. Small / Feeder Ports

3. Feeder Ports

4. Niche Ports

5. Decongestion

6. Balanced Regional Development

7. Supply Chain Resilience

تخصص‌گرایی^۱ (De Langen, 2007). به این معنا که این بنادر بار ترافیکی را از بنادر بزرگ منحرف کرده و به روان‌سازی کل زنجیره کمک می‌کنند؛ باعث ایجاد شغل و رونق اقتصادی در مناطقی می‌شوند که از مراکز اصلی صنعتی دور هستند؛ در زمان بحران (مانند همه‌گیری کرونا یا انسداد کانال سوئز)، وجود مسیرهای جایگزین از طریق بنادر کوچک، تاب‌آوری شبکه حمل‌ونقل را افزایش می‌دهد و؛ بسیاری از بنادر کوچک بر روی کالاهای خاصی تمرکز می‌کنند (مانند رو - رو^۲، کالاهای فله، یا محصولات پتروشیمی) و در آن زمینه به کارایی بسیار بالایی دست می‌یابند. اقتصاد بندر، اصول قیمت‌گذاری و سرمایه‌گذاری را بر اساس هدف بندر، به حداقل رساندن کل هزینه برای یک سیستم بندری یا به حداکثر رساندن سود خالص اجتماعی برای هر بندر تعیین می‌کند (Jansson and Shneerson, 1982).

تفاوت کارکردی بنادر کوچک با بنادر بزرگ. تفاوت اصلی میان بنادر کوچک و بنادر بزرگ در مقیاس، عملکرد، زیرساخت‌ها و نقش استراتژیک آن‌ها در شبکه تجارت جهانی است. بنادر کوچک عمدتاً به نیازهای محلی و منطقه‌ای پاسخ می‌دهند و اغلب به‌عنوان بنادر تغذیه‌کننده عمل می‌کنند؛ وظیفه اصلی آن‌ها جمع‌آوری بار از مناطق داخلی و بنادر کوچک‌تر و انتقال آن به بنادر بزرگ و محوری^۳ برای ارسال به مسیرهای طولانی بین‌المللی است؛ و یا برعکس، دریافت کالا از بنادر بزرگ و توزیع آن در سطح منطقه (Marine Insight, 2023)؛ این بنادر معمولاً به دلیل محدودیت‌هایی مانند آب‌خور کم^۴ یا کوچکی حوضچه چرخش، برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ و اقیانوس‌پیما مناسب نیستند (Marine Insight, 2023)؛ و؛ زیرساخت‌ها و تجهیزات آن‌ها نیز محدودتر است. باوجود این دارای مزایایی هستند از جمله اینکه ازدحام کمتر، فرایندهای گمرکی سریع‌تر و ارتباط مستقیم‌تر با مسئولین بندر را دارند که به حل سریع‌تر مشکلات کمک می‌کند (LOTUS Containers, n.d.).

در مقابل، بنادر بزرگ و عظیم به‌عنوان بنادر مرکزی یا محوری شناخته می‌شوند و مراکز اصلی توزیع و تجمیع بار در یک سیستم لجستیکی هستند (Rodrigue, 2024)؛ به‌عنوان دروازه‌های اصلی برای تجارت بین‌المللی عمل کرده و نقش حیاتی در اقتصاد جهانی دارند؛ دارای زیرساخت‌های عظیم، آب‌خور عمیق برای پذیرش بزرگ‌ترین کشتی‌ها و ظرفیت بسیار بالا برای جابه‌جایی انواع بارها (کانتینری، فله و...) هستند (Rodrigue, 2024)؛ برای مدیریت حجم بسیار بالایی از ترافیک کانتینری طراحی شده‌اند؛ دارای اتصالات قوی و کارآمد با انواع

¹. Specialization

². Ro-Ro

³. Large/Mega/Hub Ports

⁴. shallow draft

شیوه‌های حمل‌ونقل زمینی (جاده، ریل و آبراه‌های داخلی) هستند؛ با یکپارچه‌سازی لجستیک، خدمات ارزش افزوده متنوعی مانند انبارداری، بسته‌بندی، برچسب‌زنی و مونتاژ سبک را ارائه می‌دهند (Rodrigue, 2024)؛ و با تجمیع بار از بنادر کوچک‌تر، امکان استفاده بهینه از کشتی‌های بزرگ‌تر را فراهم کرده و از این طریق هزینه‌های حمل‌ونقل در هر واحد کالا را کاهش می‌دهند.

کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی. کریدورها را نمی‌توان به‌طور ساده به "یک مسیر برای عبور کالا" تعریف کرد. آنها اکنون به ابزارهای پیچیده دولت‌مداری^۱ تبدیل شده‌اند و شریان‌های حیاتی اقتصاد جهانی هستند که از طریق آن‌ها، نه تنها کالا، بلکه قدرت، نفوذ و ایدئولوژی نیز جریان می‌یابد. درک این پدیده، کلید تحلیل رقابت‌های بزرگ ژئوپلیتیک عصر ما، از جمله در حوزه استراتژیک خزر است.

کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی، شبکه‌ای یکپارچه از زیرساخت‌های سخت (جاده، ریل، بنادر) و نرم (گمرکات هماهنگ، قوانین مشترک) است که مراکز اصلی تولید و مصرف را در کشورهای مختلف به یکدیگر متصل می‌کند (World Bank, 2021). آنها صرفاً مسیریابی برای جابه‌جایی کالا نیستند؛ بلکه شبکه‌های زیرساختی یکپارچه‌ای هستند که با هدف تحریک و تسریع توسعه اقتصادی در یک پهنه جغرافیایی مشخص طراحی می‌شوند (Greater Mekong Subregion, n.d. در دو دهه اخیر این کریدورها با اتصال مراکز اقتصادی، تسهیل تجارت و تشویق سرمایه‌گذاری، به ابزارهایی استراتژیک برای رشد اقتصادی و یکپارچگی منطقه‌ای تبدیل شده‌اند (Reconnecting Asia - CSIS, 2018) هدف اصلی از ایجاد این کریدورها، کاهش زمان و هزینه‌های لجستیکی از طریق بهبود زیرساخت‌ها، ساده‌سازی رویه‌های گمرکی و هماهنگی‌های فرامرزی است (Asian Development Bank, 2018). در تعریفی دیگر، کریدور بین‌المللی به‌عنوان یک مسیر مشخص جغرافیایی توصیف می‌شود که تراکم بالایی از جریان‌های تجاری را پشتیبانی کرده و به‌عنوان شریان اصلی برای حمل‌ونقل کالا و خدمات عمل می‌کند (Rodrigue, 2024). سازمان بین‌المللی همکاری راه‌آهن‌ها^۲ نیز کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی را شبکه‌هایی تعریف می‌کند که در آن‌ها از خطوط ریلی، جاده‌ای و آبراه‌ها برای ترانزیت بین‌المللی استفاده می‌شود و دارای توجیه اقتصادی هستند (OSJD, n.d.).

¹. Instruments of Statecraft

². Organization for Cooperation of Railways (OSJD)

اهمیت کریدورها در جهان امروز: "جنگ اتصال"^۱. در کتاب "اتصال‌شناسی"^۲ پاراگ خاناً استدلال می‌کند که رقابت‌های قرن بیست و یکم، کمتر بر سر مرزهای سیاسی و بیشتر بر سر کنترل "خطوط اتصال" است (Khanna, 2016). این "جنگ اتصال" از چند عامل کلیدی نشئت می‌گیرد: ۱. **جغرافیای قدرت در حال تغییر.** در دنیای در حال گذار از نظم تک‌قطبی به چندقطبی، قدرت‌های نوظهور مانند چین، به دنبال ایجاد معماری جایگزین برای نهادها و مسیرهای تحت سلطه غرب هستند. ابتکار "کمربند و راه" چین، بارزترین نمونه از این تلاش است؛ ۲. **آسیب‌پذیری گلوگاه‌های دریایی سنتی.** همان‌طور که بحران کانال سوئز نشان داد، اقتصاد جهانی به‌شدت به چند گلوگاه دریایی مانند تنگه مالاکا، کانال سوئز، تنگه هرمز و تنگه باب‌المندب وابسته است. کریدورهای زمینی و ترکیبی، راهی برای کاهش این وابستگی و "پراکندگی ریسک" هستند؛ ۳. **ابزاری برای اعمال نفوذ (ژئواکونومی).** کشور یا ائتلافی که یک کریدور را کنترل می‌کند، نفوذ قابل‌توجهی بر کشورهایی که در طول مسیر قرار دارند، به دست می‌آورد. این نفوذ می‌تواند از طریق تعیین تعرفه‌ها، کنترل جریان کالا، ایجاد وابستگی اقتصادی و یا حتی از طریق "دیپلماسی تله‌بدی (اتهامی که به چین در چارچوب BRI زده می‌شود)، اعمال شود (Luttwak, 1990)؛ و ۴. **اهمیت سرعت در تجارت مدرن.** برای بسیاری از صنایع با فناوری بالا (مانند الکترونیک) و کالاهای مصرفی مد روز، "زمان" یک عامل حیاتی است. کریدورهای زمینی ریلی، هرچند ممکن است از حمل دریایی گران‌تر باشند، اما با کاهش چشمگیر زمان حمل، مزیتی رقابتی ایجاد می‌کنند که این هزینه بالاتر را توجیه می‌کند.

ادبیات پژوهش. سیر تحول ادبیات پژوهشی نشان می‌دهد که نگرش به بنادر از یک دیدگاه درون‌گرا و فیزیکی به یک دیدگاه برون‌گرا، شبکه‌ای و اقتصادی تکامل یافته است. امروزه، ارزش یک بندر نه تنها با ظرفیت بارگیری و تخلیه آن، بلکه با میزان یکپارچگی آن در زنجیره‌های تأمین جهانی، کارایی خوشه صنعتی پیرامون آن و توانایی آن در ایجاد اثرات تکاثری اقتصادی سنجیده می‌شود. مدل "منطقه‌ای شدن بنادر" به بهترین شکل توضیح می‌دهد که چگونه بنادر کوچک و متوسط می‌توانند با ایفای نقش‌های هوشمندانه در این شبکه‌های پیچیده، به بازیگرانی بسیار مؤثر و توسعه‌یافته تبدیل شوند و آنها به‌عنوان گره‌های استراتژیک در زنجیره‌های تأمین جهانی و کاتالیزورهای قدرتمند برای توسعه

¹. Connectivity War

². Connectography

³. Parag Khanna

اقتصادی منطقه‌ای و ملی شناخته می‌شوند. بر همین اساس ادبیات علمی مرتبط با بنادر، تحولی چشمگیر را از سر گذرانده است.

در دوران اولیه، تمرکز مطالعات بر تکامل فیزیکی بندر بود و بنادر صرفاً به‌عنوان نقاط فیزیکی برای جابه‌جایی کالا بین خشکی و دریا^۱ نگریسته می‌شدند. در این مطالعات، تمرکز اصلی بر مراحل رشد یک بندر بود. این مدل‌ها پایه‌ای برای درک چگونگی گسترش بنادر فراهم کردند. یکی از مهم‌ترین آثار کلاسیک در این زمینه کتاب جیمز برد^۲ با عنوان "بنادر عمده انگلستان" است. برد در اثر کلاسیک خود، مدل معروف "بندر منعطف"^۳ را معرفی کرد (Bird, 1963). او استدلال کرد که اکثر بنادر، صرف‌نظر از موقعیت جغرافیایی‌شان، یک الگوی توسعه مرحله‌ای و قابل پیش‌بینی را طی می‌کنند. این مراحل شامل: ۱. بدوی^۴ (اسکله‌های ساده و اولیه)؛ ۲. گسترش^۵ (ساخت اسکله‌ها و حوضچه‌های جدید در امتداد خط ساحلی)؛ و ۳. تخصصی‌سازی^۶ (ساخت پایانه‌های اختصاصی برای کالاهای خاص مانند کانتینر، فله، نفت) می‌شود. این مدل اولین تلاش سیستماتیک برای نظریه‌پردازی در مورد چرخه عمر بنادر بود. هرچند امروزه به دلیل نادیده گرفتن عوامل خارجی مانند جهانی‌شدن و لجستیک یکپارچه، ساده‌انگارانه به نظر می‌رسد، اما همین مدل سنگ بنای مطالعات بعدی قرار گرفت.

با پیچیده‌تر شدن اقتصاد جهانی، محققان توجه خود را از رشد فیزیکی به تأثیرات اقتصادی بندر بر منطقه پیرامونی^۷ معطوف کردند. مفاهیم کلیدی "اثرات تکاثری"^۸ و "توسعه مبتنی بر بندر"^۹ در همین مطالعات متولد شدند. پیت د. لانگن^{۱۰} با الهام از نظریه خوشه‌های صنعتی مایکل پورتر، مفهوم "خوشه بندری"^{۱۱} را مطرح کرد. او استدلال نمود که رقابت واقعی بین بنادر نیست، بلکه بین خوشه‌های بندری است که شامل اپراتورهای

1. interface

2. James Bird

3. "Anyport" در متون علمی از این مدل به همان عنوان مدل "Anyport" نام برده می‌شود اما نگارنده ترجیح داده تا به توجه به معنایی که جیمز برد از این اصطلاح قصد داشته، عبارت فارسی بندر منعطف را جایگزین کند. مفهوم مدل Anyport این است که یک شرکت، به جای ارسال مستقیم کالا به بنادر مختلف در کشورهای مقصد، همه کالاها را به یک بندر مرکزی و استراتژیک (که می‌تواند هر بندر مناسبی باشد) ارسال می‌کند و سپس از آنجا کالاها را به مقاصد نهایی توزیع می‌کند. کلیدواژه در اینجا انعطاف‌پذیری و غیرثابت بودن این بندر مرکزی است.

4. Primitive

5. Expansion

6. Specialization

7. Hinterland

8. Cumulative Causation

9. Port Led Development (PLD)

10. Peter de Langen

11. Port Cluster

بندر، شرکت‌های لجستیکی، گمرک، و مراکز آموزشی می‌شود (De Langen, 2007). توسعه منطقه ویژه اقتصادی آکتائو، تلاشی عملی برای پیاده‌سازی همین نظریه است.

یکی از مقالات مهم در این زمینه مقاله منطقه‌ای شدن بنادر: به‌سوی مرحله‌ای نو در توسعه بنادر^۱ نوشته تئو نوتبووم و جین پل رودریگ^۱ است. این مقاله به‌طور مستقیم به تکامل نسل‌های مختلف توسعه بنادر می‌پردازد و گذار از مدل‌های سنتی به مدل‌های یکپارچه منطقه‌ای را تحلیل می‌کند. نویسندگان به‌وضوح نشان می‌دهند که چگونه بنادر از یک "نقطه ترانزیت" (نسل اول) به یک "مرکز خدمات و صنعت" (نسل دوم) و در نهایت به یک "گره لجستیکی منطقه‌ای" (نسل سوم) تبدیل شده‌اند. نکاتی کلیدی که در این مقاله نویسندگان به آن اشاره می‌کنند، عبارت‌اند از ۱. ارائه مفهوم توسعه مبتنی بر بندر^۲ که چگونه بنادر در نسل دوم، به موتورهای توسعه اقتصادی برای پس‌کرانه یا پیرامونی خود تبدیل شدند. این توسعه صرفاً محدود به فعالیت‌های بندری نیست، بلکه شامل جذب صنایع، ایجاد مناطق آزاد تجاری، و ارائه خدمات با ارزش افزوده^۳ می‌شود و؛ ۲. اثرات تکاثری. اگرچه ممکن است این اصطلاح به‌طور مستقیم بارها تکرار نشود، اما کل منطق مقاله بر اساس آن استوار است. نویسندگان توضیح می‌دهند که چگونه تمرکز فعالیت‌های لجستیکی و صنعتی در اطراف بندر، یک چرخه خودتقویت‌کننده^۴ ایجاد می‌کند. افزایش ترافیک کالا موجب جذب سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و خدمات بندری می‌شود؛ بهبود خدمات موجب جذب شرکت‌های لجستیکی و تولیدی بیشتر به منطقه خواهد بود؛ تمرکز شرکت‌ها به نوبه خود موجب یک خوشه صنعتی-لجستیکی^۵ است و؛ این خوشه مزیت‌های رقابتی منطقه را افزایش داده و ترافیک و سرمایه‌گذاری بیشتری را جذب می‌کند. این دقیقاً تعریف عملیاتی اثرات تکاثری است.

در دو دهه اخیر، با ظهور مفهوم مدیریت زنجیره تأمین^۶، نقش بنادر بار دیگر بازتعریف شد. بندر دیگر یک نقطه منفرد نیست، بلکه یک گره حیاتی در یک شبکه جهانی است. این نظریه نشان می‌دهد که توسعه یک بندر تنها با ساخت اسکله ممکن نیست، بلکه نیازمند تقویت کل اکوسیستم کسب‌وکار پیرامون آن است. این همان کاری است که قزاقستان با ایجاد منطقه ویژه اقتصادی در آکتائو انجام داد. یکی از مقالات مهم نگاشته شده در این

¹. Theo E. Notteboom & Jean-Paul Rodrigue

². Port-Driven Development

³. Value-Added Services

⁴. Self-Reinforcing Cycle

⁵. Industrial-Logistics Cluster

⁶. Supply Chain Management

زمین مقاله پیتر د. لانگن^۱ با عنوان "حاکمیت در خوشه‌های بندری" است. در این مقاله پیتر د. لانگن با الهام از نظریه خوشه‌های صنعتی مایکل پورتر^۲، مفهوم "خوشه بندری"^۳ را مطرح کرد. او استدلال می‌کند که رقابت واقعی بین بنادر نیست، بلکه بین خوشه‌های بندری است. یک خوشه بندری شامل مجموعه‌ای از شرکت‌ها و نهادهای مرتبط با هم در یک منطقه جغرافیایی است: اپراتورهای بندر، خطوط کشتیرانی، شرکت‌های لجستیکی، گمرک، مراکز آموزشی، خدمات مالی و حقوقی. عملکرد کارآمد کل این خوشه، مزیت رقابتی یک بندر را تعیین می‌کند.

مقاله پیش‌گفته شده تئو نوتبوم و رودریگز در مورد نسل سوم بنادر نیز نکات ارزشمندی دارد. در این مقاله که از نظر نگارنده یک نقطه عطف در ادبیات مدرن بنادر است، نویسندگان مدل "منطقه‌ای شدن بنادر"^۴ را معرفی می‌کنند که تحولی فراتر از مدل "بنادر منعطف" جیمز برد است. در این بخش از مقاله، نویسندگان استدلال می‌کنند که در نسل سوم، بنادر از "نقاط ترانزیت" به "گره‌های لجستیکی منطقه‌ای"^۵ تبدیل شده‌اند و از مفهوم سنتی پیرامون یا پس کرانه عبور شده است و دیگر هر بندر، پس کرانه انحصاری خود را ندارد. زنجیره‌های تأمین به‌قدری پیچیده شده‌اند که یک منطقه وسیع ممکن است توسط چندین بندر به صورت هم‌زمان سرویس‌دهی شود؛ در این نسل، سیستم‌های بندری منطقه‌ای شکل گرفته است و بنادر در یک منطقه جغرافیایی (مانند بنادر اروپای شمالی یا بنادر سواحل خزر) به جای رقابت صرف، به صورت یک سیستم یکپارچه دروازه‌ای^۶ عمل می‌کنند و؛ بنادر کوچک و متوسط نقش فوق‌العاده‌ای را ایفا می‌کنند. بنادر بزرگ نقش هاب^۷ را ایفا می‌کنند و بنادر کوچک‌تر نقش تغذیه‌کننده^۸ یا تخصصی^۸ را بر عهده می‌گیرند. این امر به بنادر کوچک اجازه می‌دهد تا با تمرکز بر بازارهای خاص یا ارائه خدمات تخصصی، نقشی حیاتی و سودآور در کل شبکه ایفا کنند (Notteboom & Rodrigue, 2005). اهمیت این مدل در آن است که به طور مستقیم اهمیت استراتژیک بنادر کوچک (مانند آکتائو و کوریک) را در جهان امروز تثویز می‌کند. موفقیت آن‌ها به دلیل جایگاهشان در یک کریدور یا شبکه

1. De Langen, P. W

2. Michael Porter

3. Seaport Cluster

4. Port Regionalization

5. Gateway Region

6. Hub

7. Feeder

8. Niche

منطقه‌ای است، نه صرفاً به‌خاطر اندازه یا حجم عملیاتشان. این نظریه چارچوب کاملی برای تحلیل مطالعه موردی این مقاله فراهم می‌کند.

در حوزه ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک کریدورهای جدید در حوزه خزر، دریافت این نکته مهم است که پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، فضای ژئوپلیتیک اوراسیا دستخوش تحولات عظیمی شد. این منطقه که زمانی تحت سلطه یک قدرت بود، به صحنه‌ای برای تعامل، رقابت و همکاری قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی تبدیل شد. در قلب این تحولات، مفهوم "اتصال"^۱ و تلاش برای ایجاد کریدورهای تجاری - ترانزیتی قرار دارد. از این زمان به بعد، ادبیات این حوزه به بررسی انگیزه‌ها، چالش‌ها و پیامدهای این کریدورها می‌پردازد و از یک گفتمان ساده‌انگارانه "بازی بزرگ جدید" فراتر رفته و به تحلیل‌های پیچیده‌تر ژئواکونومیک رسیده است. مهم‌ترین مفهومی که در این میان شکل گرفت احیای جاده ابریشم و مفهوم اوراسیا به‌مثابه "پل زمینی"^۲ است.

در ابتدای قرن بیست و یکم، پیش از آنکه ابتکار کمربند و راه چین به گفتمان غالب تبدیل شود، محققان بر پتانسیل ذاتی آسیای مرکزی به‌عنوان یک "پل زمینی" میان شرق و غرب تأکید داشتند. شاید مهم‌ترین اثر در این زمینه کتاب اس. فردریک استار^۳ تحت عنوان راه ابریشم نو: حمل‌ونقل و تجارت و در آسیای مرکزی بزرگ" است. این کتاب که مجموعه‌ای از مقالات به ویراستاری استار است، یک اثر بنیانی در این حوزه محسوب می‌شود. استدلال اصلی کتاب این است که احیای کریدورهای اوراسیا تنها یک پروژه دولتی و از بالا به پایین نیست، بلکه یک فرایند "ارگانیک" و از پایین به بالا نیز هست که توسط تجار و بازرگانان محلی هدایت می‌شود. این کتاب با نگاهی خوش‌بینانه، بر منافع اقتصادی مشترکی تأکید دارد که می‌تواند به کاهش تنش‌های ژئوپلیتیک منجر شود. استار و همکارانش معتقدند که توسعه زیرساخت‌ها می‌تواند به مدرنیزاسیون اقتصادی و افزایش استقلال سیاسی کشورهای آسیای مرکزی کمک کند (Starr, 2007). اهمیت این کتاب در فراهم نمودن چارچوبی است که در آن، کشورهایی مانند قزاقستان نه به‌عنوان مهره‌های منفعل در بازی قدرت‌های بزرگ، بلکه به‌عنوان بازیگران فعال با منافع و استراتژی‌های خاص خود دیده می‌شوند (Starr, 2007). توسعه بنادر آکتائو و کوریک دقیقاً در راستای همین تلاش برای کسب استقلال و ایفای نقش فعال در شکل‌دهی به آینده ژئواکونومیک اوراسیاست.

^۱. Connectivity

^۲. Land-bridge

^۳. Starr, S. F.

در دوره کنونی، گفتمان غالب در ادبیات پژوهش ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک آسیای مرکزی به طور قابل توجهی تحت تأثیر ابتکار کمربند و راه چین^۱ قرار گرفته است. اعلام رسمی این ابتکار در سال ۲۰۱۳ توسط چین، ادبیات این حوزه را کاملاً تحت تأثیر قرار داد و پژوهش‌های زیادی به تحلیل ابعاد مختلف این ابرپروژه پرداخته‌اند. یکی از مهم‌ترین بررسی‌ها توسط بلانشارد^۲ انجام شد. وی در مقاله‌ای که در سال ۲۰۲۱ به چاپ رسید، به یکی از بحث‌برانگیزترین جنبه‌های این طرح می‌پردازد: آیا این ابتکار یک "کالای عمومی"^۳ است که به نفع همه تمام می‌شود یا یک "تله بدهی"^۴ برای کشورهای میزبان؟ (Blanchard, 2021) بلانشارد استدلال می‌کند که واقعیت پیچیده‌تر است: طرح کمربند و راه نه کاملاً خیرخواهانه است و نه کاملاً استثمارگرانه. اهداف اصلی چین عبارتند از: ۱. ایجاد بازارهای جدید برای کالاهای مازاد و ظرفیت صنعتی خود؛ ۲. تأمین امنیت مسیرهای انرژی و دسترسی به منابع و؛ ۳. افزایش نفوذ ژئوپلیتیک و ایجاد یک نظم اقتصادی سینومحور^۵ (Blanchard, 2021). اهمیت این تحلیل انتقادی در آن است که به ما کمک می‌کند تا بفهمیم چرا کشورها به دنبال ایجاد کریدورهای جایگزین هستند. در واقع از این منظر کریدور میانی (که بنادر قزاقستان در آن نقش محوری دارند) پاسخی مستقیم به نیاز به تنوع‌بخشی به مسیرها و کاهش وابستگی استراتژیک به یک قدرت واحد است.

چارچوب نظری. موضوع این پژوهش در فصل مشترک توسعه اقتصادی، جغرافیا و روابط بین‌الملل قرار دارد. از همین رو به نظر می‌رسد که بهترین رویکرد استفاده از یک چارچوب ترکیبی^۶ است. نگارنده برای پوشش دادن کامل به ابعاد مختلف پدیده، از دو نظریه کلیدی به صورت مکمل استفاده نمود: نظریه دولت توسعه‌گرا^۷ برای تحلیل نقش دولت قزاقستان و؛ نظریه ژئواکونومی برای تحلیل کریدورها و همکاری‌های بین‌المللی و توضیح منطق اقتصادی توسعه بنادر و خوشه‌ها و برای آنکه منطق اقتصادی و فضایی پشت اهمیت یافتن بنادر و کریدورها را بهتر تبیین نماید.

الف. دولت توسعه‌گرا: مهندسی استراتژیک از بالا. چارچوب اصلی نظری این پژوهش، نظریه دولت توسعه‌گرا است و همچنین به عنوان چارچوب زمینه‌ای نگاهی هم به ژئواکونومی خواهیم داشت. نظریه دولت توسعه‌گرا بهترین چارچوب برای تحلیل نقش دولت قزاقستان در

1. Belt and Road Initiative (BRI)

2. Blanchard, J. M. F.

3. Public good

4. Debt-Trap

5. Sino-centric

6. Hybrid Framework

7. Developmental State Theory

مهندسی توسعه بنادر آکتائو و کوریک به شمار می‌رود. نظریه دولت توسعه‌گرا که در ابتدا برای توضیح «معجزه اقتصادی» کشورهای شرق آسیا (ژاپن، کره جنوبی، تایوان) ظهور کرد، پاسخی مستقیم به نظریه‌های مسلط نئوکلاسیک (که بر دولت حداقلی تأکید داشت) و نظریه وابستگی (که کشورهای در حال توسعه را محکوم به توسعه‌نیافتگی می‌دانست) بود.^۱ این نظریه استدلال می‌کند که دولت در برخی کشورها نه یک ناظر یا تنظیم‌گر منفعل، بلکه یک بازیگر فعال، استراتژیک و مداخله‌گر است که به طور هدفمند توسعه اقتصادی را هدایت می‌کند.

نظریه دولت توسعه‌گرا با مطالعه تجربه "ببرهای شرق آسیا" (ژاپن، کره جنوبی، تایوان و سنگاپور) نشان داد که یک نوع خاص از مداخله دولتی فعال و هوشمندانه، نه تنها مانع توسعه نیست، بلکه می‌تواند موتور محرک اصلی آن باشد. هرچند ریشه‌های این تفکر را می‌توان در آثار اقتصاددانانی مانند الکساندر گرشنکرون^۲ در مورد "مزیت عقب‌ماندگی" یافت، اما عموماً چالمرز جانسون به عنوان بنیان‌گذار اصلی و کسی که این نظریه را به طور سیستماتیک تدوین کرد، شناخته می‌شود. مهم‌ترین اثر جانسون در این ارتباط کتاب "وزارت صنعت و تجارت ژاپن و معجزه ژاپنی: رشد سیاست صنعتی" اوست. این کتاب یک مطالعه موردی عمیق و تاریخی از نقش "وزارت تجارت بین‌الملل و صنعت"^۳ در ژاپن است. جانسون در این اثر کلاسیک استدلال می‌کند که "معجزه اقتصادی" ژاپن پس از جنگ جهانی دوم، نتیجه بازار آزاد یا فرهنگ خاص ژاپنی نبود، بلکه محصول مستقیم مداخله استراتژیک یک دولت هوشمند و کارآمد بود (Johnson, 1982).

می‌توان گفت که جانسون در این کتاب چند مفهوم کلیدی را معرفی می‌کند. یکی آنکه بین دولت "تنظیم‌گر"^۴ و دولت "توسعه‌گرا"^۵ تمایز قائل می‌گردد. او دولت ایالات متحده را نمونه‌ای از یک دولت تنظیم‌گر می‌داند که وظیفه‌اش تعیین قوانین بازی و نظارت بر آن است. در مقابل، دولت ژاپن یک دولت توسعه‌گرا بود که خود به عنوان یک "بازیکن" فعال در میدان حضور داشت و اهداف اقتصادی مشخصی را دنبال می‌کرد؛ مفهوم دیگر اولویت‌دهی به اهداف توسعه‌ای در دولت توسعه‌گراست. در یک دولت توسعه‌گرا، رشد اقتصادی، افزایش بهره‌وری و رقابت‌پذیری بین‌المللی بر سایر اهداف (مانند توزیع مجدد یا رفاه اجتماعی فوری) اولویت دارد؛ مفهوم سوم بوروکراسی نخبه و مستقل^۶ است. موفقیت دولت توسعه‌گرا به وجود یک بوروکراسی

^۱. Dependency Theory

^۲. Alexander Gerschenkron

^۳. Ministry of International Trade and Industry (MITI)

^۴. Regulatory State

^۵. Developmental State

^۶. Elite & Autonomous Bureaucracy

کوچک، کارآمد، بسیار تحصیل کرده و مصون از فشارهای سیاسی کوتاه‌مدت و گروه‌های نفوذ بستگی دارد. وزارت تجارت بین‌الملل و صنعت ژاپن در مطالعه جانسون نمونه بارز چنین نهادی بود؛ و مفهوم چهارم هدایت بازار^۱ است. دولت توسعه‌گرا بازار را سرکوب نمی‌کند، بلکه آن را از طریق ابزارهایی مانند اعتبارات ارزان، حمایت‌های تعرفه‌ای موقت، و هدایت سرمایه‌گذاری به صنایع استراتژیک^۲، به سمت اهداف ملی هدایت می‌کند (Johnson, 1982).

پس از جانسون، محققان دیگری این نظریه را گسترش داده و بر روی سایر کشورهای شرق آسیا به کار بردند: از جمله آلیس آمسدن^۳، رابرت وید^۴ و پیتر ایوانز^۵. وید در کتاب خود به نام "حکمرانی بر بازار: نظریه اقتصادی و نقش دولت در صنعتی‌شدن شرق آسیا"^۶ با مطالعه تجربه تایوان، نظریه "حکمرانی بر بازار"^۷ را مطرح کرد. او نشان داد که دولت تایوان چگونه از طریق کنترل بر سیستم مالی و هدایت سرمایه‌گذاری‌ها، صنایع خاصی را برای صادرات "انتخاب" و حمایت کرده است. او استدلال کرد که موفقیت شرق آسیا نه به دلیل پیروی از بازار آزاد (آن‌طور که بانک جهانی ادعا می‌کرد)، بلکه به دلیل یک مجموعه پیچیده از سیاست‌های صنعتی مداخله‌گرایانه بوده است (Wade, 1990). ایوانز نیز در اثر برجسته خود به نام "خودمختاری نهادینه: دولت‌ها و تحول صنعتی"^۸، با مقایسه تجربیات برزیل، هند و کره جنوبی، یک مفهوم جامعه‌شناختی کلیدی را به نظریه اضافه کرد: "خودمختاری درهم‌تنیده"^۹. او استدلال کرد که یک دولت توسعه‌گرای موفق باید هم‌زمان دو ویژگی متضاد را داشته باشد: "خودمختاری"^۸. باید از فشار گروه‌های اجتماعی و منافع کوتاه‌مدت مستقل باشد تا بتواند اهداف بلندمدت ملی را دنبال کند؛ "درهم‌تنیدگی"^۹ (Evans, 1995).

بنابراین، با جمع‌بندی نقطه‌نظرات این سه اندیشمند، ویژگی‌های کلیدی "دولت توسعه‌گرا" را می‌توان چنین برشمرد: ۱. چشم‌انداز ملی روشن. وجود یک استراتژی بلندمدت برای توسعه (مانند "نورلی ژول")؛ ۲. بوروکراسی کارآمد و نخبه. وجود تکنوکرات‌های متخصص که سیاست‌ها را طراحی و اجرا می‌کنند؛ ۳. هدایت سرمایه‌گذاری. دولت سرمایه‌ها را به سمت بخش‌های استراتژیک (در اینجا، لجستیک و

1. Market-Guiding

2. Strategic Industries

3. Alice Amsden

4. Wade, R.

5. Peter Evans

6. Governing the Market

7. Embedded Autonomy

8. Autonomy

9. Embeddedness

حمل و نقل) هدایت می‌کند و؛ ۴. همکاری نزدیک با بخش خصوصی. ایجاد روابط همکارانه با شرکت‌های کلیدی برای دستیابی به اهداف ملی.

نهایتاً مفهوم محوری این نظریه در تمام اندیشه‌هایی که نظریه‌پردازانش بروز داده‌اند، آن است که دولت توسعه‌گرا یک دولت مداخله‌گر، استراتژیک و هوشمند است که با استفاده از یک بوروکراسی نخبه و مستقل، و در همکاری نزدیک با بخش خصوصی، اقتصاد را به سمت اهداف توسعه صنعتی و رقابت‌پذیری بین‌المللی هدایت می‌کند. به نظر می‌رسد که این نظریه چارچوب خوبی را برای تحلیل نقش دولت قزاقستان در مهندسی توسعه بنادر و کریدورهای خود فراهم می‌آورد.

با به‌کار بستن این چارچوب نظری، می‌توان قزاقستان را نمونه‌ای از یک "دولت توسعه‌گرای منابع - محور"^۱ مفهوم‌پردازی کرد که آگاهانه تصمیم گرفته درآمدهای نفتی خود را برای غلبه بر محدودیت جغرافیایی و تبدیل کشور به یک هاب لجستیکی سرمایه‌گذاری کند. برنامه "نورلی ژول" و سرمایه‌گذاری مستقیم دولت در ساخت بندر کوریک و مدرن‌سازی آکتائو، مصداق بارز مداخله‌گری استراتژیک دولت است. همچنین ایجاد منطقه ویژه اقتصادی (SEZ) در آکتائو، نمونه‌ای از سیاست‌گذاری هدفمند برای جذب سرمایه و فناوری است که از ویژگی‌های دولت‌های توسعه‌گراست. این نظریه کمک می‌کند تا پژوهش از تحلیل سطحی "قزاقستان پول نفت داشت و خرج کرد" فراتر رفته و نشان دهد که این یک فرایند مهندسی‌شده و استراتژیک از سوی یک دولت هدفمند بوده است.

ب. ژئواکونومی^۲. این مفهوم که برای اولین بار به‌صورت سیستماتیک توسط ادوارد ن. لوتواک^۳ مطرح شد، استدلال می‌کند که در دوره پس از جنگ سرد، "منطق کشمکش" جای خود را به "منطق تجارت" داده است و دولت‌ها به‌جای ابزارهای نظامی، از ابزارهای اقتصادی (تجارت، سرمایه‌گذاری، کنترل کریدورها و فناوری) برای کسب قدرت و نفوذ استفاده می‌کنند (Luttwak, 1990). وی در مقاله‌ای با عنوان "از ژئوپلیتیک تا ژئواکونومیک: منطق تضاد، قواعد تجارت" استدلال کرد که با پایان جنگ سرد، جهان وارد عصر جدیدی شده است. در گذشته، "ژئوپلیتیک" حاکم بود و دولت‌ها از ابزارهای نظامی برای کسب قدرت و نفوذ استفاده می‌کردند. اما در دنیای جدید، "ژئواکونومی" جایگزین آن شده است (Luttwak, 1990). او در این مقاله می‌گوید که "منطق کشمکش"^۴ که یک بازی با حاصل جمع صفر^۵ است، همچنان پابرجاست، اما

¹. Resource-based Developmental State

². Geoeconomics

³. Luttwak, E. N

⁴. logic of conflict

⁵. zero-sum game

این منطق اکنون در "قواعد تجارت"^۱ اعمال می‌شود. به عبارت دیگر، دولت‌ها همان اهداف رقابتی گذشته را دنبال می‌کنند، اما این بار با استفاده از "سلاح‌های" اقتصادی (Luttwak, 1990).
لوتواک سپس در کتابش موسوم به "توربو-کاپیتالیسم: برندگان و بازندگان در اقتصاد جهانی" تحلیل خود را گسترش می‌دهد و نشان می‌دهد که چگونه جهانی‌شدن و سرمایه‌داری، میدان جدیدی برای رقابت‌های ژئواکونومیک فراهم کرده است:

الف) انتقال از رقابت نظامی به رقابت اقتصادی. اصل بنیادین ژئواکونومی این است که دولت‌ها در دوران معاصر، به جای فتح سرزمین یا پیروزی در میدان نبرد، برای کسب سهم بازار، کنترل منابع استراتژیک، تسلط بر فناوری‌های کلیدی و تسلط بر جریان‌های تجاری با یکدیگر رقابت می‌کنند.

۱. استفاده از ابزارهای اقتصادی به عنوان سلاح. دولت‌ها از طیف وسیعی از ابزارهای اقتصادی برای پیشبرد منافع ملی و تضعیف رقبای خود استفاده می‌کنند. این ابزارها عبارتند از: ۲. سیاست‌های تجاری. اعمال تعرفه‌ها، سهمیه‌بندی‌ها و تحریم‌های اقتصادی؛ ۳. سرمایه‌گذاری‌های استراتژیک. سرمایه‌گذاری دولتی یا شرکت‌های تحت حمایت دولت در زیرساخت‌های کلیدی کشورهای دیگر (مانند بنادر، راه‌آهن‌ها و خطوط لوله). ابتکار کمربند و راه چین نمونه بارز این ابزار است؛ ۴. سیاست‌های پولی و مالی. استفاده از نرخ ارز یا ذخایر ارزی به عنوان اهرم فشار؛ ۵. کنترل بر فناوری. رقابت برای تسلط بر استانداردهای فناوری (مانند G5) و جلوگیری از دسترسی رقبای به فناوری‌های حساس و؛ ۶. کنترل بر کریدورهای حمل‌ونقل. توسعه کریدورهای تجاری که یک کشور را در مرکز شبکه قرار داده و رقبای آن را دور می‌زند یا به حاشیه می‌راند.

ب) منطق "حاصل جمع-صفر" در پوشش "حاصل جمع-مثبت". در حالی که تجارت و سرمایه‌گذاری در ظاهر یک فعالیت با حاصل جمع مثبتی است - برد به نظر می‌رسد، اما از دیدگاه ژئواکونومیک، یک لایه عمیق‌تر با منطق "حاصل جمع-صفر" وجود دارد. یک کشور ممکن است از افزایش سهم بازار یا کنترل یک کریدور، به قیمت از دست رفتن سهم بازار یا به حاشیه رانده شدن کشور دیگر، سود ببرد. به گفته لوتواک، "یک کارخانه که در کشور شما ساخته می‌شود، کارخانه‌ای است که در کشور رقیب ساخته نشده است (Luttwak, 1990).

¹. grammar of commerce

ج) نقش محوری دولت. برخلاف دیدگاه‌های لیبرال که بر نقش شرکت‌های خصوصی در اقتصاد جهانی تأکید دارند، ژئواکونومی بر نقش استراتژیک دولت در هدایت و حمایت از بازیگران اقتصادی ملی برای پیروزی در رقابت‌های جهانی تأکید می‌کند. دولت‌ها صحنه‌گردان اصلی بازی ژئواکونومیک هستند (Wigell, 2018).

علاوه بر لوتواک، پاسکال بونیفاس^۱ تحلیلگر فرانسوی که بر ابعاد ژئوپلیتیک ورزش و سایر حوزه‌های غیرنظامی تأکید کرده و به گسترش مفهوم ژئواکونومی در اروپا کمک کرده است، نیز از طرفداران این نظریه و بسط دهنده آن است. امروزه، مفهوم ژئواکونومی توسط بسیاری از تحلیلگران در اندیشه‌های برجسته جهانی برای تحلیل سیاست‌های چین، روسیه و رقابت‌های آمریکا و چین به کار می‌رود. برای مثال تحلیلگران در مرکز مطالعات استراتژیک و بین‌المللی (CSIS) و شورای روابط خارجی (CFR) در آمریکا به طور گسترده از این چارچوب برای تحلیل ابتکار کمربند و راه چین استفاده می‌کنند. افرادی همانند مارک لئونارد^۲ و هنس کوندنانی^۳ در شورای روابط خارجی اروپا (ECFR) مقالات متعددی در مورد "عصر ژئواکونومی" و نحوه واکنش اروپا به آن نوشته‌اند (Leonard, 2021).

در کل این نظریه توضیح می‌دهد که رقابت میان کریدور میانی و کریدور شمال-جنوب را می‌توان به‌عنوان یک بازی ژئواکونومیک در نظر گرفت که هر کریدور در تلاش است با ارائه مسیر کارآمدتر، سهم بیشتری از ترافیک ترانزیتی اوراسیا را به خود اختصاص دهد. به‌عنوان نمونه، سرمایه‌گذاری گسترده چین در پروژه «کمربند و راه»، تلاش‌های روسیه برای حفظ مسیر دریای شمال و توسعه پروژه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC)، و همچنین فعالیت‌های قزاقستان و ترکیه در کریدور میانی نمونه‌هایی از کاربرد ابزارهای اقتصادی برای اهداف ژئوپلیتیک هستند (Luttwak, 1990; 1998). همچنین توسعه بنادر آکتائو و کوریک، ابزار اصلی قزاقستان در این بازی ژئواکونومیک برای افزایش استقلال استراتژیک خود از روسیه و تبدیل شدن به یک بازیگر اجتناب‌ناپذیر در منطقه است.

۱. ابعاد و اهداف استراتژیک کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی

اهداف کریدورهای بین‌المللی چندوجهی بوده و ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی و سیاسی را در بر می‌گیرد. برخی از این اهداف را می‌شود چنین خلاصه کرد: ۱. تسهیل تجارت و

^۱. Pascal Boniface

^۲. Mark Leonard

^۳. Hans Kundnani

افزایش دسترسی به بازار. یکی از بنیادی‌ترین اهداف کریدورها، روان‌سازی تجارت بین‌المللی و افزایش دسترسی به بازار است. این امر از طریق کاهش موانع تجاری و بهبود خدمات لجستیک حاصل می‌شود. کریدورها با فراهم‌آوردن مسیرهای حمل‌ونقل کارآمد، هزینه‌ها و زمان ترانزیت کالا را به شکل چشم‌گیری کاهش می‌دهند که این خود به تسهیل تجارت فرامرزی، به‌ویژه برای کشورهای در حال توسعه و محصور در خشکی، می‌انجامد (Ports Europe, 2023). در واقع، این مسیرها با اتصال مراکز تولید به قطب‌های مصرف و بازارهای بین‌المللی، نقشی حیاتی در گسترش حجم و ارزش تجارت ایفا می‌کنند (Azimov, 2025).

۲. کاهش زمان و هزینه‌های حمل‌ونقل. کاهش هزینه‌ها و زمان، هدف محوری در توسعه کریدورهاست. این هدف از طریق سرمایه‌گذاری متمرکز بر زیرساخت‌های کلیدی مانند جاده‌ها، خطوط ریلی، بنادر و فرودگاه‌ها محقق می‌شود. بهبود زیرساخت‌ها به همراه ساده به نوبه خود باعث افزایش درآمد مردم محلی و بهبود وضعیت معیشتی آنان می‌گردد. به عنوان مثال، برآورد می‌شود که کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا (IMEC) می‌تواند زمان حمل‌ونقل را تا ۴۰ درصد کاهش دهد. این کاهش هزینه‌ها و زمان، قابلیت اطمینان و پیش‌بینی‌پذیری بیشتری را برای زنجیره‌های تأمین جهانی فراهم می‌آورد.

۳. توسعه حمل‌ونقل چندوجهی. یکی از اهداف عمده کریدورهای بین‌المللی، روان‌سازی تجارت بین‌المللی است. این امر از طریق کاهش موانع تجاری برای توسعه حمل‌ونقل چندوجهی حاصل می‌شود؛ رویکردی که در آن از ترکیب حالت‌های مختلف حمل‌ونقل مانند جاده، ریل، دریا و هوا برای یک سفر واحد استفاده می‌شود (COMCEC, n.d.). این رویکرد یکپارچه و کارآمد، هزینه‌ها و زمان ترانزیت کالا را به شکل چشم‌گیری کاهش می‌دهند که این خود انعطاف‌پذیری و کارایی زنجیره تأمین را افزایش می‌دهد و به کشورهای در حال توسعه و محصور در خشکی، امکان می‌دهند تا به بازارهای جهانی دسترسی پیدا کرده و به شرکت‌ها امکان می‌دهد تا بهترین ترکیب حمل‌ونقل را بر اساس هزینه، سرعت و نوع کالا انتخاب کنند. را انتخاب کنند به تسهیل تجارت فرامرزی می‌انجامد.

۴. تحریک توسعه منطقه‌ای و ایجاد اشتغال. فراتر از زیرساخت‌های حمل‌ونقل، کریدورها به‌عنوان موتورهای رشد اقتصادی منطقه‌ای عمل می‌کنند. آنها با جذب سرمایه‌گذاری، به‌ویژه در مناطق ویژه اقتصادی (SEZs) که اغلب در امتدادشان ایجاد می‌شوند، به توسعه صنعتی و ایجاد فرصت‌های شغلی جدید در بخش‌های مختلف از جمله گردشگری و خدمات منجر می‌شوند (CAREC Program, n.d.). در واقع، کریدورها با اتصال دادن مراکز تولید به

قطب‌های مصرف و بازارهای بین‌المللی، نقشی حیاتی در گسترش ساخت‌های حمل‌ونقل عمل کرده و به‌عنوان موتورهای رشد اقتصادی برای مناطق عمل می‌کنند.

۵. تقویت همکاری‌ها و یکپارچگی منطقه‌ای. کریدورها با فراهم کردن منافع مشترک برای مناطق مختلف، به یکپارچگی منطقه‌ای کمک می‌کنند. از آنجایی که این پروژه‌ها اغلب نیازمند همکاری نزدیک بین چندین کشور و منطقه برای هماهنگ‌سازی زیرساخت‌ها و مقررات هستند، به تقویت روابط دیپلماتیک و اقتصادی بین ملت‌ها کمک کرده و ثبات را ترویج می‌دهند (UN-Habitat, n.d.). این کارایی بهبودیافته، قابلیت اطمینان و پیش‌بینی‌پذیری بیشتری را برای تجارت جهانی فراهم می‌آورد و به کشورهای شرکت‌کننده امکان می‌دهند تا از افزایش تجارت به‌صورت متقابل بهره‌مند شوند.

۶. افزایش انعطاف‌پذیری در برابر بحران‌ها. در دوران معاصر، تنوع بخشیدن به مسیرهای تجاری از طریق ایجاد کریدورهای جایگزین، برای ایجاد انعطاف‌پذیری در برابر اختلالات ناشی از تنش‌های ژئوپلیتیکی، همه‌گیری‌ها و تغییرات آب‌وهوایی حیاتی است (World Economic Forum, 2025). کریدورهای جدید مانند «کریدور میانی» که چین را از طریق آسیای مرکزی و دریای خزر به اروپا متصل می‌کند، به عنوان مسیرهای تجاری حیاتی ظهور کرده‌اند و پویایی جهانی حمل‌ونقل و تجارت را در مواجهه با چالش‌های نوین تغییر می‌دهند (UNCTAD, 2024).

در نهایت، کریدورهای بین‌المللی شریان‌های حیاتی هستند که نه تنها به جابه‌جایی کارآمد کالاها کمک می‌کنند، بلکه به‌عنوان کاتالیزورهایی برای توسعه اقتصادی پایدار، یکپارچگی منطقه‌ای و ایجاد آینده‌ای باثبات‌تر و منعطف‌تر برای تجارت جهانی عمل می‌نمایند.

۲. توسعه آکتائو و کوریک

قزاقستان برای توسعه بنادر خود مخصوصاً دو بندر کلیدی آکتائو و کوریک برنامه‌های بلند مدتی دارد. در این ارتباط استراتژی نورلی ژول و همچنین سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی نقشی اساسی دارند:

استراتژی "نورلی ژول"^۱: ستون فقرات توسعه قزاقستان. استراتژی "نورلی ژول" یک برنامه جامع توسعه اقتصادی است که بر سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل، انرژی، صنعتی، مسکن و زیرساخت‌های اجتماعی متمرکز است. هدف اصلی این استراتژی،

^۱. Nurly Zhol

ایجاد شغل، افزایش رشد اقتصادی در دوران رکود جهانی و تقویت موقعیت قزاقستان به‌عنوان یک شریک ترانزیتی معتبر است (Kazakhstan Embassies, 2014). این برنامه بر "پنج جهت‌گیری نهادی" که شامل حاکمیت خوب، توسعه ظرفیت‌های صنعتی و نوآورانه، تقویت بخش کشاورزی، توسعه شرکت‌های کوچک و متوسط و تقویت اتصالات منطقه‌ای و زیرساختی است، تأکید دارد (President.kz, 2014).

در حوزه حمل‌ونقل، نورلی ژول به دنبال نوسازی و گسترش شبکه‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی است تا جریان کالاها و مسافران را تسهیل کند. این استراتژی به طور خاص با ابتکار "کمر بند و جاده" چین همسو است و قزاقستان را به‌عنوان یک مسیر اصلی برای جاده ابریشم جدید معرفی می‌کند (Nurmagambetov, 2018).

سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی در قزاقستان: تمرکز بر ترانزیت. قزاقستان سرمایه‌گذاری‌های عظیمی را در زیرساخت‌های حمل‌ونقل خود انجام داده است. این سرمایه‌گذاری‌ها شامل شبکه‌های گسترده ترانزیتی است: ۱. شبکه جاده‌ای. توسعه و نوسازی هزاران کیلومتر جاده برای افزایش سرعت و ایمنی حمل‌ونقل زمینی. پروژه‌هایی مانند "غرب اروپا - غرب چین"^۱ نمونه بارز این تلاش‌ها هستند که مسیرهای ترانزیتی بین‌المللی را به طور قابل توجهی بهبود بخشیده‌اند (ADB, 2014)؛ ۲. شبکه ریلی. ساخت و نوسازی خطوط ریلی، از جمله خطوطی که دسترسی به بنادر دریای خزر را بهبود می‌بخشند. این شامل افزایش ظرفیت حمل بار و بهبود کارایی خدمات ریلی است و؛ ۳. توسعه بنادر دریایی. با توجه به موقعیت قزاقستان در دریای خزر، توسعه بنادر نقش کلیدی در اتصال این کشور به بازارهای جهانی از طریق کریدورهای ترانزیتی دریایی ایفا می‌کند. این سرمایه‌گذاری‌ها نه تنها به دنبال تسهیل تجارت و لجستیک هستند، بلکه به دنبال جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی و ایجاد فرصت‌های شغلی جدید نیز می‌باشند.

بندر آکتائو. مهم‌ترین بندر قزاقستان در سواحل شرقی دریای خزر، نقشی حیاتی و چندبعدی در اقتصاد و ژئوپلیتیک این کشور و کل منطقه اوراسیا ایفا می‌کند. این بندر دارای زیرساخت‌های گسترده برای حمل‌ونقل محموله‌های نفتی، غلات، کانتینر و سایر بارهای عمومی است. آکتائو به‌عنوان یک نقطه اتصال کلیدی برای کریدور ترانزیتی بین‌المللی شمال-جنوب و همچنین کریدورهای شرق به غرب عمل می‌کند (UNESCAP, 2013). تقریباً با اندکی تسامح نسبت به بندر آتیرائو، می‌توان گفت که بندر آکتائو تنها بندر

^۱. Western Europe – Western China International Transit Corridor

بازرگانی بین‌المللی قزاقستان و نقطه کلیدی دسترسی این کشور به دریای خزر است و از این جهت نقشی محوری در اقتصاد این کشور دارد. توسعه منطقه ویژه اقتصادی بندر آکتائو، ظرفیت‌های جدیدی در بخش‌های بندری، صنعتی و لجستیکی قزاقستان ایجاد کرده است که به رشد اقتصادی و توسعه پایدار منطقه کمک شایانی می‌کند (SEANews, 2025).

توانایی اکتائو در پردازش انواع مختلف بار و اتصال به شبکه ریلی قزاقستان، از این بندر یک عنصر ضروری در زنجیره تأمین منطقه‌ای ساخته و موقعیت استراتژیک آن در تقاطع کریدورهای بین‌المللی حمل‌ونقل، آن را از یک پایانه صنعتی منطقه‌ای به یک هاب لجستیکی کلیدی برای تبادل کالا بین شرق و غرب تبدیل کرده است. این در حالی است که در گذشته نه‌چندان دور، اساساً این بندر چندین اهمیت در روابط بین‌المللی نداشته و صرفاً بندری در حوزه دریای خزر بود که مهم‌ترین ارتباط آن با بند امیرآباد و انزلی در ایران و بندر آستاراخان در روسیه بود.

تاریخ تأسیس بندر آکتائو به سال ۱۹۶۳ بازمی‌گردد. این بندر که در ابتدا "شفچنکو"^۱ نام داشت، با اهداف دوگانه اقتصادی و استراتژیک در دوران اتحاد جماهیر شوروی بنا نهاده شد. دلیل اصلی احداث آن، نیاز به یک خروجی دریایی برای حمل محصولات صنعت اورانیوم و نفت خام از میادین غنی شبه‌جزیره منقشلاق بود (Olcott, 2011). این بندر در ابتدا با ساخت موج‌شکن‌ها و ترمینال‌های بار خشک شروع شد و در دهه‌های بعد، ترمینال‌های بار نفتی و مجتمع فری‌ها ایجاد شدند. در اوایل دهه ۱۹۸۰ نفت بخش عمده بارهای بندر را تشکیل می‌داد و سالانه تا ۷ میلیون تن نفت از این بندر صادر می‌شد (Aktau Port, 2023). هم‌زمان، این بندر دارای اهمیت استراتژیک بالایی برای صنایع اتمی و نظامی شوروی بود. استقرار اولین رآکتور هسته‌ای سریع صنعتی جهان (BN-350) که هم برای تولید پلوتونیوم و هم برای شیرین‌سازی آب دریا به کار می‌رفت، نمادی از این اهمیت راهبردی بود (Bupp & Derian, 1978).

پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، نقش آکتائو دچار یک تحول بنیادین شد. این بندر از یک جزء در سیستم یکپارچه صنعتی شوروی، به یک دروازه استراتژیک برای اقتصاد ملی و حاکمیت نوپای قزاقستان تبدیل شد. نقطه عطف در توسعه مدرن این بندر، پروژه نوسازی آن در سال ۱۹۹۹ بود که با هدف ارتقای ظرفیت‌ها برای پاسخگویی به نیازهای یک کشور مستقل و متصل به اقتصاد جهانی صورت گرفت (Starr & Cornell, 2007). امروزه بندر تجاری آکتائو به‌صورت یک ترمینال چندمنظوره مدرن فعالیت می‌کند که قابلیت حمل کالا را در همه فصول سال و به

^۱ شفچنکو منطقه‌ای در نزدیکی آکتائو (تقریباً ۶۰ کیلومتر) است و هم‌اکنون نیز به‌عنوان بندر شناخته می‌شود؛ اما رونقی ندارد و یک نوع اسکله محلی است. در گذشته این بندر معروف بوده و نام آن بر کل بندر در آکتائو نیز اطلاق می‌شده و در واقع بندر آکتائو جایگزین این بندر شده است.

صورت ۲۴ ساعته دارد. آخرین پروژه‌های توسعه، شامل افزایش ظرفیت‌ها و ساخت پایانه‌های کانتینری است که انتظار می‌رود نقش کریدور ترانس-کاسپین را تقویت کند و قزاقستان را به یک هاب حمل‌ونقل مهم منطقه تبدیل سازد (Aktau Port, 2023). شرکت ملی راه‌آهن قزاقستان که مالکیت و مدیریت بندر آکتائو را بر عهده دارد، نقش اصلی را در توسعه و هماهنگی عملیات ایفا می‌کند. همچنین شرکت‌های مختلف کشتی‌رانی بین‌المللی و منطقه‌ای که از بندر آکتائو برای جابه‌جایی کالا در دریای خزر و فراتر از آن استفاده می‌کنند و شرکت‌های بزرگ نفتی و انرژی (باتوجه به اهمیت بندر در صادرات نفت) از جمله بازیگران اصلی ذی‌نفع در توسعه بندر آکتائو هستند. برای تقویت نقش تجاری و جذب سرمایه‌گذاری، "منطقه ویژه اقتصادی بندر دریایی آکتائو" در سال ۲۰۰۳ تأسیس شد. این منطقه با ارائه معافیت‌های مالیاتی و گمرکی گسترده، فرصت‌های جذابی را برای شرکت‌های لجستیکی، تولیدی و خدماتی فراهم کرده و به‌عنوان یک اکوسیستم پشتیبان برای عملیات بندری عمل می‌کند (Kazakh Invest, n.d.).

وضعیت کنونی آکتائو: قلب تپنده کریدور میانی. امروزه، بندر آکتائو یک پایانه چندمنظوره مدرن است که نقشی محوری در "مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی ترانس-کاسپین" یا "کریدور میانی" ایفا می‌کند. این بندر دارای اسکله‌های متعدد برای جابه‌جایی کالاهای عمومی، فله خشک، کانتینری و به‌ویژه نفت خام و فرآورده‌های نفتی است این بندر هم اکنون یکی از ارکان مهم کریدور ترانزیتی اوراسیا است و سالانه بیش از دو میلیون تن کالا در آن تخلیه و بارگیری می‌شود که ۴۰ درصد کل ترانزیت منطقه دریای خزر را تشکیل می‌دهد. این بندر عمدتاً صادرکننده نفت، محصولات نفتی و غلات به کشورهای همسایه مانند روسیه، آذربایجان و ایران است (Aktau Port, 2023). نقش استراتژیک آن در حمل‌ونقل چندمدلی (زمینی-دریایی) و اتصال شبکه ریلی به بنادر منطقه، آن را به یکی از مراکز مهم ترانزیت کالا تبدیل کرده است. ظرفیت عملیاتی بندر آکتائو برای جابه‌جایی محموله‌های خشک حدود ۲.۵ میلیون تن و برای نفت حدود ۱۲ میلیون تن در سال تخمین زده می‌شود (UNESCAP, 2020). در سال‌های اخیر، حجم جابه‌جایی کانتینر در آکتائو رشد قابل توجهی داشته است، هرچند که ارقام دقیق سال به سال متغیر است. با این حال، افزایش سرمایه‌گذاری‌ها در زیرساخت‌های کانتینری نشان‌دهنده تمرکز بر این نوع محموله است (Kazakhstan Temir Zholy, 2022).

نمودار ۱. مسیر کریدور میانی



منبع: تدوین نویسندها

اهمیت ژئوپلیتیک بندر آکتائو پس از تهاجم روسیه به اوکراین در سال ۲۰۲۲ به شدت افزایش یافت. با اعمال تحریم‌ها علیه روسیه، کریدور میانی به عنوان یک مسیر جایگزین امن و قابل اتکا برای تجارت چین - اروپا مطرح شد و بندر آکتائو به گلوگاه اصلی این مسیر تبدیل شد. (The World Bank, 2023) این تحول، منجر به افزایش چشم‌گیر حجم ترانزیت از این بندر شد. دولت قزاقستان با درک اهمیت استراتژیک آکتائو در نظم نوین ژئواکونومیک، سرمایه‌گذاری‌های عظیمی را برای توسعه آن در چارچوب برنامه‌های ملی مانند "نورلی ژول" در نظر گرفته است. این برنامه‌ها بر چند محور کلیدی متمرکز هستند:

۱. **افزایش ظرفیت کانتینری.** یکی از مهم‌ترین پروژه‌ها، ساخت یک "هاب کانتینری" جدید با نام "سارژا"^۱ در نزدیکی بندر است. این پروژه که با همکاری شرکت‌های بین‌المللی مانند PSA سنگاپور در حال بررسی است، قصد دارد ظرفیت لجبایی کانتینر در این بندر را به میزان قابل توجهی افزایش دهد تا پاسخگوی تقاضای فزاینده کریدور میانی باشد (EBRD, 2023). برنامه ساخت مرکز کانتینری، علاوه بر تسهیل خدمات انبار، بارگیری و ترانزیت، موجب یکپارچگی بیشتر قزاقستان در زنجیره جهانی حمل‌ونقل می‌شود. توافق همکاری با گروه بندر لیانیونگانگ چین، امکانات گسترده‌تری در زمینه حمل کانتینری برای منطقه فراهم می‌آورد. هدف افزایش سهم حمل‌ونقل کانتینری از ۷ درصد به سطوح بالاتر و تبدیل آکتائو به هاب اصلی منطقه است (TimesCA, 2025). همچنین، توسعه کریدور شمال-جنوب و تعامل با بندر ایران در مسیرهای ترانزیتی، ظرفیت انتقال سالانه کالا را به ۱۵ میلیون تن تا سال ۲۰۲۷ و ۲۰ میلیون تن تا ۲۰۳۰ افزایش خواهد داد (Aktau Port Forum, 2024). ۲. **دیجیتالی‌سازی و ساده‌سازی رویه‌ها.** تلاش‌های گسترده‌ای برای دیجیتالی کردن فرآیندهای گمرکی و بندری و ایجاد یک سیستم "پنجره واحد" در حال انجام است تا زمان و هزینه توقف کشتی‌ها و کامیون‌ها کاهش یابد و کارایی کل کریدور افزایش پیدا کند؛ ۳. **تبدیل شدن به یک مرکز چندوجهی.** چشم‌انداز قزاقستان، تبدیل

^۱. Sarzha

آکتائو از یک بندر صرف به یک مرکز لجستیکی چندوجهی است که در آن حمل‌ونقل دریایی، ریلی و جاده‌ای به صورت یکپارچه عمل کرده و به مناطق صنعتی و تجاری اطراف متصل شود.

برنامه‌ریزی و چشم‌انداز قزاقستان برای تبدیل آکتائو به یک مرکز اقتصادی، تجاری و گردشگری منطقه‌ای نقشی کلیدی در افزایش سهم قزاقستان در تجارت اوراسیا ایفا کرد و نتایجی که تاکنون برنامه‌ریزی دولت برای توسعه این بندر داشته، از جهاتی چشم‌گیر بوده است، از جمله: سرمایه‌گذاری‌های گسترده خارجی از کشورهای اروپایی، آمریکایی و منطقه‌ای که موجب توسعه زیرساخت‌ها و ارتقاء استانداردهای خدمات بندری شده است (TurkmensNews, 2024).

در نهایت، بندر آکتائو از یک دارایی ملی برای قزاقستان فراتر رفته و به یک جزء حیاتی در استراتژی اتحادیه اروپا، ترکیه و چین برای ایجاد یک مسیر تجاری پایدار و مستقل از روسیه تبدیل شده است. آینده این بندر و موفقیت آن در تحقق برنامه‌های توسعه، تأثیری مستقیم بر شکل‌گیری نقشه ژئواکونومیک اوراسیا در دهه‌های آینده خواهد داشت.

نقشه. مسیر ساده شده کریدور میانی و موقعیت بندر آکتائو و کوریک



منبع: تدوین نویسنده با استفاده از نقشه‌های بین‌المللی

بندر کوریک. واقع در حدود ۶۰ کیلومتری جنوب آکتائو، یک پروژه زیرساختی جدید و حیاتی است که به طور خاص برای افزایش ظرفیت ترانزیتی قزاقستان طراحی شده است. توسعه این بندر بخشی جدایی‌ناپذیر از استراتژی نورلی ژول و پاسخ به افزایش تقاضا برای حمل‌ونقل کالا از طریق دریای خزر (Astana Times, 2016)، پروژه‌ای مدرن و استراتژیک در سواحل شرقی دریای خزر و نمادی از رویکرد جدید و هدفمند قزاقستان برای تبدیل شدن

به یک قطب ترانزیتی و لجستیکی در اوراسیا است. عملیات ساخت فاز اول این بندر (مجتمع فرابر ریلی) در دسامبر ۲۰۱۶ به بهره‌برداری رسید و کل پروژه در آگوست ۲۰۱۸ به طور رسمی افتتاح شد.

این بندر در واقع به عنوان یک بندر مکمل برای آکتائو طراحی شده است و به طور خاص بر حمل و نقل ریلی-دریایی^۱ و کانتینری تمرکز دارد. هدف اصلی این بندر، کاهش ازدحام در آکتائو و افزایش ظرفیت کریدور میانی است. ظرفیت طراحی شده برای بندر کوریک حدود ۶ میلیون تن محموله در سال است که عمدتاً شامل محموله‌های ریلی-دریایی و کانتینر می‌شود (Transport & Logistics, 2019) و از زمان افتتاح به سرعت به یکی از نقاط کلیدی برای ترانزیت کالا در کریدور میانی تبدیل شده است. حجم ترانزیت واگن‌های باری و کامیون‌ها از طریق کشتی‌های کانتینری-باری رو-رو در این بندر به طور پیوسته در حال افزایش است (ADB, 2020). کوریک عمدتاً بر حمل‌ونقل قطار-فری بوت^۲ تمرکز دارد که امکان انتقال واگن‌های قطار به صورت مستقیم بر روی کشتی‌ها و سپس تخلیه آنها در بنادر آذربایجان (مانند بندر باکو) را فراهم می‌کند. این امر نیاز به بارگیری و تخلیه مجدد کالا را از بین می‌برد و زمان و هزینه حمل‌ونقل را به شدت کاهش می‌دهد (Kazakhstan National Company Kazakhstan Temir Zholy, 2016).

مانند آکتائو، شرکت تامیر ژولی قزاقستان^۳ نقشی محوری در توسعه و مدیریت بندر کوریک دارد. همچنین شرکت‌های بزرگی که خدمات حمل‌ونقل چندوجهی^۴ را در منطقه ارائه می‌دهند و اپراتورهای کشتی‌های رو-رو که خدمات این کشتی‌ها را بین کوریک و سایر بنادر دریای خزر (مانند باکو در آذربایجان) ارائه می‌دهند، نیز نقشی اساسی در این بندر ایفا می‌کنند. از ذی‌نفعان اصلی در توسعه بندر کوریک، سازمان‌هایی مانند بانک توسعه آسیا (ADB) و بانک اروپایی بازسازی و توسعه (EBRD) که در پروژه‌های توسعه زیرساختی این بندر سرمایه‌گذاری کرده‌اند، هستند.

تأسیس بندر کوریک نتیجه مستقیم چندین عامل استراتژیک بود:

- **اجرای برنامه "نورلی ژول"**. این بندر یکی از پروژه‌های کلیدی و نمادین برنامه ملی و پیش‌گفته "نورلی ژول" بود. همان‌گونه که اشاره شد، هدف اصلی این برنامه، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل برای تبدیل قزاقستان از یک کشور

¹. Rail-ferry

². rail-ferry

³. Kazakhstan Temir Zholy (KTZ)

⁴. Multimodal transport

جنگ اتصال: نقش بنادر کوچک در کریدورهای بین‌المللی با تکیه بر توسعه بنادر آکتائو و کوریک □ ۸۵

محصور در خشکی به یک "پل ارتباطی"^۱ حیاتی در اوراسیا بود (Government of Kazakhstan, 2018).

- تکمیل کریدور میانی و ابتکار «کمر بند و راه» بندر کوریک به طور خاص به عنوان یک حلقه حیاتی و تخصصی در "مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی ترانس-کاسپین" یا کریدور میانی، که بخشی از ابتکار "کمر بند و راه" چین نیز محسوب می‌شود، طراحی شد. هدف اصلی، کوتاه کردن زمان عبور و مرور و حذف گلوگاه‌های لجستیکی برای محموله‌های ریلی و جاده‌ای بود.
- کاهش فشار و ایجاد تخصص در کنار بندر آکتائو. با افزایش حجم ترانزیت پس از سال ۲۰۱۴، بندر چندمنظوره آکتائو با محدودیت ظرفیت مواجه شد. بندر کوریک با هدف تمرکز ویژه بر حمل‌ونقل کشتی‌های رو-رو برای واگن‌های قطار و کامیون‌ها ساخته شد تا با تفکیک عملیات، کارایی هر دو بندر را به حداکثر برساند (The World Bank, 2023).
- موقعیت جغرافیایی و شرایط جوی مساعد. بندر کوریک در یک خلیج طبیعی عمیق واقع شده که در تمام طول سال از بادهای شدید در امان بوده و یخبندان زمستانی در آن رخ نمی‌دهد. این ویژگی، عملیات بارگیری و تخلیه سریع و ایمن را برای کشتی‌های فرابر (Ferry) که به زمان‌بندی دقیق نیاز دارند، تضمین می‌کند.

وضعیت فعلی کوریک: ظرفیت‌های بزرگ عملیاتی

بندر کوریک به سرعت به هاب اصلی حمل‌ونقل ترکیبی ریلی و جاده‌ای در دریای خزر تبدیل شد. این بندر با ظرفیت فعلی حمل بار حدود ۶ میلیون تن در سال (۴ میلیون تن از طریق پایانه ریلی و ۲ میلیون تن از طریق پایانه جاده‌ای)، دارای زیرساخت‌های پیشرفته‌ای برای پذیرش هم‌زمان چندین کشتی فرابر است. این بندر می‌تواند به طور هم‌زمان تا ۲۵۰ کامیون را در محوطه خود جای دهد و با داشتن اسکله‌هایی به طول مجموع ۴۶۶ متر و عمق حوضچه تا ۷ متر، برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ فرابر کاملاً مناسب است. با چنین ظرفیت اولیه‌ای، کوریک به طور قابل توجهی ظرفیت کلی بنادر قزاقستان در دریای خزر را افزایش می‌دهد و به تکمیل و پشتیبانی از بندر آکتائو می‌پردازد. تمرکز تخصصی بر عملیات رو-رو، به بندر کوریک

¹. Land-Bridge

اجازه داده تا زمان تخلیه و بارگیری یک کشتی کامل حامل واگن‌های قطار را به کمتر از ۴ ساعت برساند که یک رکورد در منطقه خزر محسوب می‌شود. این سرعت بالا، مهم‌ترین مزیت رقابتی کریدور میانی در برابر مسیرهای دیگر است (EBRD, 2023).

همچنین دولت قزاقستان با همکاری شرکای بین‌المللی، برنامه‌های توسعه جاه‌طلبانه‌ای را برای تبدیل کوریک به یک مجتمع بندری جامع دنبال می‌کند:

- **توسعه پایانه غلات.** با توجه به محدودیت‌های بندر آکتائو، یک پایانه مدرن غلات با ظرفیت اولیه ۲۴۰ هزار تن و ظرفیت نهایی ۱.۵ میلیون تن در کوریک افتتاح شده است. این پایانه برای تسهیل صادرات غلات قزاقستان به بازارهای منطقه، به‌ویژه از طریق ایران به مقاصد نهایی، نقشی حیاتی دارد.
- **تبدیل شدن به هاب انرژی سبز.** در چارچوب استراتژی قزاقستان برای تبدیل شدن به یک تولیدکننده بزرگ هیدروژن سبز، توافقاتی با شرکت‌های اروپایی صورت گرفته تا بندر کوریک به هاب اصلی ذخیره‌سازی و صادرات هیدروژن و آمونیاک سبز به اروپا و بازارهای جهانی تبدیل شود (Svevind Energy Group, 2022).
- **جذب سرمایه‌گذاری خارجی.** شرکت‌های بزرگی مانند گروه بنادر ابوظبی^۱ به‌عنوان یک شریک استراتژیک در پروژه‌های توسعه این بندر، از جمله ساخت و بهره‌برداری از پایانه غلات و پایانه چندمنظوره، مشارکت و سرمایه‌گذاری فعال دارند (AD Ports Group, 2023).

۳. بنادر آکتائو و کوریک و کریدورها

بنادر آکتائو و کوریک نقشی حیاتی و استراتژیک در شبکه‌های حمل‌ونقل منطقه‌ای ایفا می‌کند: این بنادر به معنای واقعی کلمه، ستون فقرات عملیاتی کریدور میانی‌اند. سرعت و کارایی آن‌ها در جابه‌جایی واگن و کامیون، عامل اصلی موفقیت این کریدور در رقابت با مسیرهای دیگر است (Trans-Caspian International Transport Route Association, 2018).

همچنین این بنادر در محل تلاقی کریدور شرق-غرب (کریدور میانی) و شاخه‌هایی از کریدور شمال-جنوب قرار دارند و پتانسیل بالایی برای تسهیل تجارت بین روسیه، آسیای مرکزی و هند از طریق ایران دارند. اصلی‌ترین شریک و مقصد کشتی‌هایی که از این بنادر حرکت می‌کنند، بندر باکو (پایانه آلات) در آذربایجان است. همچنین، با توجه به برنامه‌های

^۱. AD Ports Group

قزاقستان برای صادرات غلات از طریق ایران، بنادر انزلی و بندرعباس به‌عنوان شرکای تجاری مهمی برای کوریک مطرح هستند.

در نتیجه، هر دو بنادر آکتائو و کوریک نمونه‌ای برجسته از یک پروژه زیرساختی هوشمند و استراتژیک‌اند که نه تنها مشکلات ظرفیت را حل کرده، بلکه با ایجاد تخصص و افزایش کارایی، مزیت رقابتی جدیدی برای کل اقتصاد قزاقستان در عرصه ترانزیت جهانی ایجاد می‌نمایند.

هم‌افزایی کوریک و آکتائو در کریدورهای ترانزیتی. توسعه هم‌زمان بنادر آکتائو و

کوریک نشان‌دهنده یک رویکرد استراتژیک برای ایجاد یک شبکه حمل‌ونقل جامع و انعطاف‌پذیر است. در حالی که آکتائو به عنوان یک بندر چند منظوره با سابقه طولانی به فعالیت خود ادامه می‌دهد، کوریک یک تخصص ویژه در حمل‌ونقل ریلی-فری بوت ارائه می‌دهد که برای حمل بارهای حجیم و تسریع فرآیندهای لجستیکی بسیار کارآمد است. این هم‌افزایی، قزاقستان را قادر می‌سازد تا حجم بیشتری از ترافیک ترانزیتی را مدیریت کرده و به عنوان یک بازیگر کلیدی در ابتکار کمربند و جاده و سایر کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی عمل کند.

توسعه این بنادر نه تنها ارتباطات تجاری قزاقستان را تقویت می‌کند، بلکه به توسعه مناطق غربی این کشور نیز کمک شایانی می‌کند، باعث ایجاد اشتغال و تحریک رشد اقتصادی محلی می‌شود.

در مورد موفقیت قزاقستان در پروژه‌های توسعه‌ای در بنادر، این نکته مهم است که این کار در گرو یک چشم‌انداز ملی روشن و سرمایه‌گذاری‌های هدفمند بوده است. مهم‌ترین سند مورد بررسی برنامه نورلی ژول (راه روشن) است که در سال ۲۰۱۴ توسط دولت تدوین و به اجرا گذاشته شد (Government of Kazakhstan, 2018). بخش بزرگی از بودجه این برنامه به پروژه‌هایی اختصاص یافت که مستقیماً به کریدورهای بین‌المللی متصل می‌شدند، از جمله راه‌آهن ژزقازغان - بینو که مرکز قزاقستان را به سواحل خزر متصل کرده و مسیر حمل بار را صدها کیلومتر کوتاه‌تر کرد (Rail Turkey, 2014).

منابع زیادی که این پژوهش آنها را بررسی کرد، نشان می‌دهند که توسعه بنادر خزر صرفاً یک پروژه اقتصادی نبوده، بلکه یک پروژه ژئواستراتژیک با هدف افزایش اهمیت بین‌المللی قزاقستان و متنوع‌سازی شرکای اقتصادی آن بوده است (Isaacson & Whitmore, 2019). در عمل این استراتژی منجر به مدرن‌سازی بندر آکتائو برای افزایش ظرفیت کانتینری و غلات آن و ساخت بندر جدید کوریک برای تمرکز ویژه بر حمل‌ونقل ارکیبی

(رو-رو) و ریلی برای تسریع عبور کامیون‌ها و قطارها بوده است (Caspian Policy Center, 2023). بلانشارد نیز تأیید می‌کند که این استراتژی موفق بوده است: بندر کوریک با تمرکز بر عملیات رو-رو، به هاب اصلی کریدور میانی تبدیل شده و بندر آکتائو نیز نقش کلیدی خود را در حمل کانتینر و کالاهای فله تقویت کرده است (Blanchard, 2023). گزارش‌های نهادهای بین‌المللی نیز این موفقیت را تأیید می‌کند. گزارش سال ۲۰۲۳ بانک جهانی که جدیدترین و یکی از جامع‌ترین تحلیل‌ها در این زمینه است، تأیید می‌کند که سرمایه‌گذاری‌های هدفمند در زیرساخت‌ها و بهبود رویه‌ها می‌تواند حجم بار در کریدور میانی را تا سال ۲۰۳۰ سه برابر کرده و زمان سفر را به نصف کاهش دهد (The World Bank, 2023). این گزارش به طور خاص تأیید می‌کند که بندر کوریک به دلیل تمرکز بر عملیات رو-رو و ریلی توانسته است زمان عبور کالا از دریای خزر را به شدت کاهش دهد و به هاب اصلی کریدور میانی برای این نوع محموله‌ها تبدیل شود. در کنار آن، بندر آکتائو نیز در زمینه کانتینر و کالاهای فله همچنان نقش کلیدی خود را حفظ کرده است. با وجود این، همین گزارش تأکید دارد که با وجود پیشرفت‌های چشمگیر، چالش‌هایی در زمینه هماهنگی و گلوگاه‌های عملیاتی باقی مانده است که برای تحقق کامل پتانسیل کریدور باید برطرف شوند (The World Bank, 2023).

نتیجه‌گیری

کریدورهای حمل‌ونقل از مسیرهای منفعل به بازیگران فعال در صحنه جهانی تبدیل شده‌اند. آن‌ها دیگر تنها مجرای عبور کالا نیستند، بلکه ابزارهایی هستند که با آن‌ها جغرافیا به نفع اهداف استراتژیک تغییر شکل می‌یابد، اتحادها ساخته (و شکسته) می‌شوند و نقشه نفوذ اقتصادی و سیاسی دوباره ترسیم می‌گردد. در دنیای به هم پیوسته امروز، "انزوا" معادل "عقب‌ماندگی" است و "اتصال" مترادف "قدرت".

این "جنگ اتصال" که در سراسر اوراسیا و به‌ویژه در حوزه خزر در جریان است، یک بازی با حاصل جمع صفر نیست. اما بی‌تردید، برنده‌ها و بازندگان خواهد داشت. برندگان، کشورهایی خواهند بود که بتوانند با هوشمندی، خود را به‌عنوان گره‌های ضروری، کارآمد و قابل اعتماد در این شبکه‌های جهانی تثبیت کنند. بازندگان، کشورهایی خواهند بود که به دلیل ضعف زیرساخت، عدم هماهنگی منطقه‌ای یا انزوای سیاسی، از این جریان‌های حیاتی قدرت و ثروت دور بمانند.

در نهایت، درک دقیق پویایی، رقابت و همکاری در این شریان‌های قدرت، برای هرگونه تحلیل جدی از روابط بین‌الملل و اقتصاد جهانی در عصر حاضر ضروری است. کشوری که در آینده بتواند در شبکه‌های حیاتی اتصال قرار گیرد، در مرکز قدرت خواهد بود و کشوری که از این شبکه‌ها دور بماند، به حاشیه رانده خواهد شد.

بنادر کوریک و آکتائو، هر دو در سواحل شرقی دریای خزر در قزاقستان واقع شده‌اند و نقش حیاتی در توسعه کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی، به‌ویژه کریدور میانی ایفا می‌کنند. این دو بندر نه تنها برای قزاقستان، بلکه برای تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی اهمیت استراتژیک دارند.

استراتژی "نورلی ژول" و سرمایه‌گذاری‌های گسترده در زیرساخت‌های حمل‌ونقل، به‌ویژه توسعه و نوسازی بنادر کوریک و آکتائو در دریای خزر، قزاقستان را در مسیر تبدیل شدن به یک هاب لجستیکی و ترانزیتی پیشرو در اوراسیا قرار داده است. این بنادر با ایجاد پل‌های ارتباطی حیاتی بین شرق و غرب، نه تنها به تقویت اقتصاد قزاقستان کمک می‌کنند، بلکه نقش مهمی در تسهیل تجارت جهانی و اتصال بازارهای بزرگ بین‌المللی ایفا می‌کنند. آینده ترانزیت در این منطقه به‌شدت به موفقیت این پروژه‌های زیرساختی وابسته است و قزاقستان با تداوم سرمایه‌گذاری در این بخش، موقعیت خود را به‌عنوان یک شریک ترانزیتی استراتژیک تثبیت خواهد کرد.

براین اساس توسعه بنادر آکتائو و کوریک محصول یک استراتژی چندلایه و هوشمندانه است: **در سطح جهانی**. پاسخی به چالش ساختاری و تاریخی کشورهای محصور در خشکی^۱ برای دستیابی به تجارت آزاد جهانی است؛ **در سطح منطقه‌ای**. بخشی از برنامه جامع "همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی"^۲ با حمایت نهادهای بین‌المللی مانند بانک توسعه آسیایی^۳ برای توسعه کریدورهای شش‌گانه این منطقه است و؛ **در سطح ملی**. هسته اصلی برنامه استراتژیک «نورلی ژول» قزاقستان است که با هدف تبدیل این کشور از یک منطقه محصور در خشکی به یک "کشور متصل به خشکی"^۴ طراحی شده است. نهایتاً از نقطه نظر ژئواکونومیک ابزاری برای ایفای نقش محوری در کریدور میانی و موازنه‌گری میان قدرت‌های بزرگ (چین، روسیه و غرب) در قلب اوراسیا است. مجموع این داده‌ها، تحلیل‌ها و

1. Landlocked Countries

2. Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) Program

3. Asian Development Bank (ADB)

4. Land-linked Country

چارچوب‌های نظری ثابت نمود که سرمایه‌گذاری استراتژیک می‌تواند بنادر کوچک را به قطب‌های لجستیکی حیاتی تبدیل کند.

به‌نظر می‌رسد با استفاده از داده‌ها و آموزه‌های ژئواکونومی که به‌صورت قدرتمندی مفاهیم و موضوعاتی از قبیل رقابت کریدورها، علل و چگونگی توسعه بنادر و نیز مشکلات ترانزیتی برای کشورهای نظیر ایران را به‌خوبی تبیین و عناصر درونی آن را به‌طور کامل شرح و بسط می‌دهد، می‌توان گفت:

۱. رقابت بین کریدور میانی و کریدور شمال- جنوب یک نمونه کلاسیک از رقابت ژئواکونومیک است. هر کریدور ابزاری در دست حامیان آن (قزاقستان و ترکیه در یک سو، ایران و روسیه در سوی دیگر) برای کسب برتری ترانزیتی و نفوذ منطقه‌ای است؛ ۲. بر اساس شناخت از کارکرد دولت توسعه‌گرا، سرمایه‌گذاری عظیم قزاقستان در بنادر آکتائو و کوریک یک اقدام توسعه‌ای بزرگ و ژئواکونومیک است. این یک سرمایه‌گذاری صرفاً تجاری نیست، بلکه ابزاری برای افزایش استقلال استراتژیک قزاقستان و تبدیل این کشور به یک بازیگر محوری در شبکه لجستیک اوراسیا است؛ ۳. خطر انزوای ترانزیتی ایران، یک پیامد ژئواکونومیک از موفقیت کریدور رقیب است. این نشان می‌دهد که چگونه اقدامات اقتصادی یک کشور می‌تواند به‌طور مستقیم بر جایگاه استراتژیک کشور دیگر تأثیر بگذارد و؛ ۴. نهایتاً ما با استفاده از دو نظریه دولت توسعه‌گرا و ژئواکونومی، تحلیل خود را از یک بررسی صرفاً اقتصادی یا لجستیکی فراتر برده و ابعاد قدرت و رقابت استراتژیکی را که در پس این پروژه‌های زیرساختی نهفته است، به خوبی نشان دادیم.

منابع و مأخذ

لاتین

- ADB. (2021). **The Central Asia Regional Economic Cooperation Program: 20 Years of Partnership, and the Road Ahead**. Asian Development Bank.
- AD Ports Group. (2023, January 10). **AD Ports Group Signs Head of Terms Agreement with Kazakhstan's KMTF to Launch Joint Venture for Caspian and Black Sea Vessels**.
- Alderton, P., 2008, **Port Management and Operations**. 3rd edition, Informa, London, pp. 224.
- Asian Development Bank. (2014). **CAREC Corridor 2 Road Investment Program** (Mangystau Oblast).
- Asian Development Bank (ADB). (2018). **How to Develop an Economic Corridor**. Retrieved from ADB website.
- Asian Development Bank. (n.d.-a). **CAREC Corridors**. Retrieved from carecprogram.org.

- Asian Development Bank (ADB). (2014). **Kazakhstan: Western Europe-Western China Road Corridor Project** (Sections in Aktyubinsk and Kyzylorda Oblasts). Astana Times. (2016, December 7). **Kuryk Port: New Gateway for Kazakhstan's Transit Potential**.
- Azimov, R. (2025, June 25). International Transport Corridors and their Impact on the Countries' Economic Development. **European Journal of Applied Sciences**.
- Bird, J. (1963). **The Major Seaports of the United Kingdom**. London: Hutchinson.
- Bird, J., 1971, **Seaports and Seaport Terminals**. Hutchinson & Co, London, pp. 240.
- Blanchard, J. M. F. (2021). **Belt and Road Initiative (BRI) blues: World Bank**. (2023). Middle Corridor: A Silver Lining in Times of Turmoil?. World Bank Group power versus production-based explanations for BRI pushback. *Journal of Contemporary China*, 30(129), 345-361.
- Bupp, I. C., & Derian, J. C. (1978). **Light Water: How the Nuclear Dream Dissolved. Basic Books**. (Provides context on the early nuclear programs like the BN-350 reactor).
- CAREC Program. (n.d.). **Economic Corridor Development**. Retrieved July 30, 2025, from <https://www.carecprogram.org/work-with-us/economic-corridor-development>
- Caspian Policy Center. (2023, December 21). **The Middle Corridor Infrastructure Deals and Developments: 2023 in Review**.
- COMCEC. (n.d.). **A Study of International Transport Corridors in OIC Member Countries**. Retrieved July 30, 2025.
- Greater Mekong Subregion (GMS). (n.d.). **Explainer: What is an Economic Corridor?** Retrieved July 30, 2025, from <https://greatermekong.org/explainer-what-economic-corridor>
- De Langen, P. W. (2007). Governance in Seaport Clusters. **Maritime Economics & Logistics**, 9(2), 141-156.
- De Langen, P. 2004. **The Performance of Seaport Clusters: A Framework to Analyze Cluster Performance and an Application to the Seaport Clusters of Durban, Rotterdam and the Lower Mississippi**. PhD thesis, Erasmus Universiteit Rotterdam, Netherlands, pp. 291.
- European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). (2021). **EBRD Study Charts Investment Roadmap for Trans-Caspian Transport Corridor**.
- European Commission, 1997, **On Sea Ports and Maritime Infrastructure**. COM(97)678, Green paper, Brussels, pp. 41.
- Evans, P. B. (1995). **Embedded Autonomy: States and Industrial Transformation**. Princeton University Press.
- Faye, M. L., McArthur, J. W., Sachs, J. D., & Snow, T. (2004). The Challenges Facing Landlocked Developing Countries. **Journal of Human Development**, 5(1), 31-68.
- Fujita, M., Krugman, P., & Venables, A. J. (1999). **The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade**. MIT Press.
- Fujita, M., and Krugman, P. (2004). "The New Economic Geography: Past, Present and the Future," *Papers in Regional Science*, 83(1), 139-164. Available at: <https://www.rrojasdatabank.info/newecgeo04.pdf>
- Government of Kazakhstan. (2014). **State Program of Infrastructural Development "Nurly Zhol"** for 2015-2019. Astana.
- Government of Kazakhstan. (2018, June 4). **Nurly Zhol State Program: Highways, Logistics, Housing and Communal Services**. Official Information Source of the Prime minister of the Republic of Kazakhstan.
- Isaacson, R., & Whitmore, L. (2019). **Kazakhstan's Multi-Vector Foreign Policy: Triumphs and Travails of Striking a Balance**. In D. E. Kuralbekova & A. M. Libman (Eds.), *The Political Economy of Kazakhstan: A Case of Governance in a Rentier State*. Lexington Books.

- Johnson, C. (1982). **MITI and the Japanese Miracle: The Growth of Industrial Policy**, 1925-1975. Stanford University Press.
- Kazakh Invest. (n.d.). **Special Economic Zone "Seaport Aktau"**. Retrieved from invest.gov.kz.
- Kazakhstan Embassies. (2014, November 11). **President Nazarbayev Unveils the New "Nurlu Zhol" Economic policy and Addresses the Nation on the State of the Economy**.
- Kazakhstan National Company Kazakhstan Temir Zholy (KTZ). (2016). **Kuryk Port Development Plans and Capabilities**.
- Khanna, P. (2016). **Connectography: Mapping the Future of Global Civilization**. Random House.
- Kunaka, C., & Carruthers, R. (2014). **Trade and Transport Corridor Management Toolkit**. World Bank Publications. Accessed in January 2024. Available at: <https://shorturl.at/cdvvK>.
- Marine Insight. (2023). **Feeder Vessel and Feeder Port: Meaning, Types, and Importance**. Retrieved from Marine Insight website.
- Notteboom, T., & Rodrigue, J. P. (2005). Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development. **Maritime Policy & Management**, 32(3), 297-313.
- Nurmagambetov, S. (2018). **Kazakhstan's Belt and Road Initiative: Opportunities and Challenges**.
- Leonard, M. (2016). **Why Europe Will Run the 21st Century**. PublicAffairs.
- Leonard, M. (2021). **The Age of Unpeace: How Connectivity Causes Conflict**. Bantam Press.
- LOTUS Containers. (n.d.). **Small ports vs. large ports: Which is the right choice for your business?** Retrieved from LOTUS Containers website.
- Luttwak, E. N. (1990). From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce. **The National Interest**, (20), 17-23. Available at: <https://www.jstor.org/stable/42894676>
- Luttwak, E. N. (1998). **Turbo-Capitalism: Winners and Losers in the Global Economy**. HarperCollins.
- Organization for Cooperation of Railways (OSJD). (n.d.). **OSJD transport corridors**. Retrieved from OSJD website.
- Port Technology International. (2023). **What is a Smart Port?** Retrieved from Port Technology International website.
- Ports Europe. (2023, May 28). **What are the Advantages of Transport Corridors?** President.kz. (2014, November 11). **President Nursultan Nazarbayev Delivers his Annual State of the Nation Address**, "Nurly Zhol – The Path to the Future".
- Rail Turkey. (2014, September 17). **Kazakhstan to Strengthen China Europe Corridor**.
- Reconnecting Asia - CSIS. (2018, March 27). **What Is an Economic Corridor?**
- Rodrigue, J-P. (2024). **The Geography of Transport Systems, Sixth Edition**, New York: Routledge.
- Olcott, M. B. (2011). **Kazakhstan's Nakhodka Moment: The Caspian Pipeline Consortium and the Future of Kazakhstani Oil**. James A. Baker III Institute for Public Policy, Rice University.
- Sherman, R., 2000. **Seaport Governance in the United States and Canada**. American Association of Port Authorities, U.S.
- Starr, S. F., & Cornell, S. E. (Eds.). (2005). **The Baku-Tbilisi-Ceyhan Pipeline: Oil Window to the West**. Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program.
- Starr, S. F. (Ed.). (2007). **The New Silk Roads: Transport and Trade in Greater Central Asia**. Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program.
- Starr, S. F., & Cornell, S. E. (Eds.). (2007). **The Silk Road Strategy: Connecting Central Asia to the World**. Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program.

- Starr, S. F. (Ed.). (2014). **The New Silk Roads: Transport and Trade in Greater Central Asia**. Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program.
- Svevind Energy Group. (2022, October 27). **Kazakhstan and the EU Join Forces on Green Hydrogen**.
- Talley, W., 2009. **Port Economics**. Routledge, London, pp. 229.
- Theo E. Notteboom & Jean-Paul Rodrigue, **Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development, Maritime Policy & Management**, volume 32, Issue 3, July 2005, Pages: 297-313.
- The World Bank. (2021, May 26). **What You Need to Know about Economic Corridors**. World Bank Blogs.
- The World Bank. (2023, November 27). **The Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030**.
- Trans-Caspian International Transport Route Association. (2018). **About the Middle Corridor**.
- World Bank. (2023). **The Middle Corridor Initiative: Where Europe and Asia Meet** [Report]. Available at: <https://eias.org/wp-content/uploads/2024/03/Briefing-Paper-The-Middle-Corridor-Initiative-Where-Europe-and-Asia-Meet.docx.pdf>
- The World Bank. (2024). **Unlocking Kazakhstan's Potential: A New Economic Model for a New Kazakhstan**. World Bank Group.
- UNCTAD, 1975, Port pricing. Secretariat report. TD/B/C.4/110, Geneva/New York, pp. 86.
- UNCTAD, 1976, Manual on Port Management. Parts 1-4, Geneva, pp. 937.
- UNCTAD. (2024, March 27). The new corridors of global trade.
- UN-Habitat. (n.d.). **The Role of Transport and Transit Corridors in Fostering International Cooperation for Sustainable Development: Issues and Recommendations**.
- United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP). (2013). **International North-South Transport Corridor (INSTC): Opportunities for Sustainable Transport and Logistics**.
- Wärtsilä. (n.d.). **Smart Port**. Retrieved from Wärtsilä website.
- Weigend, G., 1958, **Some Elements in the Study of Port Geography**. Geographical Review 48(2), 185-200.
- Wade, R. (1990). **Governing the Market: Economic Theory and the Role of Government in East Asian Industrialization**. Princeton University Press.
- Wigell, S. S. M. (2018). **Geo-Economics as Concept and Practice in International Relations**. Finnish Institute of International Affairs. Available at: https://www.fiia.fi/wp-content/uploads/2018/04/wp102_geo-economics_oikea_issn.pdf
- World Economic Forum. (2025, January 16). **Why Trade Corridors are the Path to a More Resilient Future**.