

اللَّهُمَّ احْمِ
الْحَمِيمَ الْكَرِيمَ!

ژئواکونومی نوین خزر؛ از منابع تا کريدورها

حبيب الله ملكوتى فر^۱

چکیده

پس از فروپاشی شوروی و ظهور دولت‌های مستقل در سواحل دریای خزر، این دریاچه به یکی از پیچیده‌ترین و مهم‌ترین عرصه‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک جهان در قرن بیست و یکم تبدیل شده است. این پهنه آبی محصور در خشکی، دیگر تنها به خاطر ذخایر عظیم انرژی خود شناخته نمی‌شود؛ بلکه امروز به مثابه یک "محور ژئواکونومیک" عمل می‌کند که در قلب رقابتی بزرگ برای کنترل شریان‌های تجاری اوراسیا قرار گرفته است. این پژوهش در پی اثبات آن است که اهمیت امروزه خزر در نقش آن به عنوان میدان رقابت و همکاری کريدورهاى ترانزیتی تعریف می‌شود و این مهم به صورت نبردی خاموش جریان دارد که در آن، خطوط راه‌آهن، بنادر مدرن و بزرگراه‌ها، سلاح‌های اصلی بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای برای بازآرایی نقشه قدرت، نفوذ و تجارت جهانی هستند. این پژوهش از چارچوب تئوریک نهادگرایی نئولیبرال بهره می‌برد و به روش توصیفی و با استفاده از تجربیات میدانی نگارنده، به تحلیل و بررسی فرضیه می‌پردازد.

▪ واژگان کلیدی:

دریای خزر، نهادگرایی نئولیبرال، اوراسیا، کريدور، بنادر، انرژی، ترانزیت.

درجه مقاله: علمی - پژوهشی

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۵/۰۲/۲۰

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۴/۰۹/۱۲

^۱. دکترای روابط بین‌الملل از دانشگاه تهران، رئیس اداره پژوهش‌های علمی و امور نشر وزارت امور خارجه و مدیر علمی پژوهشی

فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز. Asoormalak@gmail.com

مقدمه

دریای خزر که روزگاری در دوران شوروی به "دریاچه صلح و دوستی" شهرت داشت و عمدتاً یک پهنه آبی مشترک میان ایران و اتحاد جماهیر شوروی بود، پس از فروپاشی دیوار برلین و ظهور دولت‌های مستقل در سواحل آن، به یکی از پیچیده‌ترین و مهم‌ترین عرصه‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک جهان در قرن بیست و یکم تبدیل شده است (Shaffer, 2001). این پهنه آبی محصور در خشکی، دیگر تنها به خاطر ذخایر عظیم انرژی خود شناخته نمی‌شود؛ بلکه امروز به‌مثابه یک "محور ژئواکونومیک"^۱ عمل می‌کند که در قلب رقابتی بزرگ برای کنترل جریان‌های تجاری اوراسیا قرار گرفته است.

این پژوهش استدلال می‌کند که برای درک واقعی اهمیت خزر، اولاً باید اهمیت خزر به-ویژه از حیث منابع را درک کرد و سپس باید از یک تحلیل صرفاً مبتنی بر منابع انرژی فراتر رفت. اهمیت امروزه خزر در نقش آن به‌عنوان میدان رقابت و همکاری کریدورهای ترانزیتی تعریف می‌شود؛ نبردی خاموش که در آن، خطوط راه‌آهن، بنادر مدرن و بزرگراه‌ها، سلاح‌های اصلی بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای برای بازآرایی نقشه قدرت، نفوذ و تجارت جهانی هستند. در این پیوند، ابتدا پتانسیل‌های ذاتی دریای خزر به‌عنوان "جایزه بزرگ" این بازی بررسی شده و سپس، مهم‌ترین کریدورهای در حال رقابت در این حوزه به‌صورت عمیق تحلیل خواهند شد.

پویایی‌های خزر، آن‌چنان است که برای تحلیل و درک رقابت‌های این منطقه نیازمند آن هستیم که آموزه‌های کلاسیک مفاهیم ژئوپلیتیک نظریه‌های دیگر را با مفاهیم مدرن ژئواکونومی و اتصال‌گرایی پیوند دهیم. زمانی مک‌کیندر^۲ اوراسیا را "قلب زمین" یا هارتلند^۳ می‌دانست و معتقد بود هر قدرتی که بر این منطقه مسلط شود، بر جهان حاکم خواهد شد. دریای خزر دقیقاً در مرکز این هارتلند قرار دارد (Mackinder, 1904). سپس نیکولاس اسپایکمن^۴ با اصلاح نظریه مک‌کیندر، استدلال کرد که کنترل حاشیه یا "ریملند"^۵ (مناطق ساحلی اوراسیا) کلید کنترل جهان است (Spykman, 1944). کشورهای ساحلی خزر (به‌ویژه ایران، آذربایجان و قزاقستان) بخش مهمی از این ریملند هستند. هرچند هر دو نظریه به ما کمک می‌کنند تا بفهمیم چرا رقابت میان قدرت‌های دریایی (غرب) و قدرت‌های

^۱. Geo-economic Pivot

^۲. Halford Mackinder

^۳. Heartland

^۴. Nicholas Spykman

^۵. Rimland

خشکی (روسیه و چین) در سواحل خزر تا این حد شدید است. کریدور میانی نماد بارز تلاش "ریملند" برای دور زدن قدرت سنتی "هارتلند" (روسیه) است. در واقع، در قرن ۲۱، کنترل هارتلند دیگر به معنای اشغال نظامی نیست، بلکه به معنای کنترل جریان انرژی و کالا از طریق آن است. کریدورهایی که از این منطقه می‌گذرند، ابزارهای جدید برای اعمال نفوذ بر همین هارتلند هستند. آلفرد ماهان^۱ نیز بر اهمیت کنترل دریاهای خطوط مواصلاتی دریایی و بنادر استراتژیک تأکید داشت (Mahan, 1890). اگرچه خزر یک دریای بسته است، اما اصول ماهان به شکلی استعاری در آن مصداق دارد. در اینجا، کنترل بنادر کلیدی مانند آکتائو، کوریک، باکو، انزلی و ترکمن‌باشی و همچنین کنترل خطوط لوله انرژی (که جریان‌های مدرن دریایی هستند)، ابزار اعمال قدرت دریایی در یک پهنه بسته آبی است.

پاراگ خانان^۲ استدلال می‌کند که در قرن ۲۱، جنگ‌ها نه بر سر مرزهای سیاسی که بر سر کنترل خطوط اتصال^۳ است (Khanna, P. 2016). این خطوط شامل زیرساخت‌های حمل‌ونقل، خطوط لوله انرژی و کابل‌های اینترنت می‌شوند. از این منظر، رقابت در خزر یک "جنگ اتصال" است (ملکوتی فر، ۱۴۰۴). پیروز این میدان، کشوری نیست که بزرگ‌ترین ارتش را دارد، بلکه کشوری است که بتواند خود را به‌عنوان یک "گره" یا "هاب"^۴ ضروری و غیرقابل حذف در شبکه‌های جهانی عرضه و ترانزیت تثبیت کند. این سخن به بهترین شکل، ماهیت رقابت کریدورها را توضیح می‌دهد.

ادبیات پژوهش. در دوره کنونی، گفتمان غالب در ادبیات پژوهش ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک آسیای مرکزی به‌طور قابل توجهی تحت تأثیر ابتکار کمربند و راه چین^۵ 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 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"^۶ است که به نفع همه تمام می‌شود یا یک "تله بدهی"^۷ برای کشورهای میزبان؟ (Blanchard, 2021). بلانشارد استدلال می‌کند که واقعیت پیچیده‌تر است: طرح

¹. Alfred Thayer Mahan

². Parag Khanna

³. Connectivity

⁴. Node/Hub

⁵. Belt and Road Initiative (BRI)

⁶. Public good

⁷. Debt-Trap

کمربند و راه نه کاملاً خیرخواهانه است و نه کاملاً استثمارگرانه. اهداف اصلی چین عبارت‌اند 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^۱ (Blanchard, 2021). اهمیت این تحلیل انتقادی در آن است که به ما کمک می‌کند تا بفهمیم چرا کشورها به دنبال ایجاد کریدورهای جایگزین هستند. درواقع 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.

در واکنش به ابتکار کمربند و راه و همچنین تحولات ژئوپلیتیک (مانند جنگ اوکراین و تنش روسیه با غرب)، کریدورهای جایگزین اهمیت فزاینده‌ای یافته‌اند. یک اثر بسیار مهم و کلیدی در مورد کریدور میانی مقاله کندر دین و باسکی است. این دو در مقاله‌ای با عنوان "کریدور میانی: توسعه سیاست و پتانسیل تجاری مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی ترانس خزر" بر اهمیت فزاینده کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی ترانس-کاسپین^۲ یا "کریدور میانی" تأکید می‌کنند. این کریدور چین را از طریق آسیای مرکزی، دریای خزر، قفقاز (آذربایجان و گرجستان) و ترکیه به اروپا متصل می‌کند و محرک اصلی طرح آن، تمایل به دور زدن روسیه به دلیل ریسک‌های سیاسی و تحریم‌ها، به‌ویژه پس از جنگ اوکراین است. مهم‌ترین چالش این کریدور آن است که یک مسیر چندوجهی^۳ است که نیازمند هماهنگی بین حمل‌ونقل ریلی، دریایی (در خزر و دریای سیاه) و جاده‌ای است (Kenderdine & Baski, 2023). این امر باعث افزایش هزینه‌ها و پیچیدگی‌های لجستیکی می‌شود. اهمیت این مقاله و مقالاتی دیگر در این موضوع آن است که به‌طور مستقیم به مطالعه موردی این مقاله مرتبط است. برخی از بنادر دریای خزر از جمله آکتائو و کوریک، گلوگاه استراتژیک این کریدور هستند. درواقع موفقیت یا شکست کریدور میانی مستقیماً به کارایی این دو بندر بستگی دارد.

در مورد کریدور شمال-جنوب، سوربلو^۴ در مقاله‌ای با عنوان "کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب: رقیبی واقعی برای کانال سوئز؟"، کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب^۵ را به‌عنوان یک پروژه با محوریت هند، ایران و روسیه بررسی می‌کند. هدف این کریدور اتصال هند به روسیه و اروپای شمالی از طریق ایران و دریای خزر است. به

^۱. Sino-centric

^۲. The Trans-Caspian International Transport Route (TITR)

^۳. Multimodal

^۴. P. Sorbello

^۵. International North-South Transport Corridor (INSTC)

اعتقاد نویسندگان این مسیر به طور قابل توجهی (حدود ۴۰٪ در مسافت و ۳۰٪ در هزینه) کوتاه تر از مسیر سنتی از طریق کانال سوئز است؛ اما تحریم های بین المللی علیه ایران، زیرساخت های توسعه نیافته (به ویژه حلقه مفقوده راه آهن رشت-آستارا) و بی ثباتی سیاسی منطقه ای، مانع اصلی این کریدور است (Sorbelli, 2022). احتمالاً یکی از چالش های اصلی این کریدور، ماهیت چند وجهی آن است که نیازمند هماهنگی دقیق میان حمل و نقل ریلی، دریایی و جاده ای بوده و پیچیدگی های لجستیکی را افزایش می دهد. در هر صورت این مقاله از این جهت اهمیت دارد که جایگاه ایران را در جورچین ژئواکونومیک اوراسیا مشخص می کند و نشان می دهد که چگونه کریدور شمال-جنوب می تواند به طور همزمان با کریدور میانی برای جذب ترافیک شمال-جنوب رقابت کند و یا به عنوان یک مسیر انشعابی همکاری نماید.

ادبیات معاصر از کلیشه "بازی بزرگ جدید" که رقابت قدرت های بزرگ را صفر-و-یک می بیند، فاصله می گیرند. اثر مهمی که در این زمینه نوشته شده است، مقاله پانتوسی و لاین در ۲۰۱۷ تحت عنوان "یک بازی بزرگ جدید در یک بازی بزرگ جدید: چین، روسیه و آمریکا در آسیای مرکزی" است. در این مقاله نویسندگان استدلال می کنند که وضعیت فعلی یک بازی پیچیده با حاصل جمع غیرصفر^۱ است. روسیه و چین در عین همکاری برای محدود کردن نفوذ غرب، برای کسب سهم اقتصادی در منطقه با یکدیگر رقابت ملایمی دارند؛ دولت های آسیای مرکزی در عوض یاد گرفته اند که با اتخاذ سیاست خارجی چندوجهی^۲ از رقابت قدرت های بزرگ به نفع خود استفاده کنند و استقلال عمل خود را به حداکثر برسانند (Pantucci & Lain, 2017). این چارچوب تحلیلی به ما اجازه می دهد تا استراتژی قزاقستان را بهتر درک کنیم. این کشور همزمان عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا به رهبری روسیه است، شریک اصلی چین در ابتکار کمربند و راه است و به طور فعال کریدور میانی را با همکاری ترکیه و اتحادیه اروپا توسعه می دهد. این یک نمونه کلاسیک از موازنه گری هوشمندانه برای کسب بیشترین منافع ژئواکونومیک است.

در حوزه لجستیک و توسعه در آسیای مرکزی، بخش قابل توجهی از ادبیات پژوهشی بر استراتژی های غلبه بر چالش های ناشی از محصور بودن در خشکی متمرکز است. کشورهای محصور در خشکی^۳ با موانع منحصربه فردی برای توسعه اقتصادی مواجه هستند که از آن جمله می توان به هزینه های بالاتر حمل و نقل، وابستگی به کشورهای همسایه برای دسترسی

^۱. Non-zero-sum Game

^۲. Multi-vector foreign policy

^۳. Landlocked Developing Countries (LLDCs)

به بازارهای جهانی و آسیب‌پذیری در برابر بی‌ثباتی‌های منطقه‌ای اشاره کرد (UNCTAD, 2023). این چالش‌ها موانع قابل‌توجهی بر سر راه یکپارچگی اقتصادی و توسعه پایدار این کشورها ایجاد می‌کنند (Faye et al. 2004).

ادبیات موجود در این زمینه، به‌ویژه بر راهکارهایی تمرکز دارد که کشورهای نظیر قزاقستان، به‌عنوان بزرگ‌ترین کشور محصور در خشکی جهان، برای تبدیل این نقطه‌ضعف جغرافیایی به یک مزیت استراتژیک از طریق تبدیل‌شدن به "پل ارتباطی"^۱ به‌کار گرفته‌اند (The World Bank, 2024). مهم‌ترین آثار در این زمینه گزارش‌های نهادهای بین‌المللی است. نهادهایی همانند آنکتاد^۲ و بانک جهانی چارچوب‌های تحلیلی جامعی برای درک مشکلات این کشورها ارائه داده‌اند. در فصل ویژه مربوط به کشورهای محصور در خشکی گزارش ۲۰۲۰ آنکتاد نکات بسیار مهم و اساسی در این باره به چشم می‌خورد. به‌عنوان نمونه، در گزارش‌های آنکتاد به‌طور مداوم به نکات اساسی در این باره اشاره شده است. این گزارش‌ها و تحلیل‌های مشابه نشان می‌دهد که به‌طور متوسط، کشورهای محصور در خشکی برای هر دلار صادرات، تقریباً دو برابر کشورهای ساحلی هزینه حمل‌ونقل پرداخت می‌کنند (UNCTAD, 2023). این هزینه بالا، رقابت‌پذیری صادرات آن‌ها را به‌شدت کاهش می‌دهد (Arvis et al. 2021)؛ وابستگی کامل به زیرساخت‌ها و سیاست‌های گمرکی کشورهای ترانزیت، یکی دیگر از چالش‌های اساسی است. هرگونه تنش سیاسی یا ناکارآمدی بوروکراتیک در کشور همسایه می‌تواند به‌سرعت تجارت آن‌ها را مختل کند. برای مقابله با این چالش‌ها، راهکارهایی نظیر بهبود زیرساخت‌های سخت و نرم، ساده‌سازی رویه‌های گمرکی، سرمایه‌گذاری در کریدورهای حمل‌ونقل کارآمد و تقویت همکاری‌های منطقه‌ای پیشنهاد شده است. توسعه زیرساخت‌های لجستیکی و حمل‌ونقل، نه‌تنها به کاهش هزینه‌ها کمک می‌کند، بلکه می‌تواند زمینه‌ساز جذب سرمایه‌گذاری و توسعه اقتصادی پایدار در این کشورها گردد.

شیرایف نیز در مقاله‌ای با عنوان "کریدور میانی: راه طولانی پیش رو" که توسط اندیشکده معتبر تحقیقات سیاست خارجی منتشر شده، به تحلیل ژئوپلیتیک کریدور میانی پس از جنگ اوکراین می‌پردازد و استدلال می‌کند که باوجود افزایش ناگهانی اهمیت این کریدور، تبدیل آن به یک جایگزین کامل برای مسیرهای شمالی (روسیه) نیازمند سرمایه‌گذاری عظیم و هماهنگی سیاسی بسیار بالا است. این مقاله به نقش کلیدی ترکیه و آذربایجان در کنار قزاقستان برای تحقق این هدف اشاره می‌کند. این تحلیل، نگاهی

^۱. land-bridge

^۲. United Nations UNCTAD

واقع بینانه به آینده کریدور میانی ارائه می دهد و از اغراق در مورد موفقیت های آن پرهیز می کند (Shirayev, 2023).

در مجموع، ادبیات بسیار غنی و خوبی در جنبه های گوناگون این پژوهش نگاشته شده که در جای جای آن از همه آن ها بهره برده خواهد شد و با کنار هم گذاشتن این جنبه های مختلف، یافته نو و جدیدی را بر یافته های آن ها خواهد افزود.

در میان آثار داخلی مقاله نگارنده با عنوان "جنگ اتصال: نقش بنادر کوچک در کریدورهای بین المللی با تکیه بر توسعه بنادر آکتائو و کوریک" تلاش دارد تا در چارچوب نظریات دولت توسعه گرا و ژئواکونومی توضیح دهد که ظهور بنادر کوچک و متوسط به عنوان گره های حیاتی و اتصال دهنده مناطق دورافتاده در حمل و نقل بین المللی تا چه اندازه در حمل و نقل جهانی مهم است. این مقاله با بررسی توسعه دو بندر کوچک آکتائو و کوریک در سال های اخیر و نقش اصلی و بسیار مهمی که در ابر پروژه کمربند و راه چین ایفا می کنند، آن ها را از نقاط کلیدی پروژه های کریدوری از جمله کریدور شمال - جنوب می داند (ملکوتی فر، ۱۴۰۴).

در مجموع این گزارش ها زمینه و ضرورت استراتژی های دولت های منطقه را روشن می کنند. توسعه بنادر مهم منطقه خزر و سرمایه گذاری در کریدور میانی، پاسخی مستقیم به چالش هایی ساختاری اقتصادی است.

چارچوب نظری. نهادگرایی نئولیبرال به بهترین شکل محیط بین المللی را که کریدورها در آن شکل می گیرند، تحلیل می کنند. این نظریه برخلاف رئالیسم که بر رقابت و کشمکش تأکید دارد، معتقد است که دولت ها حتی در یک محیط آنارشیک، می توانند از طریق نهادها، رژیم ها و توافق نامه های بین المللی به همکاری های پایدار و سودمند دوجانبه دست یابند (Keohane, 1984; Keohane & Nye, 1977). نهادها با کاهش عدم قطعیت، تسهیل جریان اطلاعات و کاهش هزینه های تعامل، همکاری را ممکن می سازند (Axelrod & Keohane, 1985). بر این اساس کریدور میانی، کریدور شمال - جنوبی و یا کمربند و راه صرفاً مجموعه ای از زیرساخت های فیزیکی نیستند؛ آن ها رژیم های همکاری بین المللی هستند. نهادهایی مانند برنامه کارس^۱ بانک توسعه آسیایی^۲، سازمان همکاری شانگهای^۳ و شورای همکاری کشورهای ترک زبان^۴ بسترهایی را برای هماهنگی و همکاری در جهت ساخت این

^۱. Central Asia Reegional Economic Cooperation (CAREC)

^۲. Asian Development Bank (ADB)

^۳. Shanghai Cooperation Organization (SCO)

^۴. Organization for Turk States (OTS)

کریدورها فراهم کرده‌اند. این نظریه توضیح می‌دهد که چگونه کشورهایی با منافع متفاوت (مانند چین، قزاقستان، آذربایجان، ترکیه) می‌توانند بر سر یک پروژه مشترک مانند کریدور میانی به توافق برسند، زیرا منافع حاصل از همکاری (کاهش هزینه و زمان حمل‌ونقل) بر انگیزه‌های رقابت غلبه می‌کند (Keohane, 1984).

دو شخصیت محوری نهادگرایی نئولیبرال یعنی رابرت کوهن و جوزف نای در کتاب "قدرت و وابستگی متقابل: سیاست جهانی در حال گذار" به تبیین نظریه خویش پرداختند (Keohane & Nye, 1977). درواقع این کتاب، قبل از تدوین کامل نئورئالیسم والتز منتشر شد و سنگ‌بنای فکری نهادگرایی را گذاشت. کوهن و نای مفهوم "وابستگی متقابل پیچیده"^۱ را معرفی کردند. آن‌ها استدلال کردند که در جهان مدرن، روابط بین‌الملل دیگر فقط به مسائل امنیتی و نظامی محدود نمی‌شود (Keohane & Nye, 1977). سه ویژگی اصلی این وابستگی متقابل پیچیده عبارت‌اند از: کانال‌های چندگانه. روابط بین جوامع فقط از طریق دولت‌ها نیست، بلکه شامل روابط بین شرکت‌های چندملیتی، سازمان‌های غیردولتی و افراد نیز می‌شود (Keohane & Nye, 1977)؛ عدم وجود سلسله‌مراتب در موضوعات. مسائل اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی در کنار مسائل نظامی اهمیت یافته‌اند و دیگر نمی‌توان گفت امنیت نظامی همیشه در رأس دستور کار قرار دارد (Keohane & Nye, 1977)؛ کاهش نقش نیروی نظامی: در روابط بین کشورهای درگیر در وابستگی متقابل پیچیده (مانند کشورهای غربی)، استفاده از نیروی نظامی به‌عنوان ابزار سیاست خارجی، پرهزینه و ناکارآمد شده است (Keohane, 1984).

کوهن خود در کتاب اثرگذار خود موسوم به "بعد از سلطه: همکاری و اختلاف در اقتصاد سیاسی جهان" به‌طور اساسی به این پرسش پاسخ می‌دهد که آیا همکاری بین‌المللی می‌تواند حتی پس از افول قدرت سلطه‌گر (هژمون) (مانند ایالات متحده) که آن را ایجاد کرده بود، ادامه یابد؟ درواقع این کتاب پاسخ مستقیم کوهن به نئورئالیست‌ها و یک اثر کلاسیک نهادگرایی نئولیبرال است. کوهن در این کتاب به این پرسش پاسخ مثبت می‌دهد. او استدلال می‌کند که دولت‌ها به دلیل منافع شخصی به همکاری ادامه می‌دهند و نهادهایی بین‌المللی برای این منظور ایجاد می‌کنند و این نهادها به آن‌ها کمک می‌کنند تا بر موانع اصلی همکاری غلبه کنند (Keohane, 1984).

^۱. Complex Interdependence

نقش محوری نهادهای بین‌المللی. این مهم‌ترین اصل این نظریه است. نهادهای بین‌المللی (که شامل سازمان‌های رسمی مانند سازمان ملل و بانک جهانی و همچنین رژیم‌ها و توافقنامه‌های غیررسمی مانند رژیم منع گسترش سلاح‌های هسته‌ای یا توافقنامه کریدور میانی می‌شود)، به چند طریق کلیدی همکاری را تسهیل می‌کنند:

۱. کاهش هزینه‌های تعامل.^۱ نهادها یک چارچوب آماده برای مذاکره و توافق فراهم می‌کنند و نیاز به ایجاد ساختارهای جدید برای هر موضوع را از بین می‌برند (Keohane, 1984)؛^۲ افزایش اطلاعات و شفافیت. نهادها اطلاعات معتبری در مورد رفتار دولت‌ها ارائه می‌دهند و عدم قطعیت را کاهش می‌دهند. آن‌ها به دولت‌ها کمک می‌کنند تا بفهمند آیا دیگران به تعهدات خود پایبند هستند یا خیر (Axelrod & Keohane, 1985)؛^۳ تسهیل نظارت و راستی‌آزمایی.^۴ نهادها مکانیسم‌هایی برای نظارت بر اجرای توافقات ایجاد می‌کنند و احتمال "تقلب" را کاهش می‌دهند (Krasner, 1983) و؛^۴ ایجاد "سایه آینده" با نهادینه کردن روابط، نهادها باعث می‌شوند که دولت‌ها بدانند در آینده نیز با یکدیگر تعامل خواهند داشت. این "سایه آینده" باعث می‌شود که دولت‌ها از رفتارهای فرصت‌طلبانه کوتاه‌مدت پرهیز کنند، زیرا به اعتبار بلندمدت خود آسیب می‌زند (Axelrod & Keohane, 1985).

در مجموع، به اعتقاد نگارنده، نظریه نهادگرایی نئولیبرال چارچوبی عالی برای تحلیل کریدورهای حمل‌ونقل فراهم می‌کند. کنسرسیوم کریدور میانی یا توافقنامه کریدور شمال - جنوب دقیقاً نمونه‌هایی از "نهادهای بین‌المللی" هستند که برای تسهیل همکاری میان کشورهای مسیر (قزاقستان، آذربایجان، ایران، هند و...) ایجاد شده‌اند (Asian Development Bank, 2020; SCO Secretariat, 2021). این نهادها با ایجاد قوانین مشترک، هماهنگ‌سازی تعرفه‌ها و ایجاد یک پلتفرم برای مذاکره، به دولت‌ها کمک می‌کنند تا بر بی‌اعتمادی و مشکلات هماهنگی غلبه کرده و به "دستاوردهای مطلق" (کاهش هزینه و زمان حمل‌ونقل) دست یابند (Keohane, 1984).

۱. منابع دریای خزر

منطقه دریای خزر از زمان‌های دور برای خیلی از کشورها منطقه‌ای جذاب بوده است. این جذابیت و متعاقب آن رقابت شدید بر سر آن، از پتانسیل‌های چندوجهی این منطقه سرچشمه می‌گیرد. بخشی از این پتانسیل عظیم مربوط به ذخایر بسیار غنی انرژی فسیلی است:

^۱. Transaction Costs

^۲. Monitoring & Verification

ذخایر انرژی خزر. اهمیت استراتژیک حوزه خزر، بیش از هر عامل دیگری، در ذخایر عظیم و نسبتاً بکر هیدروکربوری آن ریشه دارد که یکی از بزرگ‌ترین مناطق دارای ذخایر هیدروکربوری توسعه‌نیافته در جهان است. برای دهه‌ها، دسترسی به این منابع و کنترل مسیرهای صادراتی آن، محور اصلی "بازی بزرگ جدید" در اوراسیا بوده است (Kleveman, 2003). میدان‌های نفتی غول‌پیکری مانند تنگیز^۱ و کاشاگان^۲ (در قزاقستان) و میدان گازی شاه‌دنیز^۳ (در آذربایجان)، این منطقه را به یک بازیگر کلیدی در تأمین امنیت انرژی جهانی، به‌ویژه برای اروپا و چین، تبدیل کرده است. این ذخایر، هم منبع درآمد سرشار برای کشورهای ساحلی و هم ابزاری قدرتمند برای چانه‌زنی دیپلماتیک هستند. برای درک عمق این رقابت، لازم است ابتدا مقیاس، مشخصات و بازیگران کلیدی این میدان‌های انرژی را بشناسیم.

میدان‌های غول‌پیکر. تخمین ذخایر در یک منطقه محصور و دارای اختلافات حقوقی مانند خزر، همواره با عدم قطعیت همراه بوده است. بااین‌حال، معتبرترین نهادهای بین‌المللی برآوردهای قابل اتکایی ارائه داده‌اند. بر اساس گزارش اداره اطلاعات انرژی ایالات متحده (EIA)، منطقه خزر (شامل ذخایر خشکی و دریایی کشورهای ساحلی) در سال ۲۰۲۳ دارای حدود ۴۸ میلیارد بشکه نفت و ۲۹۲ تریلیون فوت مکعب گاز طبیعی به‌عنوان ذخایر "اثبات‌شده" و "محتمل" است (U.S. Energy Information Administration, 2024). نکته مهم آن است که بخش قابل توجهی از این ظرفیت، به‌خصوص در بخش‌های عمیق‌تر و توسعه‌نیافته (مانند بخش ایرانی و ترکمنی)، هنوز در مرحله "اکتشاف" قرار دارد و می‌تواند این ارقام را در آینده به‌طور چشمگیری افزایش دهد. این ذخایر عظیم، منطقه خزر را پس از خلیج فارس و سیبری، در رتبه سوم بزرگ‌ترین مناطق دارای ذخایر انرژی جهان قرار می‌دهد (Cohen, 2012).

بنابراین باید همواره به‌یاد داشت که موفقیت یا شکست استراتژی‌های ژئواکونومیک در منطقه خزر تا حد زیادی به توسعه و بهره‌برداری از چند میدان نفتی و گازی ابرغول^۴ وابسته است. قزاقستان به‌تنهایی بیش از ۶۰ درصد ذخایر نفتی منطقه را در اختیار دارد و دو پروژه آن، ستون فقرات تولید نفت خزر هستند: میدان تنگیز و میدان کاشاگان، گرچه تردیدی نیست که آذربایجان نقش تاریخی پیشگام را در اتصال منابع خزر به بازارهای غربی ایفا کرده است.

^۱. Tengiz Field

^۲. Kashagan Field

^۳. Shah Deniz Gas Field

^۴. Super-giant

میدان تنگیز. این میدان که در سال ۱۹۷۹ در دوران شوروی کشف شد، در خشکی و در شمال غربی قزاقستان نزدیک به سواحل خزر واقع شده است. میدان تنگیز یکی از عمیق‌ترین میدان‌های نفتی ابرغول جهان است. نفت آن به دلیل فشار بسیار بالا و درصد بالای سولفید هیدروژن (نفت ترش^۱)، از نظر فنی بسیار پیچیده و پرهزینه است (Chevron, n.d.). ذخایر قابل برداشت آن بین ۶ تا ۹ میلیارد بشکه نفت تخمین زده می‌شود. این میدان توسط کنسرسیوم "تنگیزشورون اوایل"^۲ اداره می‌شود که شامل شورون^۳ (۵۰٪)، اکسان موبیل^۴ (۲۵٪)، شرکت ملی قزاقستان کازمونای گاز^۵ (۲۰٪) و لوکار کوئی روسیه (۵٪) است. این ترکیب، خود نشان‌دهنده یک موازنه قدرت میان شرکت‌های آمریکایی، دولت قزاقستان و نفوذ روسیه است. نفت تنگیز، منبع اصلی خط لوله کنسرسیوم خط لوله خزر^۷ است که نفت قزاقستان را به بندر نوروسیسک روسیه در دریای سیاه می‌رساند. این خط لوله، هم شریان حیاتی اقتصاد قزاقستان و هم ابزار فشار قدرتمند روسیه بر این کشور است (Olcott, 2011).

میدان کاشاگان. این میدان در سال ۲۰۰۰، در بخش شمالی و کم‌عمق دریای خزر کشف شد که بزرگ‌ترین کشف نفتی جهان در ۳۰ سال گذشته بود. ذخایر قابل برداشت آن حدود ۹ تا ۱۳ میلیارد بشکه نفت برآورد می‌شود (North Caspian Operating Company, 2025). توسعه این میدان به دلیل شرایط سخت محیطی (یخ زدن دریا در زمستان)، عمق کم آب، فشار بالای مخزن و گاز بسیار ترش، به یکی از پرهزینه‌ترین و پیچیده‌ترین پروژه‌های انرژی در تاریخ جهان تبدیل شده است. کمپانی عاملیت شمال دریای خزر^۸ آن را اداره می‌کند که شامل کازمونای گاز، انی، اکسان موبیل، شیل، توتال انرژی، شرکت ملی نفت چین و اینپکس^۹ ژاپن است (NCOC, 2025). این تنوع بازیگران، تلاشی برای توزیع ریسک فنی و مالی عظیم این پروژه است (NCOC, 2025). کاشاگان به‌عنوان "امید اصلی" تنوع‌بخشی به مسیرهای صادراتی قزاقستان و منبع تغذیه بالقوه برای کریدور میانی و خط لوله باکو-تفلیس-جیهان^{۱۰} دیده می‌شود. توسعه این میدان به دلیل شرایط سخت محیطی (مانند یخ‌زدگی دریا در زمستان)،

¹. Sour Crude

². Tengizchevroil - TCO

³. Chevron

⁴. ExxonMobil

⁵. KazMunayGas

⁶. LukArco

⁷. Caspian Pipeline Consortium (CPC)

⁸. North Caspian Operating Company (NCOC)

⁹. KazMunayGas, Eni, Shell, TotalEnergies, China National Petroleum Corporation (CNPC) and Inpex

¹⁰. Baku-Tbilisi-Ceyhan Pipeline (BTC)

عمق کم آب، فشار بالای مخزن و گاز بسیار ترش، به یکی از پرهزینه‌ترین و پیچیده‌ترین پروژه‌های انرژی در تاریخ جهان تبدیل شده است (U.S. Energy Information Administration, 2021). این هرگونه وقفه در تولید آن (مانند آنچه به دلیل نشت لوله رخ داد) تأثیر مستقیمی بر درآمدهای دولت قزاقستان دارد. گرچه تردیدی نیست که آذربایجان نقش تاریخی پیشگام را در اتصال منابع خزر به بازارهای غربی ایفا کرده است.

بلوک آذری-چراغ-گونشلی^۱. در بخش آذربایجانی دریای خزر، مجموعه میدان‌های نفتی آذری-چراغ-گونشلی (ACG) سنگ بنای بخش انرژی این کشور پس از استقلال را تشکیل می‌دهد. توسعه این مجموعه با امضای "قرارداد قرن" در سال ۱۹۹۴ آغاز شد که کنسرسیومی از شرکت‌های بین‌المللی را برای سرمایه‌گذاری گرد هم آورد (Starr & Cornell, 2005). این میدان‌ها حدود ۵ تا ۶ میلیارد بشکه نفت قابل برداشت دارند و توسط کنسرسیوم آیوک^۲ به رهبری بریتیش پترولیوم^۳ اداره می‌شوند و به‌عنوان قلب و منبع اصلی خط لوله نفت باکو-تفلیس-جیهان عمل می‌کنند؛ پروژه‌ای که با حمایت شدید آمریکا و اروپا ساخته شد تا برای اولین بار، نفت خزر را بدون عبور از خاک روسیه به بازارهای جهانی برساند. موفقیت این مجموعه و خط لوله باکو-تفلیس-جیهان، نقشه ژئواکونومیک منطقه را برای همیشه تغییر داد (Starr & Cornell, 2005; U.S. Energy Information Administration, 2021).

میدان گازی شاه‌دیز. این میدان در سال ۱۹۹۹ کشف شد و یکی از بزرگ‌ترین میدان‌های گازی جهان است. دارای حدود ۴۰ تریلیون فوت مکعب (بیش از یک تریلیون متر مکعب) گاز طبیعی است. کنسرسیومی به رهبری بریتیش پترولیوم آن را اداره می‌کند. این میدان منبع تغذیه انحصاری کریدور گازی جنوبی^۴ است؛ زنجیره‌ای از خطوط لوله‌های تناب^۵، خط لوله جنوب^۶ و خط لوله فرآدریاتیک^۷ که گاز آذربایجان را از طریق گرجستان و ترکیه به قلب اروپا (ایتالیا) می‌رساند. این پروژه، ستون فقرات استراتژی اتحادیه اروپا برای کاهش وابستگی به گاز روسیه است و آذربایجان را به یک بازیگر کلیدی در امنیت انرژی اروپا تبدیل کرده است (European Commission, n.d.). ترکمنستان نیز در این منطقه دارای چهارمین ذخایر بزرگ گاز طبیعی جهان است.

^۱. Azeri-Chirag-Gunashli (ACG)

^۲. Anglo-Persian Oil Company (AIOC)

^۳. British Petroleum (BP)

^۴. Southern Gas Corridor

^۵. The Trans Anatolian Natural Gas Pipeline Project (TANAP)

^۶. The South Caucasus Pipeline (SCP)

^۷. Trans Adriatic Pipeline (TAP)

میدان گازی گالکینیش^۱. میدان گالکینیش در ترکمنستان به تنهایی دومین میدان بزرگ گازی جهان پس از پارس جنوبی/گنبد شمالی است (Reuters, 2023). باوجود ذخایر عظیم، چالش اصلی ترکمنستان همواره صادرات بوده است. این کشور به شدت به خطوط لوله به مقصد چین وابسته است (Carnegie Endowment for International Peace, 2024). رؤیای دیرینه ترکمنستان و اروپا، ساخت خط لوله گازی ترانس-کاسپین^۲ برای اتصال گاز این کشور به کریدور گازی جنوبی و اروپا است. این پروژه به دلیل مخالفت‌های سرسختانه روسیه و ایران و همچنین چالش‌های مالی و فنی، دهه‌هاست که محقق نشده و به یکی از نقاط اصلی تنش ژئواکونومیک در خزر تبدیل شده است (Kramer, 2021).

بخش ایرانی خزر عمده‌تأ اکتشاف نشده باقی‌مانده است. تحریم‌های بین‌المللی مانع از جذب سرمایه و فناوری لازم برای توسعه میدان‌هایی مانند سردار جنگل شده است. این امر باعث شده ایران باوجود ساحل طولانی، عملاً یک بازیگر حاشیه‌ای در تولید انرژی خزر باقی بماند. بخش روسی خزر نیز دارای ذخایر قابل توجه اما کوچک‌تری نسبت به قزاقستان و آذربایجان است. قدرت اصلی روسیه نه در تولید که در کنترل مسیرهای صادراتی (مانند خط لوله سی. پی. سی^۳) و قدرت نظامی-سیاسی برای وتو کردن پروژه‌های رقیب (مانند خط لوله گاز ترانس کاسپین) نهفته است (Mehdiyev, 2020).

تحلیل دقیق این میدان‌ها نشان می‌دهد که ذخایر انرژی در خزر تنها یک کالای اقتصادی نیستند، بلکه ابزارهای قدرتمند دیپلماتیک و ژئوپلیتیک هستند. نفت و گاز این منطقه امنیت انرژی جهانی را تعریف می‌کنند چراکه اروپا برای کاهش وابستگی به روسیه و چین برای تأمین رشد اقتصادی خود، به این منابع چشم دوخته‌اند؛ مسیر کریدورها را تعیین می‌کنند چراکه تمام کریدورهای شرق-غرب و شمال-جنوب، یا برای انتقال این منابع طراحی شده‌اند یا برای ارائه مسیر جایگزین به تولیدکنندگان آن؛ منشأ درآمد و ثبات (یا بی‌ثباتی) داخلی هستند چراکه اقتصادهای قزاقستان و آذربایجان به شدت به درآمدهای حاصل از این پروژه‌ها وابسته هستند؛ میدان رقابت شرکت‌های غول‌پیکر انرژی هستند چراکه حضور هم‌زمان شرکت‌های آمریکایی، اروپایی، روسی و چینی در این پروژه‌ها، خود بازتابی از شطرنج‌بازی بزرگ ژئوپلیتیک در مقیاسی کوچک‌تر است و؛ درنهایت، هر بشکه نفت و هر مترمکعب گازی که از خزر استخراج می‌شود، نه تنها در بازارهای جهانی، بلکه در معادلات پیچیده قدرت اوراسیا نیز به فروش می‌رسد.

^۱. Galkynysh

^۲. Trans-Caspian Gas Pipeline - TCGP

^۳. Caspian Pipeline Consortium (CPC)

۲. اهمیت کریدورها

در قرن بیست و یکم، کریدورها از تعریف ساده "یک مسیر برای عبور کالا" فراتر رفته و به ابزارهای پیچیده دولت‌داری^۱ تبدیل شده‌اند. آن‌ها جریان‌های حیاتی اقتصاد جهانی هستند که از طریق آن‌ها، نه تنها کالا، بلکه قدرت، نفوذ و ایدئولوژی نیز جریان می‌یابد (ملکوئی فر، ۱۴۰۴). 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 (Rodrigue, 2024). این مسیر مشخص جغرافیایی تراکم بالایی از جریان‌های تجاری را پشتیبانی کرده و به‌عنوان شریان اصلی برای حمل‌ونقل کالا و خدمات عمل می‌کند. 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.). اساسی‌ترین ویژگی یک کریدور آن است که فعالان خصوصی می‌توانند در سرمایه‌گذاری و توسعه آن با توجه به میان‌ثبات سیاسی و اقتصادی کشورها مشارکت کنند و البته در این مورد باید خود نیز باید بخشی یا سهمی از زنجیره تأمین کالا باشند (Kunaka & Carruthers: 2014: 14).

در حوزه‌ای که این پژوهش شامل آن می‌شود، ابتکار کمربند و راه پروژه عظیم چین برای احیای جاده ابریشم زمینی و دریایی؛ کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب، مسیری برای اتصال هند و کشورهای حاشیه خلیج فارس به روسیه و شمال اروپا از طریق ایران و؛ کریدور میانی یا ترانس-کاسپین، مسیری که چین را از طریق آسیای مرکزی، دریای خزر، قفقاز و ترکیه به اروپا متصل می‌کند و به دلیل دور زدن روسیه، اهمیت ژئوپلیتیک فزاینده‌ای یافته است، نمونه‌هایی از کریدور یا دالان بین‌المللی حمل‌ونقل هستند که از دریای خزر می‌گذرند.

برای درک اهمیت ترانزیتی خزر، باید مسیرهای عبوری از آن را با مسیر اصلی تجارت جهانی، یعنی مسیر دریایی از طریق اقیانوس هند و کانال سوئز، مقایسه کرد.

کاهش چشمگیر مسافت و زمان. مسیر دریایی سنتی (چین به اروپا): یک کانتینر از شانگهای چین به روتردام هلند از طریق تنگه مالاکا، اقیانوس هند و کانال سوئز باید مسافتی

^۱. Instruments of Statecraft

^۲. Organization for Cooperation of Railways (OSJD)

در حدود ۲۰,۰۰۰ کیلومتر را طی کند که معمولاً بین ۳۰ تا ۴۰ روز به طول می‌انجامد (TITR, n.d.). همان کانتینر از طریق مسیر ریلی از چین به بندر آکتائو قزاقستان، عبور از دریای خزر به بندر باکو و سپس از طریق راه‌آهن باکو-تفلیس-کارس به ترکیه و اروپا، مسافتی در حدود ۷,۰۰۰ تا ۸,۰۰۰ کیلومتر را طی می‌کند. بر اساس گزارش‌های انجمن مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی ترانس-کاسپین، این مسیر می‌تواند زمان حمل را به ۱۲ تا ۱۵ روز کاهش دهد. این کاهش بیش از ۵۰ درصدی در زمان، یک مزیت رقابتی فوق‌العاده، به‌ویژه برای کالاهای باارزش و حساس به زمان است (TITR Association, 2023). همچنین برای حمل بار از مومبای هند به سنت پترزبورگ روسیه، مسیر سنتی از طریق کانال سوئز بیش از ۱۶,۰۰۰ کیلومتر و حدود ۴۰ روز زمان می‌برد. در مقابل، مسیر شمال - جنوب از طریق بنادر ایران (چابهار/بندرعباس)، عبور از خاک ایران و از طریق دریای خزر به روسیه، این مسافت را به حدود ۷,۲۰۰ کیلومتر و زمان را به حدود ۲۵ روز کاهش می‌دهد. بر اساس مطالعات فدراسیون انجمن‌های کارگزاران حمل‌ونقل هند^۱، این به معنای کاهش ۴۰ درصدی مسافت و ۳۰ درصدی هزینه است (Chaudhury, 2022).

افزایش تاب‌آوری. بحران‌هایی مانند بسته شدن کانال سوئز (به دلیل به گل نشستن کشتی اورگون در سال ۲۰۲۱) یا ناامنی در دریای سرخ (حملات مبارزان حوثی در یمن)، آسیب‌پذیری شدید زنجیره‌های تأمین جهانی را که به چند "گلوگاه" دریایی وابسته هستند، به نمایش گذاشت. این بحران‌ها باعث افزایش شدید تقاضا برای مسیرهای جایگزین زمینی و ترکیبی (زمینی-دریایی) شد (UNCTAD, 2024). کریدورهایی که از خزر عبور می‌کنند، به‌عنوان یک "مسیر جایگزین استراتژیک" عمل می‌کنند که به شرکت‌های لجستیکی و دولت‌ها این امکان را می‌دهد تا ریسک‌های ژئوپلیتیک و عملیاتی را پراکنده کرده و تاب‌آوری زنجیره‌های تأمین خود را افزایش دهند. این موضوع در گزارش‌های متعدد بانک جهانی و بانک توسعه آسیایی مورد تأکید قرار گرفته است (Arvis et al., 2021; The World Bank, 2023; Asian Development Bank, 2021).

کریدورهای خزر که از بنداری همانند ترکمن‌باشی، باکو، آکتائو، آستاراخان، انزلی و امیرآباد می‌گذرند، نقش حیاتی در اتصال کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی ایفا می‌کنند و اهمیت آن‌ها در تعاملات ژئواکونومیک و امنیتی منطقه رو به افزایش است. بندر آکتائو در قزاقستان که مهم‌ترین بندر قزاقستان در خزر و یک مرکز کلیدی برای صادرات نفت و محصولات پتروشیمی است به‌عنوان یک دروازه

^۱. FFFAI

اصلی برای حمل‌ونقل بار در کریدور میانی عمل می‌کند (ملکوتی‌فر، ۱۴۰۴). این بندر میزبان پایگاه نیروی دریایی قزاقستان است و حفاظت از آن برای امنیت ملی و اقتصادی قزاقستان حیاتی است. توسعه ظرفیت‌های بندری و نظامی-امنیتی آن همسو با افزایش اهمیت کریدور ترانس-خزر است و در حال گسترش برای افزایش ظرفیت جابجایی کانتینر و بار عمومی است.

بندر کوریک در قزاقستان نیز که به‌طور خاص برای تکمیل آکتائو و افزایش ظرفیت حمل‌ونقل ریلی-دریایی طراحی شده است، به‌ویژه برای جابجایی واگن‌های قطار (کشتی‌های رو-رو)، بخشی از کریدور میانی است. این بندر به دلیل نزدیکی به آکتائو و اهمیت استراتژیک در کریدور ترانزیتی، از نظر امنیتی حساس است (ملکوتی‌فر، ۱۴۰۴). توسعه آن تحت حمایت نظامی قزاقستان قرار دارد و تمرکز آن بر ترانزیت کالا از طریق کشتی‌های رو-رو است.

بندر باکو (آلات) در جمهوری آذربایجان که بزرگ‌ترین و مهم‌ترین بندر آذربایجان و یک گره حیاتی در کریدورهای حمل‌ونقل شرق-غرب و شمال-جنوب است. بندر جدید آلات به‌عنوان یک مرکز لجستیکی و حمل‌ونقل چندوجهی طراحی شده است و به دلیل نزدیکی به پایتخت و اهمیت اقتصادی-استراتژیک، از حساسیت امنیتی بالایی برخوردار است. نیروی دریایی آذربایجان نقش مهمی در حفاظت از این بندر و مسیرهای دریایی منتهی به آن ایفا می‌کند. این بندر در حال تبدیل شدن به یک هاب لجستیکی منطقه‌ای با ظرفیت بالا برای جابجایی کانتینر، بار عمومی و کشتی‌های رو-رو است.

مهم‌ترین کریدورهایی که در منطقه خزر در حال رقابت یا شکل‌گیری هستند، عبارت‌اند از:

- **کریدور میانی.** در میان شبکه‌های پیچیده ترانزیتی که در قلب اوراسیا در حال شکل‌گیری هستند، هیچ‌کدام به‌اندازه "کریدور میانی"^۱ که به‌طور رسمی "مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی ترانس-کاسپین" نامیده می‌شود، اهمیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک پیدا نکرده‌اند. این کریدور که زمانی یک آلترناتیو حاشیه‌ای به نظر می‌رسید، پس از تهاجم روسیه به اوکراین در سال ۲۰۲۲ و تحریم‌های گسترده غرب علیه مسکو، به یکباره به مرکز ثقل استراتژی‌های تجاری و دیپلماتیک چین، آسیای مرکزی، قفقاز، ترکیه و اتحادیه اروپا تبدیل (CSIS, 2023) و به‌عنوان جایگزینی امن و قابل اتکا برای مسیر راه‌آهن شمالی^۲ مطرح شده است (The World Bank, 2023). این دقیقاً مصداق نظریه اسپایکمن در مورد تلاش "ریملند" برای محدودسازی "هارتلند" است.

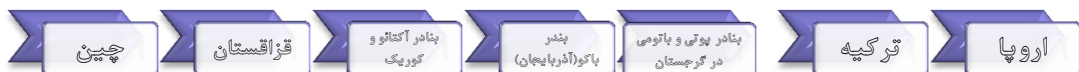
^۱. Middle Corridor

^۲. Trans-Siberian Railway

این کریدور یک مسیر چندوجهی^۱ است که از ترکیب حمل‌ونقل ریلی، دریایی و جاده‌ای برای اتصال چین به اروپا استفاده می‌کند و بیش از یک مسیر تجاری، نماد تلاش برای ایجاد یک نظم نوین اوراسیایی است که در آن، قدرت و نفوذ روسیه به چالش کشیده می‌شود. تمام ظرفیت و کارایی این کریدور به سرعت، هزینه و قابلیت اطمینان عملیات تخلیه و بارگیری در این بنادر بستگی دارد. در پیوند با این کریدور، جمهوری قزاقستان سرمایه‌گذاری هنگفتی برای مدرن‌سازی بنادر خود در خزر نموده که نشان‌دهنده درک عمیق این کشور از نقش خود به‌عنوان یک "هاب" کلیدی در این جنگ اتصال است (EBRD, 2023).

کریدور میانی از چین شروع شده و با عبور از دریای خزر به آذربایجان رسیده و سپس از گرجستان و ترکیه به اروپا می‌رسد. درواقع خط سیر این کریدور به این صورت است که از مراکز صنعتی چین (مانند شی‌آن) از طریق راه‌آهن آغاز می‌شود؛ در آسیای مرکزی وارد قزاقستان می‌شود و به سواحل شرقی دریای خزر می‌رسد؛ قلب این کریدور بنادر آکتائو و کوریک در قزاقستان است که در آنجا کانتینرها و واگن‌های قطار توسط کشتی‌های باری^۲ و رو-رو از دریای خزر عبور کرده و به بندر باکو (آلات) در آذربایجان می‌رسند؛ در قفقاز از باکو، کالاها از طریق راه‌آهن باکو-تفلیس-کارس از خاک آذربایجان و گرجستان عبور می‌کنند؛ سپس از مرز کارس وارد ترکیه شده و از طریق شبکه ریلی این کشور (مانند خط مارمارای در استانبول) به بازارهای اروپایی متصل می‌شوند (TITR, n.d.).

نمودار ۱. مسیر کریدور میانی



منبع: تدوین پژوهشگر

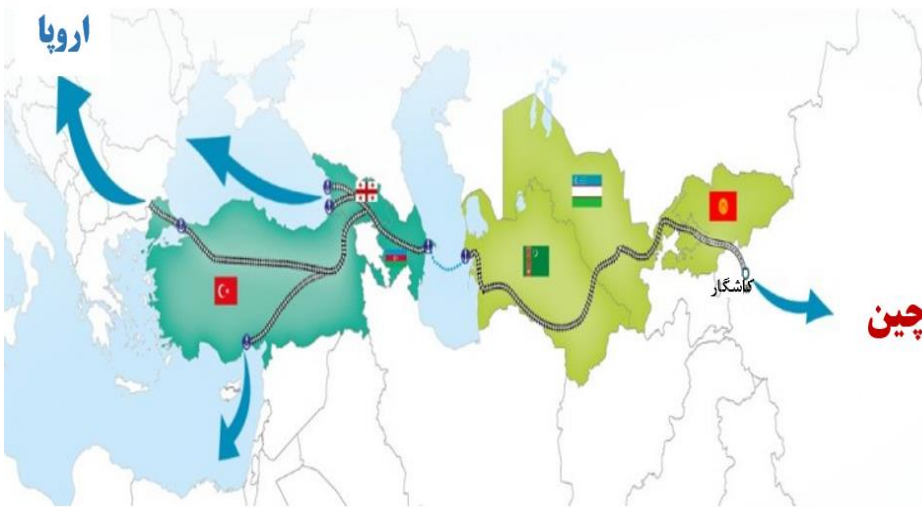
چهار کشور قزاقستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه، ستون فقرات جغرافیایی و سیاسی کریدور هستند. مشتری اصلی آن چین است. این کریدور بخشی حیاتی از ابتکار کمربند و راه است که به پکن امکان تنوع‌بخشی به مسیرهای صادراتی و کاهش وابستگی به مسیر شمالی (ترانس-سیبری روسیه) را می‌دهد (Tanchum, 2022).

^۱. Multimodal

^۲. Feeder

حامی استراتژیک ۱ آن اتحادیه روپا است. این اتحادیه از طریق برنامه‌هایی مانند تراسیکا^۲ و اخیراً ابتکار دروازه جهانی^۳ به دنبال تقویت این کریدور برای کاهش وابستگی استراتژیک خود و کشورهای شرقی به روسیه است (European Commission, 2023). سواى بازيگران و منافع‌داران اصلی کشورهای آسیای مرکزی (مانند ازبکستان) و حتى افغانستان نیز می‌توانند از طریق این کریدور به بازارهای جهانی متصل شوند.

شکل ۱. کریدور میانی از مسیر ترکمنستان



منبع: تدوین پژوهشگر با استفاده از:

<https://www.railfreight.com/corridors/2022/01/31/middle-corridor-vessel-transport-to-improve-but-main-player-missing/?gdp=accept>

باوجود تمام جذابیت‌های استراتژیک، کریدور میانی با چالش‌های جدی عملیاتی و ساختاری روبروست که احتمالاً می‌تواند موفقیت بلندمدت آن را تهدید کند: ۱. تنگناهای زیرساختی^۴ همانند محدودیت در ظرفیت بنادر خزر (The World Bank, 2023)، کمبود تعداد کشتی‌های کانتینری و ورور در دریای خزر برای پاسخگویی به تقاضای بالا و پرهزینه و زمان‌بر بودن ساخت یا خرید کشتی‌های جدید (EBRD, 2023) و مشکلات زیرساخت

¹. Strategic Beneficiary

². Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA)

³. Global Gateway

⁴. Infrastructure Bottlenecks

ریلی در گرجستان؛^۲ چالش‌های هماهنگی و تعرفه‌گذاری^۱. این کریدور از خاک چندین کشور با سیستم‌های گمرکی، تعرفه‌ها و مقررات متفاوت عبور می‌کند. هرچند انجمن ترانس کاسپین برای هماهنگی این مسائل تأسیس شده، اما هنوز فرآیند یکپارچه و یکپارچه‌ای مانند مسیرهای ریلی در یک کشور واحد وجود ندارد. تعیین یک تعرفه واحد و رقابتی برای کل مسیر، یکی از بزرگ‌ترین چالش‌هاست. این موضوع در گزارش‌های متعدد بانک توسعه آسیایی مورد تأکید قرار گرفته است (ADB, 2021)؛ و^۳ موانع ژئوپلیتیک و امنیتی. بی‌ثباتی در قفقاز جنوبی، به‌ویژه تنش‌های میان ارمنستان و آذربایجان، همواره یک ریسک بالقوه برای امنیت کریدوری است که از قلب این منطقه عبور می‌کند.

برای غلبه بر این چالش‌ها، کشورهای عضو در حال برداشتن گام‌های مهمی هستند. در نقشه راه توسعه کریدور میانی برای سال‌های ۲۰۲۲-۲۰۲۷ که توسط قزاقستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه امضا شد، اهداف مشخصی تعیین شده است: ۱. افزایش ظرفیت سالانه: رساندن ظرفیت کریدور به ۱۰ میلیون تن بار در سال تا سال ۲۰۲۵ (در مقایسه با حدود ۲.۱ میلیون تن در سال ۲۰۲۲) (Astana Times, 2022)؛ ۲. کاهش زمان حمل: کاهش زمان عبور کانتینر از چین تا ترکیه به ۱۲ روز و؛ ۳. دیجیتالی‌سازی: ایجاد یک پلتفرم دیجیتالی یکپارچه برای ردیابی بار و ساده‌سازی فرآیندهای گمرکی. آینده موفقیت کریدور میانی تنها به ساخت زیرساخت بستگی ندارد، بلکه به تبدیل آن از یک "مسیر عبور" به یک "اکوسیستم اقتصادی" وابسته است؛ یعنی ایجاد مناطق آزاد تجاری، هاب‌های لجستیکی و مراکز صنعتی در طول مسیر که بتوانند به کالاها ارزش افزوده بخشیده و مشاغل محلی ایجاد کنند (The World Bank, 2023).

• **کریدور شمال-جنوب.** درست در زمانی که "کریدور میانی" به‌عنوان نماد تلاش برای دور زدن روسیه مطرح می‌شود، یک کریدور استراتژیک دیگر با انگیزه‌های ژئوپلیتیک متفاوت در حال احیا و توسعه است: کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب. این کریدور که ایده اولیه آن به سال‌ها پیش بازمی‌گردد، در شرایط نوین جهانی به یک اولویت راهبردی برای سه قدرت بزرگ یعنی روسیه، ایران و هند تبدیل شده است. بیش از یک مسیر ترانزیتی، یک پروژه ژئواکونومیک است که هدف آن ایجاد یک محور عمودی قدرت در اوراسیا برای به چالش کشیدن محورهای افقی شرق-غرب است (Bhadrakumar, 2022).

¹. Coordination and Tariff Issues

این محور، هرچند قدیمی تر است، اما در سال‌های اخیر به دلیل تحریم‌های غرب علیه روسیه و ایران و نیاز هند به یک مسیر کوتاه‌تر به بازارهای اوراسیا، جانی دوباره گرفته است. اگر بخواهم مشخصات کریدور شمال- جنوب را به اختصار بیان نمائیم، می‌توانیم موارد زیر را شماره کنیم: ۱. نقش خزر به عنوان یک "شاتل دریایی": در این محور، خزر به عنوان یک شاتل دریایی کارآمد عمل می‌کند. کانتینرها از طریق راه‌آهن از روسیه به بنادر شمالی خزر (آستراخان، اولیا) منتقل شده، از طریق کشتی‌های کانتینری یا رو- رو^۱ به بنادر ایرانی (انزلی، امیرآباد) حمل شده و سپس از طریق شبکه جاده‌ای یا ریلی ایران به بنادر جنوبی در خلیج فارس و دریای عمان منتقل می‌شوند؛ ۲. مزیت استراتژیک برای روسیه: پس از جنگ اوکراین، روسیه به شدت به دنبال "چرخش به شرق و جنوب" است. برای مسکو این کریدور به یک اولویت استراتژیک برای دور زدن تحریم‌های غربی، حفظ جریان تجارت و دسترسی به بازارهای بزرگ آسیا تبدیل شده است و؛ ۳. انگیزه قوی برای هند: هند این کریدور را به عنوان پاسخی به کریدور اقتصادی چین-پاکستان^۲ می‌بیند که بندر گوادر پاکستان را به چین متصل می‌کند و توسعه بندر چابهار در ایران، به هند یک دسترسی استراتژیک به افغانستان، آسیای مرکزی و روسیه می‌دهد که رقیب دیرینه خود، پاکستان را دور می‌زند. این موضوع در تحلیل‌های اندیشکده‌های هندی مانند او. آر. اف^۳ به کرات مورد تأکید قرار گرفته است (Sareen, 2022).

این کریدور یک شبکه چندوجهی به طول ۷,۲۰۰ کیلومتر است که برای اتصال اقیانوس هند و خلیج فارس به دریای خزر، روسیه و شمال اروپا طراحی شده است. برخلاف کریدور میانی که یک مسیر خطی دارد، کریدور شمال- جنوب دارای سه شاخه اصلی است: ۱. شاخه غربی (راهبردی‌ترین و اصلی‌ترین شاخه). از سنت پترزبورگ روسیه از طریق راه‌آهن به آستاراخان در ساحل خزر، سپس ورود به آذربایجان و از آنجا به مرز آستارای ایران. در داخل ایران، این مسیر از طریق شبکه ریلی به بنادر جنوبی ایران (بندرعباس و چابهار) متصل شده و از آنجا از طریق دریا به مومبای هند و دیگر بنادر جهانی می‌رسد. مهم‌ترین چالش این شاخه، قطعه ریلی رشت-آستارا (حدود ۱۶۲ کیلومتر) در داخل ایران است. با تکمیل این قطعه، یک اتصال ریلی یکپارچه از روسیه تا بنادر جنوبی ایران برقرار خواهد شد. روسیه اخیراً با اعطای یک وام ۱.۳ میلیارد یورویی به ایران برای ساخت این خط آهن، عزم

¹. Roll-on/Roll-off

². China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)

³. Observer Research Foundation (ORF)

خود را برای تکمیل آن نشان داده است (The Moscow Times, 2023)؛ ۲. شاخه مرکزی یا دریای خزر (سریع‌ترین مسیر ترکیبی): حمل بار از بنادر روسیه در خزر (مانند آستراخان) از طریق کشتی‌های کانتینری و رورو به بنادر شمالی ایران (عمدتاً بندر انزلی و بندر امیرآباد). سپس حمل جاده‌ای یا ریلی به بنادر جنوبی ایران. این شاخه در حال حاضر فعال‌ترین بخش کریدور است و به دلیل عدم نیاز به عبور از کشورهای ثالث (به جز در دریا)، از نظر سیاسی ساده‌تر است. توسعه ناوگان کشتیرانی خزر توسط ایران و روسیه برای تقویت این شاخه در جریان است و؛ ۳. شاخه شرقی (کاملاً زمینی). از روسیه، از طریق راه‌آهن وارد قزاقستان و ازبکستان شده، سپس به ترکمنستان و از آنجا از مرز سرخس وارد ایران می‌شود و به شبکه ریلی سراسری ایران می‌پیوندد. این شاخه به‌طور کامل زمینی است و نیازی به عملیات حمل‌ونقل دریایی در خزر ندارد، اما طولانی‌تر از شاخه غربی است و به هماهنگی با کشورهای آسیای مرکزی نیاز دارد (Jazeera, 2022).

باوجود همسویی قدرتمند منافع، کریدور شمال- جنوب با موانع جدی روبروست که سرعت پیشرفت آن را کند کرده است: ۱. ضعف زیرساخت در ایران: این بزرگ‌ترین چالش است. شبکه ریلی ایران، به‌ویژه در بخش‌های شمالی، نیازمند سرمایه‌گذاری هنگفت برای مدرن‌سازی، دوخطه کردن و برقی‌سازی است. تکمیل قطعه کلیدی رشت-آستارا که سال‌ها به تعویق افتاده، نماد این چالش زیرساختی است؛ ۲. تحریم‌های بین‌المللی: تحریم‌های آمریکا علیه ایران و روسیه، مانع بزرگی بر سر راه تأمین مالی پروژه‌ها و همچنین جذب شرکت‌های بزرگ لجستیکی بین‌المللی برای استفاده از این کریدور است. بسیاری از شرکت‌ها نگران نقض تحریم‌ها و قرار گرفتن در لیست سیاه آمریکا هستند (Reuters, 2023)؛ ۳. چالش‌های عملیاتی و بوروکراسی: هماهنگی گمرکی میان کشورهای متعدد، رویه‌های متفاوت مرزی و بوروکراسی اداری، باعث افزایش زمان و هزینه حمل‌ونقل می‌شود. ایجاد یک سیستم یکپارچه "پنجره واحد" برای تسهیل تجارت در این مسیر ضروری است و؛ ۴. رقابت با مسیرهای دیگر: کریدور شمال- جنوب باید با مسیر ارزان‌تر و جالفاخته‌تر کانال سوئز رقابت کند. برای جذب بار، این کریدور باید بتواند قابلیت اطمینان^۱ و سرعت را در کنار قیمت رقابتی تضمین کند، امری که هنوز به‌طور کامل محقق نشده است (Chaudhury, 2022).

درنهایت، کریدور شمال- جنوب یک پروژه صرفاً اقتصادی نیست؛ این یک بیانیه ژئوپلیتیک از سوی قدرت‌هایی است که به دنبال ایجاد یک معماری جایگزین برای نظم

¹. Reliability

جهانی تحت سلطه غرب هستند. موفقیت آن می‌تواند موازنه قدرت در اوراسیا را به‌طور قابل توجهی تغییر دهد و خزر را این بار، نه به‌عنوان یک مانع، بلکه به‌عنوان یک پل اتصال‌دهنده در محور شمال-جنوب تثبیت کند.

نقشه شماره ۲. کریدور شمال - جنوب



منبع: روزنامه دنیای اقتصاد، مورخه ۱۴۰۴/۰۲/۲۹

• **کریدور تراسیکا.** قبل از آنکه "کریدور میانی" به یک نام آشنا در ادبیات ژئواکونومیک تبدیل شود و مدت‌ها پیش از آنکه ابتکار "کمر بند و راه" چین نقشه اوراسیا را دگرگون کند، اتحادیه اروپا با درکی عمیق از اهمیت استراتژیک قفقاز و آسیای مرکزی، سنگ بنای یک کریدور جاه‌طلبانه را گذاشت: برنامه تراسیکا. تراسیکا بیش از یک پروژه زیرساختی، یک ابتکار ژئوپلیتیک با روکش اقتصادی بود که هدف آن شکستن انحصار روسیه بر مسیرهای ترانزیتی منطقه و اتصال مستقیم کشورهای تازه‌استقلال‌یافته پسا شوروی به غرب بود. این یک راهروی

حمل و نقل چندحالتی (جاده‌ای، ریلی، دریایی، ترکیبی) با هدف یکپارچه‌سازی اروپا و آسیا است. درک تراسیکا برای فهم ریشه‌های رقابت کنونی کریدورها در دریای خزر ضروری است. این برنامه که در دهه ۱۹۹۰ توسط اتحادیه اروپا آغاز شد، هدفش کاهش وابستگی کشورهای قفقاز و آسیای میانه به زیرساخت‌های روسیه و اتصال مستقیم آن‌ها به اروپاست. این نشان می‌دهد که ایده دور زدن روسیه، یک ایده قدیمی و ریشه دار در استراتژی غرب بوده است. درواقع برنامه تراسیکا در کنفرانسی در بروکسل در می ۱۹۹۳، تنها دو سال پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، با مشارکت ۸ کشور اولیه (۵ کشور آسیای مرکزی و ۳ کشور قفقاز) و با حمایت مستقیم کمیسیون اروپا راه‌اندازی شد. هدف رسمی این برنامه، "توسعه یک کریدور حمل و نقل از اروپا، عبور از دریای سیاه، قفقاز، دریای خزر و رسیدن به آسیای مرکزی" بود تا به توسعه اقتصادی و تجاری این کشورهای محصور در خشکی کمک کند اما هدف واقعی و استراتژیک اتحادیه اروپا فراتر از این بود. همان‌طور که در تحلیل‌های مرکز مطالعات جاده ابریشم و قفقاز-آسیای مرکزی^۱ آمده است، تراسیکا یک ابزار کلیدی برای دستیابی به سه هدف ژئوپلیتیک بود (Starr & Cornell, 2017): کاهش نفوذ روسیه. با ایجاد مسیرهای جایگزینی که زیرساخت‌های یکپارچه و مسکومحور دوران شوروی را دور می‌زد، اتحادیه اروپا به دنبال کاهش وابستگی سیاسی و اقتصادی این کشورها به مسکو و تقویت حاکمیت ملی آن‌ها بود؛ تضمین دسترسی به انرژی: این کریدور به‌عنوان مکملی برای خطوط لوله انرژی مانند باکو-تفلیس-جیهان (BTC) دیده می‌شد که هدف آن نیز انتقال منابع هیدروکربنی خزر به غرب بدون عبور از خاک روسیه بود و؛ ترویج همگرایی با غرب: با اتصال فیزیکی این کشورها به اروپا، اتحادیه اروپا امیدوار بود تا همگرایی سیاسی، اقتصادی و حقوقی آن‌ها با هنجارها و استانداردهای غربی را تسریع بخشد.

^۱. CACI & Silk Road Studies Program

نهادی و حقوقی بود؛ تراسیکا موفق شد برای اولین بار یک پلتفرم دائمی برای گفتگو، هماهنگی و حل اختلافات میان کشورهای منطقه در حوزه حمل‌ونقل ایجاد کند. این نهادسازی در منطقه‌ای که فاقد سابقه همکاری بود، خود یک دستاورد مهم است؛ تسهیل تجارت و هماهنگ‌سازی ("زیرساخت نرم") نیز از جمله موفقیت‌های آن بود. این برنامه از طریق پروژه‌های متعدد با بودجه اتحادیه اروپا، به مدرن‌سازی رویه‌های گمرکی، ساده‌سازی اسناد مرزی و هماهنگ‌سازی مقررات فنی و حقوقی حمل‌ونقل کمک شایانی کرد و؛ نهایتاً مهم‌ترین دستاورد تراسیکا این بود که پایه و اساس مفهومی، سیاسی و لجستیکی کریدور میانی را بنا نهاد. بسیاری از مطالعات امکان‌سنجی و پروژه‌های زیرساختی اولیه که امروزه کریدور میانی بر آن‌ها استوار است، تحت چتر تراسیکا آغاز شدند.

با وجود این، ناکامی‌ها و چالش‌های چندی در مسیر پیش روی تراسیکا قد علم نمود: با وجود تمام تلاش‌ها، حجم بار عبوری از کریدور تراسیکا برای سال‌ها بسیار پایین‌تر از پیش‌بینی‌ها و ظرفیت بالقوه آن باقی ماند. این مسیر نتوانست به یک رقیب جدی برای مسیر ریلی کارآمدتر و ارزان‌تر ترانس-سیبری روسیه تبدیل شود (Vinokurov, 2017)؛ مناقشات منجمد در منطقه، به‌ویژه مناقشه قره‌باغ میان دو کشور عضو کلیدی (ارمنستان و آذربایجان) و همچنین مناقشات مربوط به آبخازیا و اوستیای جنوبی در گرجستان، همواره مانعی جدی برای یکپارچگی کامل و عملکرد روان این کریدور بود و؛ نهایتاً هرچند اتحادیه اروپا در زمینه "زیرساخت‌های نرم" (مقررات و هماهنگی) موفق بود، اما مدل حمایتی آن عمده‌تأ مبتنی بر کمک‌های فنی بود و فاقد بودجه لازم برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های "زیرساخت‌های سخت" و پرهزینه (مانند ساخت راه‌آهن‌های جدید، توسعه بنادر و خرید ناوگان) بود. این خلأ سرمایه‌گذاری، بزرگ‌ترین ضعف تراسیکا بود.

با ظهور ابتکار کمربند و راه چین در سال ۲۰۱۳، نقش و جایگاه تراسیکا دچار تحول بنیادین شد. چین با سرمایه عظیم خود، دقیقاً همان چیزی را به منطقه آورد که تراسیکا فاقد آن بود: منابع مالی برای ساخت زیرساخت‌های سخت. کریدور میانی که بر مسیر تراسیکا منطبق است، به یکی از شاخه‌های اصلی کمربند و راه تبدیل شد. در واقع، این ابتکار اهداف تراسیکا را با ابزارهایی بسیار قدرتمندتر احیا و عملیاتی کرد. با ورود چین به‌عنوان بازیگر اصلی سرمایه‌گذار، اتحادیه اروپا تا حدودی ابتکار عمل را در شکل‌دهی به آینده کریدور از دست داد. هرچند دبیرخانه تراسیکا همچنان فعال است، اما امروزه تصمیمات کلیدی و پروژه‌های بزرگ در چارچوب همکاری‌های دوجانبه کشورها با چین یا

در قالب انجمن ترانس کاسپین گرفته می‌شود. باوجود همه این امور، همانند کریدور میانی، جنگ اوکراین به تراسیکا نیز جان دوباره‌ای بخشید. اتحادیه اروپا با درک اهمیت استراتژیک این مسیر، دوباره در حال افزایش سرمایه‌گذاری و توجه دیپلماتیک به آن از طریق ابتکار "دروازه جهانی"^۱ به‌عنوان پاسخی به کمربند و راه چین و راهی برای تقویت جایگزین‌های مسیر روسیه است (European Commission, 2023).

تراسیکا ممکن است هرگز به آن شاهراه بزرگ و پررونقی که بنیان‌گذاران اروپایی‌اش در دهه ۱۹۹۰ آرزو داشتند، تبدیل نشده باشد؛ اما میراث آن بسیار فراتر از حجم بار جابجا شده است. این برنامه، الگوی فکری "اتصال شرق-غرب بدون روسیه" را در ذهنیت رهبران سیاسی و نخبگان تجاری قفقاز و آسیای مرکزی نهادینه کرد. تراسیکا بذری را کاشت که دهه‌ها بعد، در شرایط ژئوپلیتیک مساعدتر و با سرمایه عظیم چین، به درخت تنومند "کریدور میانی" تبدیل شد. تحلیل تراسیکا به ما نشان می‌دهد که رقابت کریدورها در خزر، یک پدیده ناگهانی نیست، بلکه نتیجه یک فرآیند تاریخی طولانی‌مدت از رقابت‌های ژئوپلیتیک است که در آن، اتحادیه اروپا از اولین روزهای پس از جنگ سرد، برای خارج کردن اوراسیای داخلی از مدار انحصاری روسیه تلاش کرده است.

ابتکار کمربند و راه چین (BRI). باید توجه داشت که کریدور میانی و بخش‌هایی از کریدور شمال-جنوب، هر دو می‌توانند زیرمجموعه‌ای از نقشه راه بزرگ‌تر چین، یعنی ابتکار "کمربند و راه"، باشند. پکن به‌صورت عمل‌گرایانه از هر کریدوری که به تنوع‌بخشی مسیرهای صادراتی‌اش کمک کند، حمایت می‌کند. چین هم‌زمان در بنادر کریدور میانی (مانند آکتائو) و بنادر دیگر مانند بندرعباس سرمایه‌گذاری می‌کند تا از "قرار دادن تمام تخم‌مرغ‌ها در یک سبد" پرهیز کند. البته تحلیل ابتکار کمربند و راه به‌عنوان یک "آبر کریدور" کاملاً ضروری است، زیرا این ابتکار چارچوب کلانی را فراهم می‌کند که تمام کریدورهای دیگر در منطقه خزر مانند کریدور میانی و حتی بخش‌هایی از کریدور شمال-جنوب در درون آن تعریف شده یا از آن تأثیر می‌پذیرند. کمربند و راه بازی را از سطح منطقه‌ای به سطح جهانی ارتقا داده است.

در سپتامبر و اکتبر ۲۰۱۳، شی جین‌پینگ، رهبر چین، در دو سخنرانی جداگانه در قزاقستان و اندونزی، از چشم‌اندازی رونمایی کرد که قرار بود به بلندپروازانه‌ترین پروژه زیرساختی و ژئواکونومیک در تاریخ بشر تبدیل شود: ابتکار "کمربند اقتصادی جاده ابریشم"

¹. Global Gateway

و "جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم" که مجموعاً به ابتکار کمربند و راه شهرت یافت. این یک پروژه صرفاً اقتصادی برای ساخت جاده و راه‌آهن نیست؛ بلکه یک "آبر استراتژی"^۱ است که هدف آن بازآفرینی نقشه اتصال جهانی، تضمین امنیت اقتصادی چین و درنهایت، شکل‌دهی به یک نظم نوین جهانی با مرکزیت پکن است. حوزه خزر، به‌عنوان قلب اوراسیا، در کانون این آبر پروژه قرار دارد (The World Bank, 2019).

کمربند و راه از دو شاخه اصلی تشکیل شده است:

کمربند اقتصادی جاده ابریشم. مجموعه‌ای از کریدورهای اقتصادی زمینی که چین را از طریق آسیای مرکزی و روسیه به اروپا متصل می‌کنند. این بخش، بازآفرینی مدرن جاده ابریشم باستانی با استفاده از راه‌آهن‌های پرسرعت، بزرگراه‌ها، خطوط لوله انرژی و شبکه‌های فیبر نوری است. کریدور میانی و بخش زمینی کریدور شمال-جنوب، هر دو در این چارچوب قرار می‌گیرند.

نقشه ۴. دو مسیر معروف طرح کمربند و راه



منبع: تدوین نگارنده با استفاده از: <https://img9.ima.ir/d/r2/2023/02/15/4/170186111.jpg?ts=1676422862738>

^۱. Grand Strategy

جاده ابریشم دریایی^۱. شبکه‌ای از بنادر و مسیرهای دریایی که از سواحل چین آغاز شده، از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس هند به آفریقا و از طریق کانال سوئز به اروپا می‌رسد. سرمایه‌گذاری چین در بنادری مانند گوادر (پاکستان)، پیرائوس (یونان) و حتی چابهار (ایران) بخشی از این استراتژی است.

انگیزه‌های چین برای راه‌اندازی چنین پروژه عظیمی، بسیار فراتر از اهداف صرفاً اقتصادی است. صنایع سنگین چین (مانند فولاد و سیمان) با ظرفیت مازاد تولید روبرو هستند. ابتکار کمربند و راه بازارهای جدیدی برای این محصولات و همچنین برای شرکت‌های ساختمانی عظیم چینی ایجاد می‌کند. همچنین با انجام معاملات پروژه‌ها به یوان، چین به دنبال به چالش کشیدن سلطه دلار آمریکا در تجارت جهانی است. چین همچنین در پی دستیابی به اهداف ژئوپلیتیک از جمله تضمین امنیت و افزایش نفوذ است. حدود ۸۰ درصد از واردات نفت چین از طریق تنگه مالاکا^۲ عبور می‌کند که تحت نفوذ نیروی دریایی آمریکاست. ایجاد کریدورهای زمینی جایگزین مانند کریدورهای عبوری از خزر، وابستگی استراتژیک چین به این گلوگاه آسیب‌پذیر را کاهش می‌دهد. این موضوع در تحلیل‌های دقیق "مؤسسه مطالعات جنوب آسیا"^۳ در سنگاپور به خوبی تشریح شده است (Callahan, 2016; Lim, 2021). با تأمین مالی زیرساخت‌های کشورهای در حال توسعه، چین آن‌ها را به خود وابسته کرده و یک شبکه از متحدان اقتصادی و سیاسی را پیرامون خود شکل می‌دهد. از یک نظر دیگر ابتکار کمربند و راه پاسخ مستقیم چین به استراتژی "چرخش به آسیای" است. چین به جای رقابت مستقیم نظامی با آمریکا در دریاها، در حال تغییر زمین بازی به سمت اتصال زمینی در اوراسیاست؛ جایی که قدرت آمریکا کمتر است. این یک استراتژی مبتنی بر نظریه هارتلند مک‌کیندر در قالبی مدرن است.

در هر صورت، حوزه خزر و کریدورهای آن، نقشی حیاتی و مرکزی در شاخه زمینی کمربند و راه (کمربند اقتصادی جاده ابریشم) ایفا می‌کنند. در نقشه رسمی کمربند و راه، یکی از شش کریدور اقتصادی اصلی، "کریدور اقتصادی پل زمینی جدید اوراسیا"^۴ است که از غرب چین به اروپای غربی می‌رود. کریدور میانی، مهم‌ترین شاخه جنوبی این پل زمینی است. چین به صورت عمل‌گرایانه، در تمام زیرساخت‌های کلیدی منطقه سرمایه‌گذاری کرده

^۱. Maritime Silk Road - MSR

^۲. Malacca Dilemma

^۳. Institute for South Asian Studies (ISAS)

^۴. New Eurasian Land Bridge Economic Corridor

است: از "دروازه زمینی" خارگوس^۱ در مرز چین و قزاقستان گرفته تا مدرن سازی بنادر آکتائو و کوریک و سرمایه گذاری در بندر باکو.

ابتکار کمربنده و راه نیز با وجود تمام دستاوردهایش، با انتقادات و چالش های جدی نیز روبرو بوده است: ۱. انتقاد "دیپلماسی تله بدهی"^۲: منتقدان، به ویژه در غرب، چین را متهم می کنند که با اعطای وام های سنگین و غیرشفاف به کشورهای در حال توسعه، آن ها را در یک "تله بدهی" گرفتار کرده و در صورت ناتوانی در بازپرداخت، دارایی های استراتژیک آن ها (مانند بنادر یا فرودگاه ها) را تصاحب می کند. مورد بندر هامبانتوتا در سریلانکا که به دلیل عدم توانایی در بازپرداخت وام، به مدت ۹۹ سال به یک شرکت چینی واگذار شد، به عنوان نمونه اصلی این انتقاد ذکر می شود (Chellaney, 2017; Chatzky & McBride, 2023)؛ ۲. چالش های پایداری^۳. بسیاری از پروژه ها بدون ارزیابی دقیق اثرات زیست محیطی و اجتماعی اجرا شده اند. همچنین، برخی پروژه ها از نظر اقتصادی پایدار نبوده و به دلیل عدم وجود تقاضای کافی، به "پروژه های فیل سفید"^۴ تبدیل شده اند و؛ ۳. واکنش رقبا^۵. موفقیت کمربند و راه باعث شد تا قدرت های رقیب نیز ابتکارات زیرساختی خود را برای مقابله با نفوذ چین راه اندازی کنند. ابتکار دروازه جهانی اتحادیه اروپا، "ساخت دوباره جهانی بهتر"^۶ از سوی آمریکا که اکنون به "همکاری جهانی برای زیرساخت و سرمای گذاری"^۷ تغییر نام داده و حتی کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا^۸ که اخیراً مطرح شده، همگی پاسخ هایی به ابتکار کمربند و راه چین هستند.

در پاسخ به این چالش ها، چین در سال های اخیر وارد ابتکار کمربنده و راه-۲ شده است که بر پروژه های "کوچک اما زیبا" شفافیت بیشتر، پایداری زیست محیطی و تمرکز بر زیرساخت های دیجیتال (جاده ابریشم دیجیتال) و بهداشتی تأکید دارد (Council on Foreign Relations, 2023). با هر تحلیلی، ابتکار کمربند و راه چین، قواعد بازی را در اوراسیا تغییر داده است. این ابرپروژه اهمیت ژئواکونومیک خزر را به اوج خود رسانده است؛ با تزریق میلیاردها دلار سرمایه، این منطقه را از یک حوزه حاشیه ای به یکی از مهم ترین

1. Khorgos Gateway

2. Debt-Trap Diplomacy

3. Sustainability Challenges

4. White Elephant Projects

5. The Competitors' Response

6. Build Back Better World (B3W)

7. Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII or PGI)

8. India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC)

شاهراه‌های اتصال جهانی تبدیل کرده است؛ رقابت کریدورها را تشدید کرده و با ایجاد تقاضای عظیم برای حمل بار، رقابت میان کریدور میانی و دیگر مسیرها را معنادار و جدی ساخته است و؛ نهایتاً کشورهای منطقه را در یک موقعیت دوگانه قرار داده است: این کشورها از یک سو از سرمایه‌گذاری چین منتفع می‌شوند و از سوی دیگر، نگران وابستگی بیش‌ازحد به پکن و پیامدهای ژئوپلیتیک آن هستند.

درنهایت، هر تحلیلی از کریدورهای خزر بدون درک چارچوب کلان کمربند و راه ناقص خواهد بود. ابتکار کمربند و راه آن موتور قدرتمندی است که چرخ‌های رقابت و همکاری را در این منطقه به حرکت درآورده و آینده ژئواکونومیک خزر را بیش از هر عامل دیگری تحت تأثیر قرار داده است.

فهرست ۱. مقایسه کریدور میانی، شمال - جنوب و ابتکار کمربند و راه

ویژگی‌ها	کریدور میانی	کریدور شمال-جنوب	BRI
مسیر	چین - آسیای مرکزی - قفقاز - ترکیه - اروپا	روسیه - ایران - هند	زمینی: چین - طریق آسیای مرکزی و روسیه - اروپا دریایی: چین جنوبی - اقیانوس هند - آفریقا، از طریق کانال سوئز به اروپا
مسافت	کوتاه‌تر (حدود ۲۵۰۰ کیلومتر کمتر از کریدور شمال)	بلندتر (عبور عمده از روسیه و ایران)	بسیار کوتاه‌تر از مسیرهای دیگر
ظرفیت عملیاتی	هنوز محدود و نیازمند توسعه بیشتر	ظرفیت بالا، اما تحت تأثیر تحریم‌ها و تنش‌ها	ظرفیت بسیار بالا
فشارهای ژئوپلیتیکی	رقیب اصلی روسیه و چین برای کنترل تجارت و نفوذ منطقه‌ای	تحت تحریم‌ها و محدودیت‌های سیاسی قرار دارد	در مسیر ایران تحت تأثیر تحریم‌ها ولی در سایر مسیرها آزاد- تا حدودی رقابت‌ها و حساسیت آمریکا
حمایت‌های بین‌المللی	حمایت از سوی اتحادیه اروپا و ترکیه، به عنوان جایگزینی برای روسیه	حمایت از سوی روسیه و هند در قالب همکاری سه‌جانبه	از سوی ایران، ترکیه، آسیای مرکزی و اروپا
نقش در تامین انرژی	مسیر مهمی برای انرژی منطقه و دسترسی به منابع ارزشمند آسیا	مسیر عملیاتی برای انتقال انرژی بر اساس همکاری‌های اقتصادی	مسیر عملیاتی

منبع: تدوین پژوهشگر

در این پیوند حتی رقابت‌های منطقه‌ای نیز در چارچوب نهادسازی لیبرال تأثیرات ژئواکونومیکی مهمی داشته است؛ توسعه زیرساخت‌های بنادر آکتائو و کوریک در قزاقستان، نمونه‌ای از سرمایه‌گذاری‌های هدفمند برای افزایش نقش در کریدور میانی و کاهش اثرگذاری روسیه است. ایران نیز در کریدور شمال-جنوب به دنبال حفظ جایگاه استراتژیک خود است، اما افزایش فشارهای بین‌المللی و رقبای منطقه‌ای، چالش‌های جدی برای کشور ایجاد کرده است (Atlantic Council, 2025; IOSR Journals, 2023).

نتیجه‌گیری

برای قرن‌ها، "محصور بودن در خشکی" یک نفرین جغرافیایی محسوب می‌شد که هزینه‌های تجاری را افزایش و دسترسی به بازارهای جهانی را محدود می‌کرد؛ اما در قرن بیست و یکم، با ظهور شبکه‌های حمل‌ونقل زمینی و ترکیبی، کشورهای حاشیه خزر در حال تبدیل این نفرین به "موهبت جغرافیا" هستند. موقعیت منحصربه‌فرد خزر به عنوان چهارراه اوراسیا، این منطقه را به یک دارایی استراتژیک غیرقابل انکار در تجارت جهانی تبدیل کرده است. این موقعیت، دلیل اصلی این است که چرا قدرت‌های جهانی و منطقه‌ای حاضرند میلیاردها دلار در بنادر، راه‌آهن‌ها و بزرگراه‌های این منطقه سرمایه‌گذاری کنند. درنهایت، تسلط بر این چهارراه ترانزیتی، به معنای در دست داشتن کلید یکی از مهم‌ترین دروازه‌های تجارت جهانی در دهه‌های آینده خواهد بود.

اکنون دریای خزر از یک پهنه آبی فراموش‌شده به مرکز ثقل ژئواکونومی اوراسیا تبدیل شده است. رقابت در این منطقه، دیگر صرفاً بر سر استخراج نفت و گاز نیست، بلکه یک "شطرنج‌بازی بزرگ" بر سر کنترل مسیرها و جریان‌هاست. در یک سو، کریدور میانی (محور شرق-غرب) با حمایت ترکیه، چین و غرب، به دنبال دور زدن و منزوی کردن روسیه است. در سوی دیگر، کریدور شمال-جنوب (محور شمال-جنوب) با حمایت روسیه، ایران و هند، به دنبال ایجاد یک جریان تجاری جایگزین برای مقابله با نفوذ رقبای خود است و نهایتاً کریدور یک کمربند و راه چین بسیاری از معادلات اقتصادی منطقه و جهان را تحت تأثیر خود قرار داده است.

همه این امور در کنار منابع بزرگی که این منطقه در خود جای داده است، اهمیت خزر را برای جهان دوچندان کرده است و از همین رو است که چین بزرگ‌ترین سرمایه‌گذاری‌ها را در کشورهای اوراسیایی و در منطقه خزر انجام می‌دهد. کشورهای ساحلی خزر مانند

قزاقستان نیز، با سرمایه‌گذاری استراتژیک بر روی بنادر کلیدی خود مانند آکتائو و کوریک، دریافته‌اند که آینده قدرت آن‌ها نه در انتخاب یک طرف، بلکه در تبدیل شدن به یک "هاب اتصال‌گرای" کارآمد و غیرقابل جایگزین برای همه طرف‌ها نهفته است. از نظر آنها آینده خزر و نفوذ بازیگران در آن، توسط کشورهای نویسته خواهد شد که بتوانند در این "جنگ اتصال"، زیرساخت‌های سریع‌تر، ارزان‌تر و قابل اعتمادتری ارائه دهند و انرژی جانی به هر نوعی وابسته به منابع آن‌ها و یا راه‌های کریدوری و ترانزیتی آنها باشد.

باید همواره به یاد داشت که خزر در نقطه تلاقی جغرافیایی چین، روسیه، اروپا، خاورمیانه و آسیای جنوبی قرار دارد. این موقعیت منحصربه‌فرد، آن را به کوتاه‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر برای اتصال شرق به غرب (چین به اروپا) و شمال به جنوب (روسیه به هند) تبدیل کرده است. هر کریدوری که از این مسیر عبور کند، می‌تواند روزها و هزینه‌ها را در مقایسه با مسیرهای دریایی سنتی (مانند کانال سوئز) به شدت کاهش دهد. درحالی‌که در قرن بیستم، ارزش استراتژیک حوزه خزر عمدتاً با حجم ذخایر هیدروکربوری آن سنجیده می‌شد، در قرن بیست و یکم، ارزش آن به‌طور فزاینده‌ای با "موقعیت مرکزی" آن در شبکه‌های نوظهور ترانزیتی اوراسیا تعریف می‌شود. موقعیت جغرافیایی خزر که به‌طور هم‌زمان نقطه تلاقی شرق و غرب و شمال و جنوب است، این پهنه آبی را از یک "دریاچه محصور" به یک "پل زمینی-دریایی" و یک "مفصل ژئواکونومیک" تبدیل کرده است. این موقعیت، پتانسیلی را برای ایجاد مسیرهای تجاری فراهم می‌کند که به‌طور قابل توجهی کوتاه‌تر، سریع‌تر و بالقوه ارزان‌تر از مسیرهای دریایی سنتی هستند. اگر این مزیت بزرگ را در کنار منابع انرژی آن قرار دهیم، قدرت و امکانی را به تصویر می‌کشد که هر کشور جویای موقعیت و طالب را قدرت را به حضوری استراتژیک و هدفمند در این منطقه وسوسه می‌کند.

بر اساس مطالبی که در این پژوهش به آن‌ها اشاره شد، گسترش کریدورها و توسعه این بنادر در منطقه خزر، با وجود روند نامحسوس نظامی‌گری، از چند جهت قابل توجیه است: غلبه ژئواکونومیک بر ژئوپلیتیک. حتی در فضای نظامی‌شده، منطق اقتصادی و منافع حاصل از تجارت و ترانزیت بسیار قوی است. کشورهای منطقه تلاش می‌کنند تا با وجود رقابت‌های امنیتی، از پتانسیل اقتصادی کریدورها بهره‌برداری کنند. توسعه بنادر، ظرفیت ترانزیتی را افزایش می‌دهد و درآمدزایی می‌کند؛ ضرورت استراتژیک برای جایگزینی مسیرها. کریدورهای جدید (مانند کریدور میانی) به‌عنوان جایگزینی برای مسیرهای سنتی (مانند روسیه) و همچنین به دلیل اهمیت ژئوپلیتیک اجتناب از وابستگی به یک مسیر

واحد، از اهمیت استراتژیک بالایی برخوردارند؛ امنیت انرژی. بسیاری از این بنادر (مانند آکتائو و باکو) به طور مستقیم با صادرات نفت و گاز مرتبط هستند. توسعه ظرفیت‌ها در این بنادر به معنای تضمین امنیت و پایداری صادرات انرژی است که برای کشورهای منطقه حیاتی است؛ کاهش آسیب‌پذیری. توسعه بنادر و کریدورهای متنوع، ریسک وابستگی به یک مسیر یا یک نقطه واحد را کاهش می‌دهد. در صورت بروز ناامنی در یک مسیر، مسیرهای جایگزین می‌توانند مورد استفاده قرار گیرند؛ توازن قوا و بازدارندگی. حضور نظامی در بنادر و اطراف مسیرهای ترانزیتی می‌تواند به‌عنوان یک عامل بازدارنده در برابر تهدیدات احتمالی عمل کند. حفاظت از این زیرساخت‌ها، جزء لاینفک استراتژی دفاعی کشورهاست و؛ تقویت حاکمیت ملی. توسعه زیرساخت‌های بندری و ترانزیتی به کشورها این امکان را می‌دهد که کنترل بیشتری بر اقتصاد و مسیرهای تجاری خود داشته باشند و از نفوذ قدرت‌های خارجی در این حوزه بکاهند.

رقابت بین کریدور میانی و کریدور شمال-جنوب نمونه‌ای برجسته از یک بازی ژئواکونومیک است که در آن کشورهای منطقه و بازیگران بزرگ‌تر جهانی، از ابزارهای اقتصادی برای کسب نفوذ و کنترل مسیرهای ترانزیتی بهره می‌برند و نهادهایی را برای همکاری و رقابت ایجاد می‌کنند. این همکاری و رقابت فراتر از یک موضوع صرفاً لجستیکی است و چالش‌ها و فرصت‌های ژئوپلیتیکی عمیقی را در سطح اوراسیا رقم زده است. کریدور میانی که مسیر ترکیبی از خاک چین، آسیای مرکزی، دریای خزر، منطقه قفقاز جنوبی و ترکیه را شامل می‌شود، به‌عنوان یک جایگزین قابل توجه و استراتژیک برای کریدور شمال (که عمدتاً از خاک روسیه عبور می‌کند) مطرح شده است. این کریدور با فاصله زمینی کوتاه‌تر نسبت به کریدور شمال، درعین حال که از تحریم‌ها و محدودیت‌های اقتصادی علیه روسیه عبور می‌کند، توانسته است با ایجاد یک قرارداد همکاری (نهاد) نقش مهمی در کاهش وابستگی کشورهای حوزه اوراسیا به مسیرهای تحت کنترل روسیه ایفا نماید.

از منظر نهادگرایی نئولیبرال، توسعه این کریدور توسط کشورهای آسیای مرکزی و ترکیه، نمادی از استفاده نهادی از سرمایه‌گذاری‌های اقتصادی و توسعه زیرساختی به‌منظور کسب استقلال استراتژیک از روسیه و چین و افزایش سهم خود در کریدورهای ترانزیتی است. تحریم‌های غرب علیه روسیه و پیامدهای جنگ اوکراین موجب کاهش قابل توجه ترافیک ترانزیتی از کریدور شمال شده و این امر به افزایش اهمیت کریدور میانی انجامیده است.

کریدور شمال-جنوب، نیز که از روسیه تا هند از طریق ایران امتداد دارد، یک مسیر چندوجهی است که به منظور کاهش زمان و هزینه‌های حمل‌ونقل بین اروپا، روسیه و جنوب آسیا طراحی شده است. این پروژه که با همکاری سه کشور اصلی روسیه، ایران و هند در حال توسعه است، تلاش دارد با کاهش وابستگی به مسیرهای سنتی دریایی، نقشی کلیدی در حمل‌ونقل منطقه‌ای ایفا نماید. با این حال، رقابت شدید با کریدور میانی موجب شده که این مسیر زیر فشارهای ژئوپلیتیکی و اقتصادی قابل توجهی قرار گیرد. تحریم‌ها و تنش‌های بین‌المللی علیه ایران و روسیه، نقش این کریدور را به عنوان یک مسیر مطمئن کاهش داده و فرصت‌هایی را برای رقابت منطقه‌ای ایجاد کرده است.

ابراستراتژی و ابرپروژه کمر بند و راه چین نیز یک چارچوب مهم و بسیار پایدار تعقیب منافع در چارچوب نهادسازی بین‌المللی است. چین سرمایه‌گذاری‌های هنگفتی برای همکاری در قالب این ابرپروژه انجام داده و آن چنان که بحث آن به تفصیل گذشت، توانسته با قدرتی شگرف، چرخ‌های رقابت و همکاری را در منطقه آسیای مرکزی به حرکت درآورد و بیش از بقیه عوامل، آینده ژئواکونومیک این منطقه تحت تأثیر خود قرار دهد.

بنابراین، علیرغم محیط آنارشیک منطقه، دولت‌های ذی‌نفع توانستند از طریق نهادها، رژیم‌ها و توافق‌نامه‌های بین‌المللی به همکاری‌های پایدار و سودمند دوجانبه و چندجانبه دست یابند. تسهیل جریان اطلاعات و کاهش هزینه‌های تعامل، همکاری در زمینه‌های بسیاری را برای این کشورها فراهم ساخت. بر این اساس، کریدور میانی، کریدور شمال-جنوب و یا کمر بند و راه نه تنها مجموعه‌ای از زیرساخت‌های فیزیکی که نهادهایی برای همکاری هستند. همچنین خود ایجادکننده نهادهای دیگری مانند برنامه کارس، بانک توسعه آسیایی، سازمان همکاری شانگهای و شورای همکاری کشورهای ترک‌زبان هستند تا بسترهایی را برای هماهنگی و همکاری در جهت ساخت این کریدورها فراهم سازند. به راحتی قابل مشاهده است که همچنان که نهادگرایی نئولیبرال توضیح می‌دهد، کشورهایی با منافع متفاوت (مانند چین، قزاقستان، آذربایجان، ترکیه) توانستند بر سر یک پروژه مشترک مانند کریدور میانی به توافق برسند، زیرا منافع حاصل از همکاری (کاهش هزینه و زمان حمل‌ونقل) بر انگیزه‌های رقابت غلبه داشته است.

نهادهایی که به این منظور ایجاد شدند (رژیم‌ها و توافق‌نامه‌های کریدورها و نهادهای وابسته یا سرمایه‌گذار آنها)، از طریق کاهش هزینه‌های تعامل، افزایش اطلاعات و شفافیت و تسهیل نظارت و راستی‌آزمایی و؛ ایجاد "سایه آینده" با نهادینه کردن روابط، نهادها باعث

شدند که دولت‌های منتفع از این کریدورها از رفتارهای فرصت‌طلبانه کوتاه‌مدت پرهیز کنند و همکاری بسیار گسترده‌ای را در سطح منطقه‌ای به انجام برسانند. کنسرسیوم کریدور میانی یا توافقنامه کریدور شمال - جنوب دقیقاً نمونه‌هایی از "نهادهای بین‌المللی" هستند که برای تسهیل همکاری میان کشورهای مسیر (قزاقستان، آذربایجان، ایران، هند و...) ایجاد شده‌اند. این نهادها با ایجاد قوانین مشترک، هماهنگ‌سازی تعرفه‌ها و ایجاد یک پلتفرم برای مذاکره، به دولت‌های این منطقه کمک کردند تا بر بی‌اعتمادی و مشکلات هماهنگی غلبه کرده و به "دستاوردهای مطلق" (کاهش هزینه و زمان حمل‌ونقل) دست یابند.

نهایتاً دیدیم که همچنان که فرضیه این پژوهش در پی اثبات آن بود، اهمیت امروزی خزر نه تنها در داشتن منابع سرشار انرژی که در نقش آن به عنوان میدان رقابت و همکاری کریدورهای ترانزیتی تعریف می‌شود و این مهم به صورت نبردی خاموش (در قالب همکاری-های نهادی) جریان دارد که در آن، خطوط راه‌آهن، بنادر مدرن و بزرگراه‌ها، سلاح‌های اصلی بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای برای بازآرایی نقشه قدرت، نفوذ و تجارت جهانی هستند.

منابع

فارسی

ملکوتی‌فر، حبیب‌الله، جنگ اتصال: نقش بنادر کوچک در کریدورهای بین‌المللی با تکیه بر توسعه بنادر آکتائو و کوریک (۱۴۰۴)، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۱۳۲، زمستان ۱۴۰۴، صص ۶۱-۹۴.
روزنامه دنیای اقتصاد، مورخه ۱۴۰۴/۰۲/۲۹

لاتین

- ADB. (2021). **The Central Asia Regional Economic Cooperation Program: 20 Years of Partnership, and the Road Ahead**. Asian Development Bank.
- Arvis, J-F., et al. (2021). **The Middle Corridor: A Work in Progress**. World Bank Group.
- Asian Development Bank (ADB). (2021). **CAREC 2030: Connecting the Region for Shared and Sustainable Development**.
- Astana Times. (2022, November 28). **Kazakhstan, Azerbaijan, Georgia, and Türkiye Sign Roadmap on Developing Middle Corridor**.
- Atlantic Council. (2025). **Why the Middle Corridor matters amid a geopolitical resorting**. Available at: <https://www.atlanticcouncil.org/content-series/ac-turkey-defense-journal/why-the-middle-corridor-matters-amid-a-geopolitical-resorting/>
- Axelrod, R. & Keohane, R. O. (1985). Achieving Cooperation under Anarchy: Strategies and Institutions. **World Politics**, 38(1), 226-254.

- Bhadrakumar, M. K. (2022, July 25). **INSTC: The Russian-Iranian-Indian 'game changer'**. Asia Times.
- Blanchard, J. M. F. (2021). Belt and Road Initiative: A Chinese-style public good or a debt trap?. **Journal of Contemporary China**, 30(129), 357-374.
- Carnegie Endowment for International Peace. (2024, February 21). **Turkmenistan Is Stuck in China's Gas Embrace**.
- Chellaney, B. (2017, January 23). **China's Debt-Trap Diplomacy**. Project Syndicate.
- Chatzky, A., & McBride, J. (2023, February 2). **China's Massive Belt and Road Initiative**. Council on Foreign Relations.
- Chaudhury, D. R. (2022, July 21). INSTC to be a game changer for regional trade. **The Economic Times**.
- Chevron. (n.d.). **Kazakhstan**. Retrieved from chevron.com.
- CSIS, Reconnecting Asia (2018, March 27). **What Is an Economic Corridor?**
- Cohen, A. (2012). **The Caspian Sea: A New Great Game?**. In S. N. MacFarlane (Ed.), *The New Geopolitics of the South Caucasus*. Routledge.
- Council on Foreign Relations. (2023, September 13). **The Future of China's Belt and Road Initiative**.
- EBRD (European Bank for Reconstruction and Development). (2023). **EBRD study charts investment roadmap for Trans-Caspian transport corridor**.
- European Commission. (2023, January 29-30). **EU-Central Asia Connectivity Conference: Global Gateway**.
- European Commission. (n.d.). **Southern Gas Corridor**. Retrieved from energy.ec.europa.eu.
- 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.
- IOSR Journals. (2023). **Transit Rivalry Or Partnership? INSTC Vs. Middle Corridor In Central Asia**. Available at: <https://www.iosrjournals.org/iosr-jhss/papers/Vol.29-Issue12/Ser-4/C2912042127.pdf>
- IUCN Red List of Threatened Species. (2022). **Pusa caspica & Sturgeon Species Assessments**.
- Callahan, W. A. (2016). China's "Asia Dream": The Belt and Road Initiative and the new regional order. **Asian Journal of Comparative Politics**, 1(3), 226-243.
- Keohane, R. O. (1984). **After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy**. Princeton University Press.
- Keohane, R. O., & Nye, J. S. (1977). **Power and Interdependence: World Politics in Transition**. Little, Brown.
- Khanna, P. (2016). **Connectography: Mapping the Future of Global Civilization**. Random House.
- Kleveman, Lutz, (2003). **The New Great Game: Blood and Oil in Central Asia**, London, Atlantic Books.
- Kramer, A. E. (2021, August 12), **A new pipeline could help Europe loosen Russia's grip on energy**, The New York Times. Available at: <https://www.nytimes.com/2021/10/30/world/europe/russia-gas-pipeline-nordstream-putin.html#>
- Krasner, S. D. (1983). Structural Causes and Regime Consequences: Regimes as Intervening Variables. **International Organization**, 36(2), 185-205.
- Kenderdine, T., & Bucsky, P., **Middle Corridor: Policy Development and Trade Potential of the Trans- Caspian International Transport Route**, Asian Development Bank Institute, May 2021.
- Kunaka, C., & Carruthers, R. (2014). **Trade and Transport Corridor Management Toolkit**. World Bank Publications. Accessed in January 2024. Available at: <https://shorturl.at/cdvyK>.

- Jazeera, A. (2022, June 16). **Explained: What is the INSTC, the sanctions-busting trade route?**.
- Lim, T. W. (2021). **China's Malacca Dilemma and the Future of the Belt and Road Initiative**. In *Geopolitics of the Belt and Road Initiative*. Brill.
- Mehdiyev, R. (2020). The New Geopolitics of the Caspian Region after the Convention on the Legal Status of the Caspian Sea. **Insight Turkey**, 22(2), 179-199.
- Mackinder, H. J. (1904). The Geographical Pivot of History, **The Geographical Journal**, 23(4), 421-437.
- Mahan, A. T. (1890), **The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783**. Boston: Little, Brown and Company.
- North Caspian Operating Company (NCOC). 2025. **Kashagan Field**. Retrieved from ncoc.kz.
- Pantucci, R., & Lain, S. (2017). The New Great Game in a New-New Great Game: China, Russia and the US in Central Asia. **The RUSI Journal**, 162(2), 58-66.
- OECD. (2023). **Realising the Potential of the Middle Corridor**. Available at: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2023/12/realising-the-potential-of-the-middle-corridor_c458041c/635ad854-en.pdf
- 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.
- Organization for Cooperation of Railways (OSJD). (n.d.). **OSJD transport corridors**. Retrieved from the OSJD website.
- Rodrigue, J-P. (2024). **The Geography of Transport Systems**, Sixth Edition, New York: Routledge.
- Reuters. (2023, December 14). **Turkmenistan signs deal with investors for Galkynysh gas field's 2nd phase**.
- Sareen, S. (2022). **INSTC: A corridor of opportunity for India**. Observer Research Foundation (ORF).
- Shaffer, B. (May 1, 2001). **Partners in Need: The Strategic Relationship of Russia and Iran in the Caspian**, The Washington Institute for Near East Policy.
- Shiriyev, Z. (2022). **The Middle Corridor: A Long Road Ahead**. Foreign Policy Research Institute (FPRI).
- Sorbello, P. (2023). **The International North-South Transport Corridor: A Real Competitor to the Suez Canal?** Center for European Policy Analysis (CEPA).
- Spykman, N. J. (1944), **The Geography of the Peace**, New York: Harcourt, Brace and Company.
- 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. Available at: https://www.silkroadstudies.org/resources/pdf/Monographs/2005_01_MONO_Starr-Cornell_BTC-Pipeline.pdf
- Starr, S. F., & Cornell, S. E. (Eds.). (2017). **The Silk Road Strategy: Connecting Central Asia to the World**. Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program.
- Tanchum, M. (2022). **China's New Eurasian Focus: The Centrality of the Middle Corridor**. In *The New Geopolitics of Central Asia*. Routledge.
- The Moscow Times. (2023, May 17). **Russia to Loan Iran 1.3Bln Euros for Strategic Railway**.
- The World Bank. (2019, June 18). **Belt and Road Initiative: Economic Gains and Environmental Risks**.
- 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**.
- The World Bank. (2024). **Unlocking Kazakhstan's Potential: A New Economic Model for a New Kazakhstan**. World Bank Group.

- TITR Association. (2023). Official Performance Report. **Trans-Caspian International Transport Route International Association.**
- Trans-Caspian International Transport Route (TITR) Association. (n.d.). **About the Route. Retrieved from titr.kz.**
- UNCTAD. (2023). **Landlocked developing countries need more support to boost their trade and development.** United Nations Conference on Trade and Development.
- UNCTAD. (2024, January 26). **Red Sea, Black Sea, and Panama Canal: UNCTAD raises alarm on global trade disruptions.** United Nations Conference on Trade and Development.
- U.S. Energy Information Administration (EIA). (2021, August 24). **Country Analysis Brief: Kazakhstan.**
- U.S. Energy Information Administration (EIA). (2024, February 6). **Regional Analysis Brief: Caspian Sea.**
- Vinokurov, E. (2017). **Introduction to the Eurasian Continental Pole of Connectivity.** In Eurasian Integration: The View from Within. Palgrave Macmillan.
- https://traceca-org.org/typo3temp/pics/E_2568b9937d.jpg
- <https://img9.irna.ir/d/r2/2023/02/15/4/170186111.jpg?ts=1676422862738>
- <https://www.railfreight.com/corridors/2022/01/31/middle-corridor-vessel-transport-to-improve-but-main-player-missing/?gdpr=accept>