

India and China in Kazakhstan: Anatomy of a Hedging Strategy

Hanifeh Rigi 

Assistant Professor, Department of South and East Asia and Oceania, Faculty of World Studies, University of Tehran, Tehran, Iran.
Email: hrigi@ut.ac.ir

Article Info.

ABSTRACT

Article Type:
Research Paper

Article History:

Received:
30 December 2025

Revised:
30 January 2026

Approved:
7 February 2026

Published Online:
18 February 2026

Keywords:

Multi-Vector
Policy,
Hedging
Strategy,
Transit,
Kazakhstan,
India,
China.

Central Asia serves as the strategic core of Eurasia. The region's strategic location and vast resources have attracted great powers such as China and India to pursue their interests within the framework of the "Connectivity Strategy" through the development of transit corridors. This article examines the "connectivity strategy" of India and China in Kazakhstan, with a particular focus on Kazakhstan's diplomatic strategy as a landlocked country in the heart of Eurasia, in response to these two important powers. China has gained significant influence in Kazakhstan through various key infrastructure projects, particularly the Belt and Road Initiative, while India has been active in the North-South International Transport Corridor. However, Kazakhstan has skillfully exploited this asymmetry to implement a hedging strategy in the form of "multi-vector policy". The study argues that by playing the role of a necessary Eurasian connecting link rather than a passive actor, Kazakhstan uses the presence of these two powers, India and China, to diversify its policy options and increase its leverage in securing its national interests. The findings suggest that Astana's multifaceted policy acts as a hedging strategy, designed to maximize benefits while minimizing the risks associated with dependence on either of these two countries.

Cite this article: Rigi. H (2026), "India and China in Kazakhstan: Anatomy of a Hedging Strategy", *Central Eurasia Studies*, Vol. 18, No. 2, pp. 143-170.

<http://doi.org/10.22059/JCEP.2026.409149.450392>



© The Author(s).

Publisher: University of Tehran

Introduction: Kazakhstan, as a landlocked country at the heart of Eurasia, uses its distinct geopolitical position to actively engage with diverse international partners on transit and infrastructure projects in Central Asia. The country has made significant investments in its logistics infrastructure. Kazakhstan's priorities for sustainable transport development focus on modernizing the road network, expanding railway capacity, and increasing regional connectivity.

China's Belt and Road Initiative, whose investments are aligned with the Kazakh government's development programs in energy, industry, transport, and agriculture, has positioned Kazakhstan as a strategic gateway to its major economic corridors. On the other hand, India is expanding its presence in the Eurasian region through the North–South International Transport Corridor. This corridor offers the shortest transit routes between the Eurasian Economic Union and key regions such as South Asia and is of significant strategic value for Kazakhstan. Overall, Kazakhstan aims to establish itself as a vital Eurasian transit hub by leading the great power competition and maintaining strategic balance through diverse partnerships. Indeed, as the largest and most economically important country in Central Asia, Kazakhstan is at the heart of the strategic competition between the emerging powers of India and China, acting as the intersection of their competing transit corridors.

Research question: What approach has Kazakhstan taken towards the infrastructure diplomacy and transit corridor initiatives of the two rival powers?

Research hypothesis: Kazakhstan's foreign policy towards India and China's transit strategies is guided by a hedging strategy to reduce vulnerability, prevent the dominance of any single power, preserve national independence, and shift the country's position from a region of competition to a hub of regional connectivity and cooperation.

Methodology: Using a qualitative methodology and relying on the conceptual frameworks of “multi-vector policy and hedging strategy,” this research analyzes the substantive evidence related to Kazakhstan's hedging policy towards the competition between India and China. The data were collected through library and documentary sources.

Results and discussion: Kazakhstan is combining its traditional “multi-vector” foreign policy with a more sophisticated hedging strategy to navigate a challenging international environment characterized by sanctions, infrastructure risks, and great power competition. Moving beyond mere neutrality, Kazakhstan focuses on diversifying vulnerabilities and sources of gain through three defined policy paths that are systematically measured through policy instruments, tangible outcomes, and formal agreements.

Kazakhstan’s engagement with China and India is an example of this complex hedging, whereby the country insulates itself from risks without changing geopolitical alignments through institutional, procedural, and infrastructural hedging. As part of its institutional hedging, Kazakhstan joined the World Trade Organization in 2015, adopted international standards for cross-border cargo, and leveraged the unified legal framework of the Eurasian Economic Union to attract Chinese investment while gaining greater regulatory control over its transit relations.

Moreover, by formally aligning China’s Belt and Road Initiative with its national development agenda, Kazakhstan has actively channeled China’s capital and geopolitical mobility toward financing its strategic infrastructure priorities. This synergy has been a conscious move to de-risk development costs, build independent transit assets, and transform from a potential ally into an indispensable logistical partner in relations with great powers.

In the area of infrastructure hedging, Kazakhstan has invested heavily in building a multimodal and diversified transit network, including the Northern, Middle (Trans-Caspian), Southern, and Europe-China corridors. This route diversity reduces dependence on any single partner or route and strengthens the country’s position as a Eurasian logistics hub. In the area of procedural, institutional, and infrastructure risk hedging, Astana is diversifying its financial resources by attracting capital from multilateral development banks such as the European Bank for Reconstruction and Development and advancing projects within the framework of transparent international rules to prevent the monopolistic influence of major powers.

Conclusion: Kazakhstan serves as a strategic arena for China-India

competition in Eurasia. China is using it as a pivot for its Belt and Road Initiative, deepening Kazakhstan's economic dependence through massive infrastructure investments and trade linkages. India is countering this through the North-South International Transport Corridor and multilateral cooperation, appealing to shared multipolar principles. Kazakhstan is not a passive actor; it is consciously employing a sophisticated hedging strategy within the framework of multi-vectorism. By simultaneously engaging with the India-China communication corridors, Astana avoids exclusive dependence on any single power. This balanced policy has enabled Astana to gain economic benefits from both rivals, become a vital transportation hub, reduce vulnerability to unilateral dependence, and strengthen its political leverage. Thus, Kazakhstan has turned great-power competition into an opportunity to strengthen its sovereignty, strategic connectivity, and capacity to create an independent balance in the region.

Keywords: Multi-Vector Policy, Hedging Strategy, Transit, Kazakhstan, India, China.

هند و چین در قزاقستان: کالبدشکافی راهبرد پوشش

حنیفه ریگی

استادیار، گروه مطالعات جنوب و شرق آسیا و اقیانوسیه، دانشکده مطالعات جهان، دانشگاه تهران، تهران، ایران

ایمیل: hrigi@ut.ac.ir

چکیده

اطلاعات مقاله

نوع مقاله: علمی پژوهشی

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۱۰/۰۹

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۱۱/۱۰

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۱۱/۱۸

تاریخ انتشار برخط:

۱۴۰۴/۱۱/۲۹

واژگان اصلی:

چندسوگرایی،

راهبرد پوشش،

حمل و نقل،

قزاقستان،

هند،

چین.

موقعیت راهبردی و منابع گسترده آسیای مرکزی، قدرت‌های بزرگ مانند چین و هند را جذب کرده تا با گسترش راه‌گذرهای حمل‌ونقل، منافع خود را در چارچوب سیاست «اتصال» دنبال کنند. در این نوشتار راهبردهای اتصال چین، با محوریت ابتکار یک کمربند و یک راه و هند، با تمرکز بر راه‌گذر بین‌المللی شمال-جنوب در قزاقستان و دیپلماسی این کشور در برابر آن‌ها را تحلیل می‌کنیم. ادعای این نوشتار این است که قزاقستان، با بهره‌گرفتن هوشمندانه از نفوذ نامتقارن این دو قدرت، «راهبرد پوشش» را در قالب «دیپلماسی چندسوگرا» اجرا کرده است. این کشور با نقش‌آفرینی به‌عنوان یک محور حیاتی و بی‌بدیل در اوراسیا، رویکردی به‌طور کامل فعالانه داشته و از حضور رقیبان منطقه‌ای برای متنوع‌کردن گزینه‌های سیاست خارجی و تقویت اهرم‌های چانه‌زنی خود بهره برده است. یافته‌ها به روشنی نشان می‌دهند که سیاست چندسوگرا و محاسبه‌شده آستانه، در واقع راهبرد دقیق «پوشش خطر» است که برای پیشینه‌سازی منافع همکاری‌های اقتصادی و ژئوپلیتیکی و هم‌زمان، برای کمینه‌سازی کامل خطرهای ناشی از وابستگی به یک قدرت واحد طراحی و اجرا شده است. این رویکرد تازه به قزاقستان اجازه می‌دهد همراه با بهره‌مندی از مزایای طرح‌های بسیار بزرگ زیرساختی، استقلال عمل و امنیت ملی بلندمدت خود را به‌طور مؤثر حفظ کند.

استناد: ریگی، حنیفه (۱۴۰۴)، « هند و چین در قزاقستان: کالبدشکافی راهبرد پوشش », *مطالعات اوراسیای مرکزی*، دوره ۱۸، شماره ۲، صص ۱۷۰-۱۴۳.

<http://doi.org/10.22059/JCEP.2026.409149.450392>



© The Author(s).

ناشر: دانشگاه تهران

مقدمه

آسیای مرکزی به‌عنوان هسته راهبردی اوراسیا عمل می‌کند و قدرت‌های بزرگ مانند ایالات متحده، روسیه، چین، هند و اتحادیه اروپا را به خود جذب می‌کند (Kulyntay, and Others, 2025). ویژگی‌های ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیک منطقه پسا شوروی، فرصت‌های نوینی را در فضای اوراسیا ایجاد کرده است. در پی این تحولات، بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای برای بهره‌برداری از موقعیت‌های نوپدید به تکاپو افتاده‌اند (کولایی و امامی ایوکی، ۱۴۰۰: ۲۷۶). هر یک از این قدرت‌ها، چشم‌انداز راهبردی خود را از راه‌های‌های نظامی، سیاسی و اقتصادی که موقعیت راهبردی و منابع بزرگ منطقه ترسیم کرده است، دنبال می‌کنند؛ یکی از این راه‌ها گسترش راه‌گذرهای حمل‌ونقل است که هدف آن‌ها یکپارچه‌سازی آسیای مرکزی در اقتصاد جهانی و ایجاد فضای ژئواکونومیک واحد است (Kulyntay, and Others, 2025). قزاقستان به دلیل داشتن ذخایر بزرگ نفت و گاز، از جمهوری‌های مهم آسیای مرکزی به‌شمار می‌آید (Behboudi Nejad, 2021) این کشور محصور در خشکی در اوراسیای مرکزی از موقعیت ویژه ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیک برای راه‌گذرهای بین‌المللی برخوردار است؛ به‌طوری‌که سرمایه‌گذاری زیادی در حوزه زیرساخت‌های لجستیک و بخش حمل‌ونقل، با برنامه نورلی ژول (مسیر روشن) انجام داده است. برای کشورهای بدون دسترسی به دریا، ارتقای کیفیت شبکه راه‌ها، توسعه و بهبود زیرساخت‌های ریلی و همچنین تقویت اتصال‌ها و همکاری‌های منطقه‌ای در اولویت قرار دارد (Taisarinova, 2022).

یکی از طرح‌های زیرساختی در این منطقه، طرح «ابتکار یک کمربند و یک راه» چین است که سرمایه‌گذاری‌های آن با برنامه‌های توسعه‌ای دولت قزاقستان در حوزه‌های انرژی، صنعت، حمل‌ونقل و کشاورزی هم‌سو شده است. هند نیز تلاش کرده است تا نفوذ خود را در اوراسیای مرکزی به‌وسیله راه‌گذر حمل‌ونقل بین‌المللی شمال‌جنوب که ستون اصلی شبکه پشته‌بانی منطقه است، افزایش دهد. اهمیت راهبردی این راه‌گذر پس از همه‌گیری کووید ۱۹ افزایش یافت، زیرا زنجیره‌های تأمین جهانی را دگرگون می‌کند. برای قزاقستان، این راه‌گذر ارزش راهبردی چشمگیری دارد، اگرچه تا سال ۲۰۲۲ قرار بود این کشور حدود ۱۶،۵ درصد از کل سرمایه‌گذاری در طرح‌های توسعه‌ای را به خود اختصاص دهد (Vinokurov and Others, 2021).

۱ Nurlı Zhól

۲ Belt and Road Initiative (BRI)

قزاقستان، بزرگ‌ترین و مهم‌ترین کشور از نظر اقتصادی در آسیای مرکزی، در قلب رقابت قدرت‌های بزرگ هند و چین و در محل تلاقی راه‌گذرهای حمل‌ونقل این دو کشور رقیب قرار دارد. در این نوشتار این پرسش مطرح می‌شود که: رویکرد قزاقستان در مورد سیاست‌های زیرساختی از جمله راه‌گذرهای حمل‌ونقل این دو قدرت رقیب چه بوده است؟ ادعای این نوشتار این است که سیاست خارجی قزاقستان در مورد سیاست‌های حمل‌ونقل هند و چین، بر اساس اصل «چندسوگرایی» و در راستای «راهبرد پوشش»، با هدف کاهش آسیب‌پذیری، پیشگیری از سلطه‌جویی هریک از قدرت‌های بزرگ، حفظ استقلال ملی و تبدیل کشور از عرصه رقابت به کانون پیوند و همکاری منطقه‌ای شکل گرفته است. در این نوشتار با روش کیفی و با استفاده از چارچوب مفهومی «دیپلماسی چندسوگرا» و «راهبرد پوشش»، به تحلیل اسنادی و محتوایی «راهبرد پوشش» قزاقستان در مورد سیاست‌های حمل‌ونقل هند و چین می‌پردازیم. داده‌های آن را به وسیله منابع کتابخانه‌ای و اسنادی گردآوری کرده‌ایم.

پیشینه پژوهش

مقاله‌ها و آثار علمی که در این حوزه وجود دارد در سه دسته اصلی دسته‌بندی می‌شوند: دسته نخست، مربوط به آثاری است که فقط با دیدگاه دوجانبه، تحلیل بنیادی خود را ارائه می‌دهند و روابط قزاقستان را فقط با یک قدرت، به صورت جداگانه کندوکاو می‌کنند. مسعود و همکاران (۲۰۲۲) در مقاله «بررسی روابط اقتصادی چین و قزاقستان در قرن بیست و یکم» به مشارکت چین و قزاقستان، بیشتر بر اساس وابستگی متقابل اقتصادی پرداخته‌اند. میرامبکف و عبدخدایی (۱۴۰۱) در مقاله «قزاقستان و کمربند اقتصادی جاده ابریشم؛ فرصت‌ها و چالش‌ها» اهمیت و نقش «ابتکار یک کمربند و یک راه» برای تجارت و اقتصاد قزاقستان را با تکیه بر چالش‌ها و فرصت‌های آن تشریح کرده‌اند. پرادهان (۲۰۲۲) در مقاله «روابط انرژی هند و قزاقستان: نگاهی به گذشته و نگاهی به آینده» بر سیاست «اتصال آسیای مرکزی» دهلی‌نو، سرمایه‌گذاری‌های راهبردی آن در میدان‌های نفتی و پیگیری راه‌گذرهای حمل‌ونقل تأکید کرده است. ساجنهار (۲۰۱۳) در مقاله «روابط هند و قزاقستان: چالش‌ها و فرصت‌ها» راه‌گذر حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب^۱ را به عنوان وسیله‌ای برای تنوع‌بخشی به مسیرهای تأمین انرژی و افزایش تعامل راهبردی توصیف می‌کند. این پژوهش‌های دوجانبه، رابطه با هریک از

۱. The International North-South Transport Corridor (INSCT)

این قدرت‌ها را یک زوج جداگانه می‌بینند و از بیان نظری روابط آن‌ها با قزاقستان به‌عنوان محیط راهبردی واحد ناتوان هستند.

بخش دوم ادبیات، مستقیم به رقابت چین و هند می‌پردازد، اما بیشتر نقش قزاقستان و راهبردهای آن در تعامل با این دو قدرت منطقه‌ای را نادیده می‌گیرد. ایجاز وانی (۲۰۲۰) در مقاله «هند و چین در آسیای مرکزی: درک رقابت جدید در قلب اوراسیا» منطقه آسیای مرکزی را عرصه و میدان «بازی بزرگ جدید» ترسیم می‌کند و براساس آن سیاست بین‌الملل را تحلیل می‌کند. هوچت (۲۰۱۰) در مقاله «هند و چین در آسیای مرکزی: بازتاب روابط دوجانبه آن‌ها» رقابت‌های ژئواستراتژیک و اقتصادی چین و هند را در راستای افزایش نفوذ، امنیت انرژی و سیاست‌های راه‌گذری در سراسر منطقه، تجزیه و تحلیل می‌کند. در این دسته آثار، اگرچه بر اهمیت و نقش قزاقستان تأکید می‌شود، بیشتر این کشور و دیگر همسایگانش در منطقه آسیای مرکزی به‌عنوان بازیگران منفعل که هدف رقابت‌های بزرگ قرار گرفته‌اند، در نظر گرفته می‌شوند. گروه سوم آثار، مستقیم به مفاهیم جافتاده «چندسوگرایی» و «پوشش خطر»، می‌پردازد. آمبروسیو (۲۰۲۱) در مقاله «پوشش امنیتی پس از نظریایف؟ آینده اتحاد قزاقستان با روسیه» بیشتر بر رقابت میان دو کشور روسیه و چین می‌پردازد که بازتابی از مشکل تاریخی و سنتی در سیاست خارجی آسیای مرکزی است. او هله و همکاران (۲۰۲۰) در مقاله «تعامل چین با قزاقستان و زوگوانگ با روسیه» به موضوع «سیاست پوشش» قزاقستان در برابر روسیه پرداخته‌اند. در این چارچوب، به‌طور معمول به قدرت مهمی چون هند یا پرداخته نشده است یا به‌عنوان کنشگری با نقش حاشیه‌ای پرداخته می‌شود.

در این نوشتار با تمرکز بر مدیریت راهبردی قزاقستان در رقابت حمل‌ونقل چین و هند، حوزه‌ای که بیشتر در ادبیات موجود نادیده گرفته می‌شود، به این شکاف پژوهشی می‌پردازیم و با به‌کارگرفتن چارچوب‌های دیپلماسی «چندسوگرایی و راهبرد پوشش»، نشان می‌دهیم که چگونه قدرتی درجه دو، مانند قزاقستان از حضور آن‌ها برای پیشبرد منافع ملی خود فعالانه استفاده می‌کند.

چارچوب نظری: دیپلماسی چندوجهی و راهبرد پوشش راهبردی

اصطلاحی که بیشتر با سیاست خارجی قزاقستان مربوط است، «چندسوگرایی» است که نظریایف در سال ۱۹۹۲ مطرح کرد. نظریایف در مقاله سیاسی «راهبرد تشکیل و توسعه

قزاقستان به عنوان یک کشور مستقل»، بر اهمیت حفظ روابط متعادل با قدرت‌های بزرگ برای تضمین امنیت ملی و توسعه اقتصادی تأکید کرده بود (Yuneman, 2023: 142). چندسوگرایی به عنوان یک سیاست، شامل تلاش فعال برای حفظ روابط مثبت با روسیه، غرب، چین و جهان اسلام بدون تعهد محکم به هیچ‌یک از «سوها» است (Ambrosio, 2021: 31). از هنگام پایان جنگ سرد، بسیاری از کشورهای منطقه اوراسیای مرکزی پس از فروپاشی اتحاد شوروی، سیاست خارجی «چندسوگرایی» را برای تعامل میان این قدرت‌ها به وسیله همکاری متناوب با هر دو دنبال کرده‌اند (Gnedina, 2015: 1009). پدیده سیاست خارجی «چندسوگرایی» در میان قدرت‌های کوچک رایج است که ریشه در روابط چانه‌زنی نامتقارن دارد. به طور کلی، نبود قطعیت ذاتی در نظام بین‌الملل، کشورها را یا به سوی راهبردهای متعارض موازنه‌سازی، بی‌طرفی یا راهبرد دنباله‌روی می‌برد (Yin, 2022). با این حال، موازنه‌سازی به دلیل نیاز به مقابله مستقیم و پرخطر با قدرت‌های بزرگ بیشتر غیرعملی است. همان‌طور که بی‌طرفی ممکن است به انزوا و محرومیت آن‌ها از حمایت بین‌المللی بینجامد، راهبرد دنباله‌روی نیز به وابستگی شدید آن‌ها به یک قدرت حامی منجر شود. این مشکل، ضرورت یافتن راهبردی میانه و محتاطانه را برای این کشورها آشکار می‌کند (El-Dessouki & Mansour, 2023).

سیاست چندسوگرایی در راستای «راهبرد پوشش» و برای ایمن‌سازی خود از خطرهای ناشی از سلطه یک قدرت در منطقه دنبال می‌شود. «راهبرد پوشش» به سیاست یک دولت کوچک‌تر برای پرهیز از تعهدهای قطعی به یک قدرت بزرگ اشاره دارد تا بتواند استقلال داخلی و راهبردی خود را تقویت کند، از خطر و هزینه‌های مربوط با قرارگرفتن در کنار یک قدرت واحد پرهیز کند و در برابر تهدیدهای قدرت‌های بزرگ دیگر در آینده بیمه باشد. این راهبرد در رابطه‌ای متضاد با «تعهد راهبردی» تعریف می‌شود که در آن یک دولت کوچک‌تر در عمل با قفل کردن خود در یک رابطه رسمی و انحصاری با یک قدرت بزرگ ویژه، یک طرف را برگزیده است (Ambrosio, 2021).

ابزارهای این راهبرد، عضویت در نهادها، قواعد رویه‌ای، کنترل صادرات و تنوع‌بخشی زیرساختی برای ایجاد شبکه‌ای امن است. «راهبرد پوشش» برای کشورهایی که با نبود قطعیت نظام‌مند، وابستگی‌های نامتقارن و محدودیت‌های جغرافیایی مانند «محصوربودن در خشکی» روبه‌رو هستند، مناسب است. این راهبرد به وسیله روابط تجاری و مالی متنوع، مشارکت نهادی عمیق، سازگاری نظارتی و زیرساخت‌های فزاینده نمود می‌یابد (Kukeyeva, 2025: 96). هزینه‌ها و منافع بالقوه پوشش خطر، در حوزه‌های سیاستی مختلف تفاوت‌های اساسی دارد. کونتسی

استدلال کرده است که دولت‌ها به «جداسازی موضوعی» می‌پردازند، یعنی حوزه‌های سیاستی ویژه را «قطعه‌قطعه» می‌کنند تا «هر قطعه بتواند جداگانه به مزایده گذاشته شود و هیچ قدرت بزرگی نتواند به‌طور کامل یک حوزه سیاستی مشخص را در انحصار بگیرد» (Contessi, 2015: 301).

برای درک راهبرد پوشش، سه رویکرد اصلی علمی عبارت‌اند از: ۱. امنیت‌گرایان که «پوشش» را راهبردی امنیتی برای دستیابی به هم‌سوئی با قدرت‌های بزرگ برآورد می‌کنند؛ ۲. یکپارچه‌گرایان که راهبرد پوشش را به‌عنوان راهبردی چندبعدی شامل اقتصاد، دیپلماسی و امنیت درک می‌کنند؛ ۳. رابطه‌گرایان که راهبرد پوشش را با تجزیه و تحلیل شبکه‌های پیچیده روابط میان کشورها، با تمرکز بر مفاهیمی مانند حساسیت و پویایی اعتماد، توضیح می‌دهند (Pujol, 2024: 195-196).

ژئوپلیتیک منافع هند و چین در قزاقستان

روابط تاریخی میان هند و قزاقستان به بیش از ۲۵۰۰ سال پیش برمی‌گردد. متن‌های باستانی هندی، منطقه آن سوی هندوکش را اوتارا - کورو می‌نامند. این ارتباط پایدار که از دوره ساکا در متن‌های مقدس هندو و بودایی مستند شده است، شامل مسیرهای تجاری مانند اوتاراپاتا، مسیر ارتباطی اولیه در جاده ابریشم بوده است (Pradhan, 2022). پس از فروپاشی اتحاد شوروی در پایان سال ۱۹۹۱، هند استقلال قزاقستان را به رسمیت شناخت و روابط رسمی خود را با آن آغاز کرد (Sajjanhar, 2013). پس از برقراری روابط دیپلماتیک در سال ۱۹۹۲ نظربایف، رئیس‌جمهور قزاقستان از هند بازدید کرد که به توافق‌های مهمی در زمینه تجارت، فناوری و فرهنگ منجر شد. نتیجه سفر دوباره نخست‌وزیر هند در سال ۱۹۹۳، ایجاد کمیسیون تجاری مشترک و خط اعتباری ۲۰ میلیون دلاری بود. در سال‌های بعد، همکاری‌ها در حوزه دفاعی، انرژی و تجارت با پرواز مستقیم آلماتی دهلی (۱۹۹۴) و امضای پیمان‌های نفتی (۱۹۹۶) گسترش یافت. شرکت نخست‌وزیر و اجپایی در سال ۲۰۰۲ در نشست آسیایی و گفت‌وگوهای دوجانبه با قزاقستان، تأسیس گروه‌های کاری مشترک در زمینه نفت و تروریسم و امضای یادداشت تفاهم در فناوری اطلاعات را به همراه داشت. این روابط، رابطه دو کشور را به مرحله‌ای پویا و جامع ارتقا داد (Singh, 2015).

روابط هند با آسیای مرکزی از دهه ۱۹۹۰ تاکنون مراحل مهمی را پشت سر گذاشته است. برای نمونه، تجارت از رقم اندک ۴۳،۹۶ میلیون دلار در سال ۱۹۹۶ به بیش از ۵۱۸ میلیون دلار تا سال ۲۰۰۹ افزایش یافت (Dhoundup and Jose, 2023). توافق‌نامه بنیادی راه‌گذر بین‌المللی شمال-جنوب

در میان روسیه، ایران و هند در سال ۲۰۰۰ امضا شد و در سال ۲۰۰۳ به شکل رسمی گشایش یافت (Balbaa, 2022) که بعدها قزاقستان امضا کرد و این کشور نیز به جمع اعضای این راه‌گذر پیوست (Aliyev, 2024). با مشارکت راهبردی هند و قزاقستان در سال ۲۰۰۹، جهش سیاسی چشمگیری رخ داد. به دنبال آن پیمان همکاری هسته‌ای در سال ۲۰۱۱ میان دو کشور بسته شد. سفر نخست‌وزیر مودی در راستای راهبرد «سیاست نگاه به شمال»، در سال ۲۰۱۵ به پنج کشور آسیای مرکزی از جمله قزاقستان حرکت دیپلماتیک بزرگی برآورد شد. تا سال ۲۰۱۷ تجارت دوجانبه با این منطقه از ۱.۵ میلیارد دلار فراتر رفت. همکاری‌های امنیتی با نخستین رزمایش هند و قزاقستان در سال ۲۰۱۶ تقویت شد و تا سال ۲۰۲۱ ادامه یافت. در این سال‌ها ترکیبی از روابط دیپلماتیک، مشارکت اقتصادی و روابط دفاعی راهبردی میان قزاقستان و هند در این منطقه راهبردی برقرار شد (Dhoundup and Jose, 2023).

قزاقستان برای هند، شریک در منافع حیاتی و دروازه‌ای پایدار به آسیای مرکزی است که موانع ژئوپلیتیکی پاکستان و افغانستان را دور می‌زند. علاوه بر آن، هند با طرح‌هایی مانند راه‌گذر شمال-جنوب، می‌تواند با نفوذ «ابتکار یک کمربند و یک راه» چین مقابله کند. قزاقستان از طرح «یک کمربند و یک راه» سود می‌برد، با این حال، با هند در مسائل متعددی مانند نفوذ گسترده چین، خطر افراط‌گرایی و نیز مسئله تروریسم نگرانی‌های مشترک دارد. این دغدغه‌های مشترک، بستری برای همکاری‌های گسترده فراهم می‌کند. هند با معرفی خود به عنوان شریکی قابل اعتماد، می‌تواند اجماع منطقه‌ای در مورد «طرح یک کمربند، یک راه» را تضعیف کند. پیوندهای عمیق‌تر اقتصادی و دفاعی که در آن قزاقستان از تسلیحات روسی فاصله می‌گیرد و هند صنعت خود را توسعه می‌دهد، امکان ایجاد توازن راهبردی را فراهم می‌کنند. این همکاری‌های رو به رشد، در چارچوب‌هایی مانند سازمان همکاری شانگهای، به تقویت اوراسیای چندقطبی‌تر و باثبات‌تر کمک می‌کند و منافع هر دو کشور را در رقابت‌های چین و روسیه پیش می‌برد (Armstrong and Urchick, 2017).

تاریخ ارتباط چین با آسیای مرکزی به سلسله‌هان برمی‌گردد که مسیرهای تجاری را از راه آسیای مرکزی برقرار کرد (Hedayati Shahidani & Safari, 2019: 25). برای کشورهای آسیای مرکزی، چین به عنوان وزنه‌ای راهبردی در برابر روسیه عمل می‌کند. به گمان این کشورها، سرمایه‌گذاری قابل توجه چین و وابستگی روزافزون مسکو به پکن، می‌تواند هزینه اقدام‌های بی‌ثبات‌کننده روسیه در منطقه را افزایش دهد. در نتیجه، برقراری روابط محکم با چین به هدف مهم سیاست خارجی قزاقستان تبدیل شده است (واعظی و خزائی، ۱۴۰۰: ۱۴۰). قزاقستان تلاش کرده است روابط خود

را با چین بر مبنای منافع مشترک و بازی برد-برد پیش برد (آدمی و دیگران، ۱۳۹۹: ۳۶۳). چین و قزاقستان به شکل رسمی در ژانویه ۱۹۹۲ روابط دیپلماتیک خود را برقرار کردند. دو کشور روابط دوجانبه خود را در ژوئیه ۲۰۰۵ به مشارکت راهبردی ارتقا دادند. در ژوئن ۲۰۱۱، دو کشور یک مشارکت راهبردی جامع برقرار کردند و در سپتامبر ۲۰۱۳ «موافق‌نامه برای تعمیق بیشتر مشارکت راهبردی جامع» را امضا کردند. در اوت ۲۰۱۵ «بیانیه مشترک در مورد مرحله جدیدی از مشارکت راهبردی جامع چین و قزاقستان» میان دو طرف امضا شد. در سپتامبر ۲۰۱۹، روابط چین و قزاقستان به مشارکت راهبردی جامع دائمی تبدیل شد. در همین سال، نظریات، رئیس‌جمهور قزاقستان، برای شرکت در دومین نشست همکاری بین‌المللی «یک کمربند، یک راه» به چین سفر کرد و رئیس‌جمهور شی جین پینگ «مدال دوستی جمهوری خلق چین» را به او داد. دیدارهای مقام‌های دو کشور در سطح‌های متفاوت بخش مهمی از روابط دو کشور را شکل داده است. در مه ۲۰۱۹، چین و قزاقستان دومین مجمع همکاری‌های محلی چین و قزاقستان را در آلماتی برگزار کردند. همکاری‌های میان دو کشور در سال‌های بعد در حوزه‌های مختلف تقویت شده است (Yermekbayev & Others, 2022: 21).

در سال‌های اخیر، هند و چین با هدایت طرح‌های حمل‌ونقل، برای استفاده از ظرفیت‌های منطقه در راستای تقویت نفوذ و به‌دست‌آوردن منافع بیشینه خود تلاش می‌کنند؛ زیرا در دوران کنونی، دو مفهوم «اتصال» و «یکپارچه‌سازی منطقه‌ای» به‌عنوان موضوع‌های قابل توجه در جهان پدیدار شده‌اند؛ به‌طوری‌که رهبران کشورها به دنبال ترویج روابط نزدیک‌تر و تقویت اتصال منطقه‌ای هستند (Purushothaman, & Unnikrishnan, 2019). در قرن کنونی، نقطه کانونی همه ابتکارهای اتصال آسیا بوده است که نشان‌دهنده دوران جدیدی از یکپارچه‌سازی منطقه‌ای و جهانی از راه آسیا است. مدل همکاری تجاری و اقتصادی منطقه بر پایه رویکردهای راهبرد اتصال «سخت» و «نرم» استوار است. بنابراین آسیای مرکزی به عرصه حضور طرح‌های مختلف اتصال، از جمله ابتکار «یک کمربند و یک راه» چین، «راه‌گذر رشد آسیا - آفریقا»، «دروازه جهانی اتحادیه اروپا» و «نشست آسیا-اروپا» و «راه‌گذر حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب» با هدف تقویت روابط اقتصادی آسیا با دیگر مناطق تبدیل شده است (Rigi, 2025: 121).

۱ Asia-Africa Growth Corridor (AAGC)

۲ EU'S Global Gateway

۳ Asia-Europe Meeting (ASEM)

قزاقستان به عنوان یک پیوند: بازی راه‌گذرها، «یک کمربند و یک راه» چین و «راه‌گذر شمال-جنوب» هند

در این بخش دو طرح اصلی «ابتکار یک کمربند و یک راه» چین و «راه‌گذر حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب» هند و رویکرد قزاقستان در برابر آن‌ها را بررسی می‌کنیم.

طرح «ابتکار یک کمربند و یک راه» چین

قزاقستان با موقعیت محوری خود، بازیگر اصلی در «ابتکار یک کمربند و یک راه» است. قزاقستان از آغاز دهه ۲۰۰۰ با سرمایه‌گذاری بالا، شبکه حمل‌ونقل خود را بهبود بخشیده است، زیرا در داخل کشور، مناطق آن با فاصله زیادی از هم جدا افتاده‌اند که ضرورت حمل‌ونقل بهتر را یادآور می‌شود (Matin & Najdov, 2020: 7). هدف اصلی قزاقستان تا سال ۲۰۳۰، گسترش و یکپارچه‌سازی سیستم حمل‌ونقل ملی با شبکه‌های بین‌المللی و افزایش حجم ترافیک حمل‌ونقل این کشور است (وثوقی و صفری، ۱۳۹۶: ۴۷۷). از آنجا که قزاقستان محصور در خشکی و دور از بندرهای دریایی است، برقراری حمل‌ونقل کارآمد بین‌المللی نه تنها به کیفیت شبکه حمل‌ونقل داخلی آن، بلکه به کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشورهای همسایه نیز وابسته است. «ابتکار یک کمربند و یک راه» که از سال ۲۰۱۳ آغاز شد، بر دو محور اصلی متمرکز است: نخست، «کمربند اقتصادی جاده ابریشم زمینی» با شش راه‌گذر اصلی که چین را به اروپا و دیگر مناطق آسیا وصل می‌کند. دوم، «جاده ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم» که با هدف ارتقای زیرساخت‌های بندری در مسیرهای دریایی به سوی اقیانوس هند، اروپا و حوزه اقیانوس آرام جنوبی طراحی شده است (Matin & Najdov, 2020: 3).

قزاقستان کشوری پیش‌رو در جذب سرمایه‌گذاری چین به آسیای مرکزی است. براساس گزارش «ردیاب سرمایه‌گذاری جهانی چین»، مبلغ سرمایه‌گذاری‌ها و قراردادهای چین در قزاقستان در چارچوب طرح یک کمربند، یک راه (در سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۲۰) ۱۸،۶۹ میلیارد دلار بوده است. بیش از نیمی از کل مبلغ، ۹،۵۳ میلیارد دلار، به بخش انرژی اختصاص داده شده است. ۳،۸۱ میلیارد دلار در حمل‌ونقل، ۲،۶۵ میلیارد دلار در بخش مواد شیمیایی و ۱،۹۱ میلیارد دلار در بخش فلزات سرمایه‌گذاری شده است (Taliga, 2021). کمربند اقتصادی جاده

ابریشم^۱ به عنوان بخش اصلی «ابتکار یک کمربند و یک راه» چین که از قزاقستان عبور می‌کند، می‌تواند با تقویت همکاری با چین در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، به تلاش‌های دولت قزاقستان برای تنوع‌بخشی اقتصادی کمک کند. دولت قزاقستان همواره مشتاق جذب درآمدهای حمل‌ونقل، بهره‌مندی از کمک‌های چین برای ارتقای زیرساخت‌های حمل‌ونقل داخلی و جذب سرمایه‌گذاری کلان چین در اقتصاد ملی خود بوده است. در عمل، تمرکز اصلی دولت قزاقستان، بهره‌گیری از مسیرهای توسعه‌یافته جاده ابریشم جدید برای صدور محصولات کشاورزی و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل در مناطق روستایی پیرامون شهرهای بزرگ این کشور است (Bizhanova, 2018: 51).

سرمایه‌گذاری‌های قزاقستان در حوزه اتصال، فراتر از راه‌آهن و بندرها است و زیرساخت‌های انرژی و دیجیتال را نیز دربر می‌گیرد. طرح‌های مهم شامل ارتقای شبکه‌های ریلی مرزی (برقی‌سازی و دوخط‌سازی)، نوسازی بندر آکتائو، ساخت پایانه خشکی خورگوس^۲ و ایجاد مسیرهای جدید ریلی در مسیر شمال-جنوب است که در عملکرد این راه‌گذر نقش حیاتی دارند. این تحولات موجب کاهش پیوسته زمان سفر قطارهای باری میان چین و اروپا از مسیر قزاقستان شده و تعداد این قطارها به بیش از ده مورد در روز رسیده است. مطالعات سال ۲۰۲۰ نشان می‌دهد طرح‌های حمل‌ونقل «ابتکار یک کمربند و یک راه» می‌توانند زمان حمل‌ونقل در قزاقستان را تا ۸٫۳ درصد کاهش دهند که به نوبه خود هزینه‌های تجاری را حدود ۲٫۵ درصد کم می‌کند. این تغییرها بر اقتصاد قزاقستان آثار مثبت قابل توجهی دارد، از جمله افزایش تولید ناخالص داخلی، رشد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و دگرگونی در ترکیب صادرات. با وجود دستاوردها، شکاف‌های زیرساختی، مانند تداوم برخی خطوط تک‌مسیره و نیاز به نوسازی بندرهای خشک و مراکز پشتیبانی همچنان پابرجاست. همچنین منافع حاصل از «ابتکار یک کمربند و یک راه» به صورت متوازن توزیع نخواهد شد و به احتمال زیاد به تمرکز فضایی فعالیت‌های اقتصادی در مراکز شهری و مناطق دارای برتری جمعی مانند کانون‌های صنعتی منجر خواهد شد (Matin & Najdov, 2020: 8-11).

بنابراین از دیدگاه اقتصادی، قزاقستان به صورت فعال در حال اجرای راهبرد انعطاف‌پذیری مسیر و تنوع‌بخشی گزینه‌ها است. قزاقستان و چین می‌کوشند ساختار تجاری دوجانبه را بهبود

^۱ Silk Road Economic Belt (SREB)

^۲ Khorgos

بخشند، دامنه سرمایه‌گذاری و همکاری مالی را گسترش دهند و از ظرفیت کامل حمل‌ونقل بهره‌برداری کنند. هر دو کشور رشد اقتصادی پرشتابی دارند و از ظرفیت گسترده‌ای برای توسعه بیشتر بهره می‌برند. در عمل، برتری آشکار قزاقستان در همکاری با چین، در نقش حیاتی آن به‌عنوان کانون ارتباطی میان چین و جهان غرب نهفته است؛ نقشی که پیوندهای حمل‌ونقل و پشتیبانی را به‌عنوان شریان اصلی تجارت بین‌المللی تحکیم می‌بخشد (Yermekbayev & Others, 2022). از این رو پس از سال ۲۰۱۳، تعامل‌ها و نفوذ اقتصادی چین در کشورهای منطقه آسیای مرکزی با طرح «ابتکار یک کمربند و یک راه» شتاب و شدت بیشتری یافته است. در برابر، دیگر بازیگران مهم منطقه‌ای، از جمله هند نیز با هدف تعمیق حضور خود در منطقه، اقدام‌هایی جدی در چارچوب سیاست اتصال و گسترش راه‌گذرهای حمل‌ونقل انجام داده‌اند (Dhoundup and Jose, 2023).

راه‌گذر بین‌المللی شمال-جنوب

در پیکربندی دوباره شبکه حمل‌ونقل اوراسیا، راه‌گذر حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب به‌عنوان مسیر پشتیبانی اصلی و گزینه‌ای بهینه برای گسترش ظرفیت اتصال هند به اوراسیا مطرح است. هدف این طرح، حمل‌ونقل کالا از هند با بهره‌گیری از شیوه‌های حمل‌جاده‌ای، ریلی و دریایی، از مسیر روسیه به اروپا و اتصال اقیانوس هند به دریای خزر است. انتظار می‌رود این گذرگاه جدید، زمان و هزینه حمل‌ونقل از هند به هدف‌های آسیای مرکزی، روسیه و شمال اروپا را کاهش دهد (Purushothaman & Unnikrishnan, 2019). این راه‌گذر با وجود برتری بسیار، از جمله کوتاه‌ترین مسیر به هدف‌های آسیای جنوبی، شرق آفریقا و خاورمیانه؛ ارائه گزینه‌های چندوجهی حمل‌ونقل و برخورداری از ظرفیت اضافی، پیش از سال ۲۰۲۲ به‌اندازه کافی مورد استفاده قرار نگرفته بود. کشتیرانان، مسیرهای سنتی بالتیک، آزوف و دریای سیاه را ترجیح می‌دادند. اکنون راه‌گذر شمال-جنوب به مسیر تجاری جایگزین و حیاتی تبدیل شده است. این راه‌گذر به‌سوی هند، پاکستان و خلیج فارس گسترش یافته است، اروپا را از مسیر ترکیه و جمهوری آذربایجان به یکدیگر وصل می‌کند و با بهره‌گیری از بندرهای ترکیه و ایران، به آفریقا، آمریکای لاتین و منطقه آسیا-اقیانوسیه دسترسی دارد. حضور قزاقستان در این طرح، بیشتر از راه محور شرقی راه‌گذر گسترش می‌یابد. طرح‌های گسترش مسیر شرقی

راه‌گذر حمل‌ونقل شمال-جنوب شامل بازسازی نقطه مرزی ریلی کوراوزک در مرز روسیه و قزاقستان، ساختن جاده ترکمن‌باشی - قره‌بغاز تا مرز قزاقستان و ایجاد پل جدیدی روی خلیج قره‌بغاز در ترکمنستان است (Vinokurov and Others, 2022).

در سال ۲۰۲۲ روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و ایران تعرفه‌های حمل یکسان و ارزان‌تری برای جابه‌جایی کانتینر در مسیر شرقی راه‌گذر شمال-جنوب وضع کردند. در آوریل ۲۰۲۳، قزاقستان، ترکمنستان و روسیه توافق کردند یک کاربر پشتیبانی واحد برای گسترش حمل‌ونقل در مسیر شرقی راه‌گذر ایجاد کنند (Aliiev, 2025). تجزیه‌وتحلیل طرح‌های سرمایه‌گذاری در راه‌گذر نشان می‌دهد که ۲۳ طرح از مجموع ۱۰۲ طرح (با ارزش ۱۶٫۸ میلیارد دلار از کل ۳۸٫۲ میلیارد دلار) در کشورهای غیرعضو اتحادیه اقتصادی اوراسیایی (جمهوری آذربایجان، گرجستان، ایران و ترکمنستان) متمرکز است. حیاتی‌ترین تسهیلات زیرساختی در ایران نزدیک مرزهای آن واقع شده‌است. از جمله تکمیل بخش ریلی رشت-آستارا و برقی‌سازی خط گرمسار-اینچه‌برون که حدود ۳۴ درصد از کل سرمایه‌گذاری مورد نیاز را تشکیل می‌دهد. همچنین ۷۹ طرح به ارزش ۲۱٫۸ میلیارد دلار در ارمنستان، قزاقستان و روسیه در حال اجراست که بیشتر از منابع دولتی و شرکت‌های بزرگ در کنترل دولت تأمین مالی می‌شوند (Vinokurov and Others, 2022: 41-42).

قزاقستان در سال ۲۰۱۵ به توافق‌نامه عشق‌آباد پیوست که با هدف‌های راه‌گذر شمال-جنوب هم‌سو است. این توافق‌نامه در سال ۲۰۱۶ لازم‌اجرا شد (Koparkar, 2018). براساس این توافق‌نامه، **قزاقستان** به همراه دیگر کشورهای شریک، گسترش اتصال چندوجهی از مسیر راه‌گذر شمال-جنوب را دنبال می‌کند. قزاقستان علاقه‌مند به اتصال به بندر چابهار است و مذاکرات در این زمینه را از سال ۲۰۱۵ آغاز کرد. این کشور پیشنهاد ایجاد کنسرسیوم مشترک با ازبکستان، ترکمنستان و هند برای استفاده از این بندر را ارائه داد و یک گروه کاری نیز با هند، ازبکستان و ایران تشکیل داد. این اتصال مستقیم جدید، ظرفیت گسترش روابط تجاری دوجانبه و تقویت همکاری اقتصادی قزاقستان را در طول مسیر راه‌گذر شمال-جنوب با کاهش مسافت حمل‌ونقل دارد. قزاقستان پیش‌تر نیز با تکمیل بخشی از مسیر ریلی باینو، اترک، قزل‌گایا و گرگان، در گسترش راه‌گذر شمال-جنوب مشارکت کرده است. بندر چابهار در

۱ Karaozek

۲ Turkmenbashi-Garabogaz Roadway

۳ Beyneu -Etrek -Gyzyletrek -Gorgan

جنوب شرقی ایران و در کرانه دریای عمان، از نظر راهبردی برای دسترسی قزاقستان به آب‌های آزاد اهمیت دارد (Muratbekova, and Others, 2021: 72-73).

در همین زمینه، در سال ۱۴۰۲ اسخت اورازبای، سفیر قزاقستان در ایران در نشستی در تهران بر اهمیت راه‌گذر بین‌المللی شمال-جنوب که به قزاقستان امکان دسترسی به بندرهای ایران در جنوب را می‌دهد تأکید کرد (Iran Economist, 2023). در مارس ۲۰۲۵، کارشناسان هندی و قزاقستانی در نشستی تخصصی در دانشگاه مقصوت ناریک‌بایف تأکید کردند که این راه‌گذر افزون بر افزایش حجم حمل‌ونقل کالا و کاهش زمان سفر، موجب ارتقای کارایی زنجیره تأمین کارخانه‌های مونتاژ، جذب نیروهای کارشناس و تسهیل ورود فناوری‌های پیشرفته در حوزه دیجیتال‌سازی و زیرساخت‌های لجستیک می‌شود. سانجار ولی‌خان‌اف، رئیس میز جنوب آسیا در بخش آسیا-اقیانوسیه وزارت امور خارجه قزاقستان نیز گفت: «راه‌گذر اصلی که قزاقستان را به هند وصل می‌کند، راه‌گذر حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب است که از مسیرهای زمینی و بندرهای دریایی از راه دریای خزر به بندرهای ایران استفاده می‌کند» (Nakispekova, 2025).

قاسم جومارت توکایف رئیس‌جمهور قزاقستان، در نشست عمومی دومین مجمع اقتصادی اوراسیایی در ۲۴ مه در مسکو گفت: «با توجه به پوشش جغرافیایی گسترده اتحادیه اقتصادی اوراسیایی، گسترش ارتباطات زیرساختی همچنان یکی از اولویت‌های اصلی است که این موضوع می‌تواند تمرکز هند بر ارتباطات در اوراسیا را بیش از پیش افزایش دهد» (Maritime Gateway, 2023). تی‌وی‌ناگندرا پراساد سفیر هند در قزاقستان نیز بر اهمیت حیاتی اتصال در روابط دو کشور تأکید کرد و گفت: «قزاقستان یک شریک حیاتی برای هند در منطقه است. گسترش زیرساخت حمل‌ونقل، از جمله بندر چابهار، نقشی اساسی در افزایش کارایی تجارت و تعمیق مشارکت راهبردی ما دارد». به گفته او، راه‌گذر حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب هزینه‌ها را کاهش داده و فرصت‌های تجاری جدیدی ایجاد کرده است (Nakispekova, 2025).

پوشش خطر قزاقستان با طرح‌های «یک کمر بند و یک راه» و «راه‌گذر شمال جنوب»

قزاقستان ناچار بود برای تضمین حاکمیت کشور، افزایش جایگاه بین‌المللی‌اش، ایجاد موازنه در منافع قدرت‌های بزرگ و گسترش امکانات اقتصادی، ذهنیت‌های «گروه‌بندی» یا «اتحاد» را کنار بگذارد. این موضوع با راهبرد سیاست خارجی مبتنی بر «چندسوگرایی» محقق می‌شد (Ambrosio and Lange 2015). قزاقستان در سال‌های ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۵ و در رویارویی با محیط بین‌المللی پیچیده‌ای که با تحریم‌ها، مخاطره‌های زیرساختی و رقابت قدرت‌های بزرگ

منطقه‌ای همراه بوده، سیاست خارجی سنتی خود مبتنی بر «چندسوگرایی» را در قالبی نوین و با به‌کارگیری راهبرد پوشش خطر، هوشمندانه‌تر بازتعریف کرده است. در سال‌های اخیر، ایده‌محوری در دیپلماسی قزاقستان، پرهیز از تمرکز همه فرصت‌ها و منابع بر یک گزینه واحد بوده است. امروزه این کشور به‌جای تکیه بر رویکرد بی‌طرفی منفعلانه، بر اقدام‌های عملی برای توزیع خطرها و بهره‌مندی از فرصت‌ها متمرکز شده است. این راهبرد از راه مسیرها و حوزه‌های سیاستی متنوع دنبال می‌شود. این رویکرد بازتنظیم شده، بر تنوع‌بخشی فعالانه به منابع آسیب‌پذیر و سود در سه مسیر جدای سیاستی تأکید دارد. این مسیرها به‌صورت نظام‌مند و از راه ابزارهای سیاستی، مانند قوانین و نظام‌های دیجیتال، نتایج عملیاتی، مانند جذب سرمایه‌گذاری و ایجاد زنجیره‌های تأمین امن و نقاط اتکای رسمی از جمله توافق‌نامه‌های امضا شده، ارزیابی و مدیریت می‌شوند (Kukeyeva, 2025: 98).

تعامل قزاقستان با چین و هند نمونه‌ای از راهبرد پیچیده پوششی است که در آن قزاقستان به‌وسیله پوشش نهادی، رویه‌ای و زیرساختی، ایمن‌سازی خود از خطرها را بدون تغییر در صفت‌بندی‌های ژئوپلیتیکی مدیریت می‌کند (Kelbetov & Others, 2024). در راستای پوشش نهادی، قزاقستان در سال ۲۰۱۵، عضو سازمان تجارت جهانی شد و استانداردهای بین‌المللی برای حمل کالا در مرزها را معرفی کرد. همچنین از راه چارچوب حقوقی واحد اتحادیه اقتصادی اوراسیایی که به شرکت‌های چینی امکان می‌دهد با سرمایه‌گذاری در یکی از کشورهای این اتحادیه، به کل بازار اوراسیا دسترسی یابند، قزاقستان توانسته است بر روابط حمل‌ونقل اش امکان کنترل نهادی بیشتری پیدا کند (Harutyunyan, 2022).

رویکرد قزاقستان فقط محدود به گسترش زیرساخت‌های فیزیکی نیست، بلکه یکپارچه‌شدن در چارچوب‌های حقوقی و اقتصادی چندسطحی را نیز دربر می‌گیرد، تا حاکمیت و قدرت چانه‌زنی خود را بیشینه کند. قزاقستان با پیوستن به سازمان تجارت جهانی، قوانین جهانی را پذیرفته تا در برابر فشارهای خودسرانه هر قدرتی، از جمله چین و هند از خود محافظت کند. هم‌زمان، با عضویت در اتحادیه اقتصادی اوراسیایی و در چارچوب حقوقی جمعی این اتحادیه، بازار منطقه‌ای گسترده‌تری را به سرمایه‌گذاران خارجی از جمله هند و چین ارائه می‌دهد و از این مسیر از تسلط یک‌جانبه آن‌ها جلوگیری می‌کند. این تعامل نهادی دوگانه به آستانه اجازه می‌دهد در نقش مرجع تنظیم‌گر عمل کند و با اطمینان از ساختارمندبودن تعامل‌های اقتصادی در چارچوب قوانین چندجانبه، میان قدرت‌های بزرگی مانند چین، غرب و هند موازنه برقرار کند. در نتیجه این راهبرد وابستگی را کاهش داده و

استقلال راهبردی قزاقستان را به‌عنوان یک قطب حیاتی حمل‌ونقل تقویت می‌کند. در راستای راهبرد پوشش نهادی، قزاقستان در دوره ریاست جمهوری نظربایف که یکی از حامیان اولیه و آشکار «ابتکار یک کمربند و یک راه» بوده، در سال ۲۰۱۶ با امضای توافق‌نامه همکاری رسمی، این طرح را با برنامه توسعه ملی خود، نورلی ژول هم‌سو کرد. این اقدام راهبردی، جاه‌طلبی‌های بین‌المللی چین را به‌طور ماهرانه‌ای با زیرساخت‌های حیاتی حمل‌ونقل و پشتیبانی قزاقستان مربوط کرد. در نتیجه، هم‌گسترش داخلی را شتاب داد و هم‌نقش قزاقستان را به‌عنوان پل حمل‌ونقل ضروری در منطقه تثبیت کرد. قزاقستان با عبور سه مورد از شش راه‌گذر اصلی یک کمربند و یک راه از خاک خود و نیز با عضویت در اتحادیه اقتصادی اوراسیایی، اهمیت ژئواکونومیک خویش را افزایش داده و به سرمایه‌گذاران چینی، دروازه‌ای به‌سوی بازار یکپارچه اوراسیا ارائه می‌دهد. این همکاری، قزاقستان را از کنشگری منفعل به شریکی فعال تبدیل کرده است که از طرح «یک کمربند و یک راه» برای نوسازی و تقویت اقتصاد خود، افزایش وزن ژئوپلیتیکی‌اش به‌عنوان حلقه ارتباطی میان کشورهای مستقل هم‌سود، چین و آسیای جنوبی و نیز برای تحقق هدف‌های توسعه‌ای و حاکمیتی خود بهره می‌برد (Harutyunyan, 2022).

هم‌سوسازی طرح «یک کمربند و یک راه» چین با طرح ملی «نورسلطان» در سال ۲۰۱۶، انتخابی راهبردی و فعالانه از سوی قزاقستان بود. این توافق با هدف هدایت سرمایه و ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی چین برای تأمین مالی طرح‌های زیرساختی حیاتی قزاقستان صورت گرفت تا هزینه‌های توسعه کاهش یابد، دارایی‌های مستقل ایجاد شود و وابستگی به چین محدود شود. این همکاری، موقعیت قزاقستان را از دولت بالقوه وابسته به مرکز پشتیبانی ضروری در منطقه ارتقا داد و استقلال راهبردی آن را در برابر قدرت‌های مختلف تقویت کرده است. در چارچوب راهبرد پوشش مبتنی بر زیرساخت، قزاقستان در سال‌های اخیر ۳۵ میلیارد دلار برای تحول بخش حمل‌ونقل و پشتیبانی سرمایه‌گذاری کرده است. هدف این سرمایه‌گذاری، تنوع‌بخشی پشتیبانی و افزایش سهم این بخش از تولید ناخالص داخلی از ۶٫۲ درصد در سال ۲۰۲۲ به ۹ درصد تا سال ۲۰۲۵ است. این اقدام راهبردی در پاسخ به محدودیت‌های جغرافیایی و با هدف تبدیل کشور به قطب پشتیبانی مرکزی اوراسیا، بر گسترش شبکه ریلی مستقل و یکپارچه به‌عنوان ستون اصلی حمل‌بار و ایجاد راه‌گذرهای حیاتی بین‌المللی متمرکز است (Kelbetov & Others, 2024).

قزاقستان با تنوع‌بخشی به طرح‌ها و نیز تنوع‌بخشی به شریک‌های مختلف حمل‌ونقل در پی

کاهش خطر ناشی از وابستگی به قدرت‌های بزرگ است. با توجه به سیاست تله بدهی چین در بسیاری از کشورهایی که با آن‌ها به‌ویژه در حوزه زیرساختی تعامل داشته است، قزاقستان مصمم بوده است با تعامل از راه چارچوب «چین و پنج کشور آسیای مرکزی»، نفوذ نامتقارن دوجانبه را کاهش دهد و برای کاهش تنش راه‌هایی ایجاد کند و از تسلط یک‌جانبه چین جلوگیری کند. دولت مردان قزاقستان می‌خواهند به‌وسیله این نوع تعامل با برنامه‌های حمل بار هماهنگ، هزینه‌های معامله را کاهش دهند و از تأخیرهای دیوانی جلوگیری و ظرفیت‌های مکمل زیرساختی ایجاد کنند (Kukeyeva, 2025: 103).

قزاقستان به‌صورت راهبردی یک شبکه حمل‌ونقل چندسویه را گسترش داده است که زیرساخت‌های مهم داخلی مانند بزرگ‌راه‌های خورگوس و دوستیک و بندرهای دریای خزر و آکتائو و کوریک آن را پشتیبانی می‌کنند تا خود را به‌عنوان پل ارتباطی اصلی اوراسیا تثبیت کند. در سطح بین‌المللی، قزاقستان در ۴ راه‌گذر اصلی اوراسیا قرار گرفته است: ۱. مسیر ریلی سستی شمالی (چین، قزاقستان، روسیه، اروپا) که به بندر دویسبورگ آلمان ختم می‌شود. ۲. مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی راهبردی وراخزر یا راه‌گذر میانی که با دوردن روسیه، گذرگاهی به دریاهای سیاه و مدیترانه فراهم می‌کند. پس از حمله روسیه به اوکراین در سال ۲۰۲۲، اهمیت راهبردی آن با مختل شدن مسیرهای سستی به‌وسیله تحریم‌ها و محاصره‌های غربی افزایش یافت. شرکت‌های بزرگ پشتیبانی مانند مرسک، محموله‌ها را از راه آن تغییر مسیر دادند و نقش آن را به‌عنوان حلقه تأمین جایگزین حیاتی و قابل اعتماد تثبیت کردند. ۳. راه‌گذر جنوبی (چین، قزاقستان، ترکمنستان، ایران، پاکستان) که متعلق به راه‌گذر شمال‌جنوب هند است و دسترسی به خلیج فارس و اقیانوس هند را فراهم می‌کند. ۴. راه‌گذر جاده‌ای فراگیر اروپای غربی و چین غربی. در واقع، قزاقستان با تمرکز بر افزایش بهره‌وری در بخش‌های جاده‌ای و نوسازی طرح‌های راه‌آهن مانند خط آستانه-آلماتی و اتصال مرزی خورگوس، به‌دنبال افزایش بهره‌وری راهبردی شبکه حمل‌ونقل خود است تا نقش خود را به یک قطب پشتیبانی اصلی در اوراسیا ارتقا دهد. این شبکه تقویت‌شده با توسعه زیرساخت‌ها و یکپارچه‌شدن با طرح‌هایی مانند «یک کمربند و یک راه» چین، به افزایش ظرفیت

۱ C5+China

۲ Dostyk

۳ Aktau

۴ Kuryk

۵ Maersk

حمل بار، اتصال ژئوپلیتیکی و تقویت حاکمیت اقتصادی کشور منجر می‌شود و آن را از یک راه‌گذر حمل‌ونقل غیرفعال به یک مرکز چند مسیری پویا و قابل اعتماد میان آسیا و اروپا تبدیل می‌کند (Harutyunyan, 2022).

براساس راهبرد پوشش، در راستای کاهش خطرها و نیز افزایش تنوع بخشی، قزاقستان بار را در چندین گذرگاه ریلی برای نمونه، دوستیک-آلاشانکول^۱ و آلتینکول-خورگوس^۲ تقسیم می‌کند، ظرفیت را افزایش می‌دهد و خطوط جدیدی مانند آیاگز-بختی - چوگوچاک^۳ را برنامه‌ریزی می‌کند که وابستگی به هرگره واحد (مسیر انحصاری) را کاهش می‌دهد و از زنجیره‌های تأمین در برابر اختلال‌های محلی محافظت می‌کند. همچنین آستانه با حمایت از تأمین مالی مشترک، رقابت آزاد و نظارت شفاف، بنابر اصولی مانند کنوانسیون ۲۰۰۵ یونسکو، به‌ویژه در بخش‌های راه‌گذرهای حمل‌ونقل بین‌المللی در پی متعادل کردن خطرها است تا دستور کار مستقل را حفظ و از نفوذ نامتقارن یک قدرت بزرگ و منطقه‌ای جلوگیری کند. در مجموع، این رویکرد وابستگی متقابل مدیریت شده را امکان‌پذیر می‌کند که با افزایش حجم تجارت، با انعطاف‌پذیری عملیاتی بیشتر، کاهش خطر و تقویت قدرت چانه‌زنی همراه است، در حالی که از تغییر آشکار صف‌بندی‌های ژئوپلیتیکی جلوگیری می‌کند (Kukeyeva, 2025).

قزاقستان هم‌زمان، در شرق، درحال تعمیق ارتباط با چین، گسترش ظرفیت در گذرگاه حیاتی دوستیک و گسترش بندر خشک خورگوس به‌وسیله سرمایه‌گذاری مشترک با شریک‌های چینی کاسکو^۴ و بندر لیانیونگانگ^۵ است. خط ریلی سوم، خط بختی-آیاگز، برای ایجاد پشتیبانی و جلوگیری از اختلال در سامانه حمل‌ونقل درحال ساخت است. در جنوب، راه‌آهن‌های جدید در ترکمنستان و ایران درحال ساختن هستند که نقش قزاقستان را در راه‌گذر حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب تثبیت می‌کند. به موازات آن، قزاقستان درحال فعالیت در دریای خزر برای فعال کردن «راه‌گذر میانی» وراخزر، یک مسیر راهبردی جایگزین به اروپا است. مقام‌های آستانه درحال ایجاد ظرفیت‌های مکمل بندری از جمله بندر دولتی آکتائو و پایانه شمالی دریایی جدیدتر آکتائو، در کنار پایانه اختصاصی کشتی کوریک هستند. به‌علاوه

^۱ Dostyk-Alashankou

^۲ Altynkol-Khorgos

^۳ Ayagöz – Bakhty – Chuguchak

^۴ China Ocean Shipping (Group) Company: COSCO

^۵ Lianyungang Port

هلدینگ راه آهن ملی قزاقستان سرمایه‌گذاری مشترکی با شرکت پی‌سی‌ای اینترنشنال^۱ یکی از کاربرهای جهانی بندر و یک شرکت زنجیره تأمین، به‌ویژه برای مدیریت این راه‌گذر انجام داده است. قزاقستان برای تبدیل این زیرساخت فیزیکی بسیار بزرگ به یک سیستم پشتیبانی یکپارچه و رقابتی تلاش می‌کند که در نتیجه، آینده اقتصادی و استقلال ژئوپلیتیکی قزاقستان را به‌عنوان حلقه ضروری در یک منطقه شبکه‌ای تضمین می‌کند (Kelbetov & Others, 2024).

هسته اصلی این راهبرد، پوشش زیرساختی است: ساخت فیزیکی شبکه‌ای متنوع از خطوط راه آهن (مانند آی‌اگز - بختی)، مراکز پشتیبانی داخلی (خورگوس) و تأسیسات و مراکز حمل‌ونقل دریایی (آکتائو، کوریک) برای ایجاد مسیرهای زنجیره تأمین چندگانه و انعطاف‌پذیر. با این حال، این طرح‌های زیرساختی بسیار بزرگ، آشکارا برای پیشبرد هدف‌های بالاتر طراحی شده‌اند. قزاقستان با گسترش راه‌گذرها، مشارکت با بازیگران متنوع و پایبندی به هنجارها و اصولی مانند تأمین مالی مشترک و نظارت شفاف که با کنوانسیون‌هایی مانند کنوانسیون یونسکو هم‌سو هستند، تأثیرهای نهادی متعادل‌کننده‌ای ایجاد کرده است که شیوه‌های پاسخ‌گویی و مسئولیت‌پذیری را تقویت می‌کند. این روش، زیرساخت‌های خام و پراکنده را به سیستم هماهنگ و قابل مدیریت تبدیل می‌کند. در این سیستم، طرح‌های زیرساختی مشخصی مانند راه‌گذرها را نهادها و ائتلاف‌های مختلف و بر پایه قوانین و رویه‌های رسمی مدیریت می‌کنند تا هم مخاطره‌ها کاهش یابد و هم استقلال ژئوپلیتیکی تقویت شود.

بنابراین در چارچوب سیاست پوشش زیرساختی، قزاقستان نه از سر اجبار، بلکه آگاهانه با سرمایه‌گذاری فعال در زیرساخت‌های حیاتی مانند خطوط ریلی مربوط با «یک کمر بند و یک راه» و گسترش بندرهای اصلی دریای خزر مانند آکتائو برای راه‌گذر میانی و ایجاد زیرساخت‌ها برای راه‌گذر شمال-جنوب، خود را به پلی ضروری میان طرح‌های بزرگ ژئواکونومیک تبدیل می‌کند. هدف‌های اصلی این نوع‌بخشی، جذب سرمایه از منابع چندگانه، به‌دست آوردن اهرم سیاسی به‌وسیله ارائه مسیرهای جایگزین و کاهش تهدیدهای ناشی از فشار قدرت‌های خارجی بزرگ است. این راهبرد نه تنها نقش این کشور را در پیوند با اوراسیا تقویت می‌کند، بلکه با بهره‌گیری هوشمندانه از رقابت میان قدرت‌های بزرگ، استقلال ملی آن را نیز تحکیم می‌بخشد. در راستای هر سه راهبرد پوشش زیرساختی، رویه‌ای و نهادی، قزاقستان از بانک‌های توسعه چندجانبه برای

^۱ Formerly the Port of Singapore Authority (PSA)

^۲ Multilateral development bank (Mdb)

تأمین مالی طرح‌های عمومی و زیرساختی خود استفاده می‌کند که در میان آن‌ها «بانک اروپایی بازسازی و توسعه»^۱ بیشترین سهم را در تأمین مالی طرح‌های بخش حمل‌ونقل قزاقستان دارد. در سال ۲۰۲۲ «بانک اروپایی بازسازی و توسعه» اعلام کرد که می‌خواهد بیش از ۱۰۰ میلیون یورو در شرکت راه‌آهن دولتی قزاقستان سرمایه‌گذاری کند تا مسیرهای حمل بار ریلی را ارتقا دهد (International Trade Administration, 2022).

بهره‌مندی از تأمین مالی «بانک اروپایی بازسازی و توسعه» و نیز استانداردهای غربی برای زیرساخت‌ها، نشان‌دهنده اقدام راهبردی آگاهانه قزاقستان برای تنوع‌بخشیدن به منابع مالی خود فراتر از طرح «یک کمربند و یک راه» چین یا منابع دیگر قدرت‌ها است؛ در نتیجه، مانع وابستگی یک‌طرفه مالی خود به یک قدرت واحد می‌شود. این موضوع سرمایه‌گذاری خصوصی بین‌المللی برای این طرح‌ها را ترغیب می‌کند و به قزاقستان اجازه می‌دهد آن‌ها را به‌طور معتبر به‌عنوان طرحی با مالکیت جمعی و نه در کنترل یک قدرت واحد معرفی کند. این یک اجرای عملی از راهبرد پوشش خطر چندوجهی قزاقستان است.

نتیجه

آسیای مرکزی با داشتن موقعیت راهبردی و منابع طبیعی فراوان، قدرت‌های منطقه‌ای و بزرگ از جمله ایالات متحد، روسیه، چین، هند، ترکیه، اتحادیه اروپا را برای حضور فعال در این منطقه ترغیب کرده است؛ به‌طوری‌که هرکدام از راه‌های مختلف، چشم‌اندازهای راهبردی منحصربه‌فرد خود را پیش می‌برند. بنابراین کشورهای آسیای مرکزی در حالی که در محل تلاقی جریان‌های تاریخی و واقعیت‌های جغرافیایی قرار دارند، در چشم‌انداز پیچیده بین‌المللی حرکت می‌کنند. این کشورها با فرصت‌های همکاری و چالش‌های توسعه‌ای ناشی از رقابت قدرت‌های بزرگ روبه‌رو هستند. دو قدرت رقیب، چین و هند نیز در آسیای مرکزی حضور فعالی دارند و بر سیاست‌های کشورهای منطقه به‌ویژه سیاست‌های قزاقستان تأثیرگذار بوده‌اند. قزاقستان عرصه‌ای راهبردی برای رقابت چین و هند در اوراسیا به‌شمار می‌رود. چین از آن به‌عنوان مرکزی مهم برای «ابتکار یک کمربند و یک راه» استفاده می‌کند و با سرمایه‌گذاری‌های سنگین در زیرساخت‌ها و تجارت، وابستگی اقتصادی قزاقستان به چین را تعمیق می‌بخشد. هند نیز به‌وسیله راه‌گذر بین‌المللی شمال-جنوب و همکاری‌های چندبخشی با توسل به اصول چندقطبی

^۱ European Bank for Reconstruction and Development (Ebrd)

مشترک مقابله می‌کند. قزاقستان بازیگری منفعل نیست؛ بلکه آگاهانه از راهبرد پوشش خطرپذیری در قالب چندسوگرایی استفاده می‌کند. آستانه با تعامل هم‌زمان با راه‌گذرهای هند و چین از وابستگی یک‌جانبه به هر قدرت واحدی پرهیز می‌کند. این سیاست متوازن به آن فرصتی می‌دهد منافع اقتصادی خود را از هر دو رقیب به‌دست آورد، خود را به یک مرکز حمل‌ونقل حیاتی تبدیل کند، آسیب‌پذیری خود را در برابر وابستگی یک‌جانبه کاهش دهد و اهرم سیاسی خود را تقویت کند. از این‌رو، قزاقستان رقابت قدرت‌های بزرگ را فرصتی برای تقویت حاکمیت، ارتباط راهبردی و ظرفیت تعادل مستقل خود در منطقه برآورد می‌کند.

منابع

فارسی

- آدمی، علی و مریم فلاح و مجیدرضا مؤمنی (۱۳۹۹)، «الگوی توسعه قزاقستان (۲۰۱۰-۲۰۲۰)»، **مطالعات اوراسیای مرکزی**، دوره ۱۳، شماره ۲، صص ۳۴۵-۳۷۰، (doi:10.22059/JCEP.2020.303253.449929).
- کولایی، الهه و نبی‌الله امامی ایوکی (۱۴۰۲)، «جایگاه بندر چابهار در تعمیق همکاری ایران و آسیای مرکزی»، **مطالعات اوراسیای مرکزی**، دوره ۱۶، شماره ۲، صص ۲۷۳-۹۸، (doi:10.22059/JCEP.2021.317262.449974).
- میرامبکف، مقصد و مجتبی‌عبدخدایی (۱۴۰۱)، «قزاقستان و کمربند اقتصادی جاده ابریشم؛ فرصت‌ها و چالش‌ها»، **فصلنامه ژئوپلیتیک**، سال هجدهم، شماره ۳، صص ۲۲۷-۹۹، (doi: 20.1001.1.17354331.1401.18.67.7.7).
- واعظی، طیبه و امید خزائی (۱۴۰۰)، «ابتکار یک کمربند و یک راه؛ تقویت رقابت یا همکاری چین و روسیه در آسیای مرکزی در حوزه انرژی (۲۰۱۴-۲۰۱۹)»، **مطالعات اوراسیای مرکزی**، سال چهاردهم، شماره ۱، صص ۱۲۷-۱۵۱، (doi:10.22059/jcep.2021.310345.449953).
- وثوقی، سعید و عسگر صفری (۱۳۹۶)، «نقش قزاقستان در گسترش روابط ایران و چین در آسیای مرکزی»، **مطالعات اوراسیای مرکزی**، دوره ۱۰، شماره ۲، صص ۴۶۷-۴۸۴، (doi:10.22059/JCEP.2018.209451.449654).
- ایران اکونومیست (۲۲ شهریور، ۱۴۰۲)، «دسترسی قزاقستان از راه‌گذر شمال‌جنوب به خلیج فارس»، دسترسی در: <https://iraneconomist.com/fa/news/654096/> (تاریخ دسترسی ۱۴۰۴/۱۰/۰۱).

English

- Aliyev, Nurlan (2024), "The International North–South Transport Corridor: Russia's Geoeconomic and Geopolitical Interests", **Baku Research Institute**, Available at: <https://bakuresearchinstitute.org/en/the-international-north-south-transport-corridor-russias-geoeconomic-and-geopolitical-interests/> (Accessed on: 6/12/2025).
- Aliyev, Nurlan (2025), "Russia's Pivot to the Eastern Route: Balancing Azerbaijan with Kazakhstan and Turkmenistan?" Available at: <https://ridl.io/russia-s-pivot-to-the-eastern-route-balancing-azerbaijan-with-kazakhstan-and-turkmenistan/>, (Accessed on: 30/11/2025).
- Ambrosio, Thomas (2021), "Security Hedging After Nazarbayev? The Future of Kazakhstan's Alignment with Russia", in: Caron, Jean-François, **Understanding Kazakhstan's 2019 Political Transition**, New York: Palgrave Macmillan, pp. 29-51, (<http://www.palgrave.com/gp/series/16223>).
- Ambrosio, Thomas, and W. Lange (2015), "Mapping Kazakhstan's Geopolitical Code: An Analysis of Nazarbayev's Presidential Addresses, 1997–2014", **Eurasian Geography and Economics**, Vol. 55, No. 5, pp. 537–559, (<https://doi.org/10.1080/15387216.2015.1024272>).
- Armstrong, Ian and Daniel Urchick (2017), "A New Opportunity for India-Kazakhstan Relations", **The Diplomat**, Available at: <https://thediplomat.com/2017/07/a-new-opportunity-for-india-kazakhstan-relations/> (Accessed on: 27/11/2025).
- Balbaa, Muhammad Eid Balbaa (2022), **International Transport Corridors**, Tashkent State University of Economics: Tashkent, Uzbekistan, Available at: https://www.researchgate.net/profile/Muhammad-Balbaa/publication/368524372_International_Transport_Corridors/links/63ece0b731cb6a6d1d0446c7/International-Transport-Corridors.pdf (Accessed on: 26/11/2025).
- Behboudi Nejad, Ghodratollah (2021), "Geopolitics of Energy in Kazakhstan: Implications for China", **International Journal of New Political Economy**, Vol. 2, No. 2, pp. 145-167, (doi:10.52547/JEP.2.2.145).
- Bizhanova, Madina (2018), "Can the Silk Road Revive Agriculture? Kazakhstan's Challenges in Attaining Economic Diversification", in: Laruelle, Marlene, **China's Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia**, Washington, D.C.: The George Washington University, (Central Asia Program), pp. 51-66.
- Contessi, Nicola P. (2015), "Foreign and Security Policy Diversification in Eurasia: Issue Splitting, Co-alignment, and Relational Power", **Problems of Post-**

- Communism**, Vol. 62, No. 5, pp. 299–311,
(doi: 10.1080/10758216.2015.1026788).
- Dhoundup, Penpa and Jose, Kishor (2023), “India-China in Central Asia: Converging Views and Diverging Interests”, **IOSR Journal of Humanities and Social Science** (IOSR-JHSS), Vol. 28, No. 1, pp. 38-51,
(doi: 10.9790/0837-2801013851).
- El-Dessouki, Ayman and Ola Rafik Mansour, (2020), “Small States and Strategic Hedging: The United Arab Emirates' Policy Towards Iran”, **Review of Economics and Political Science**, Vol. 8, No. 5, pp. 394–407,
(doi: 10.1108/REPS-09-2019-0124/FULL/PDF).
- Gnedina, Elena (2015), “Multi-Vector’ Foreign Policies in Europe: Balancing, Bandwagoning or Bargaining?”, **Europe-Asia Studies**, Vol. 67, No. 7, pp. 1007-1029, (doi:10.1080/09668136.2015.1066313).
- Harutyunyan, Aghavni A. (2022), “China-Kazakhstan: Cooperation Within the Belt and Road and Nurly Zhol”, **Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies**, Vol. 16, No. 3, pp. 281-297, (doi: 10.1080/25765949.2022.2128135).
- Hedayati Shahidani, Mehdi, and Asgar Safari (2019), “Central Asia in Chinese Geopolitical Imaginations”, **Political Studies of the Islamic World**, Vol. 8, No. 31, pp. 21-41, (doi: 10.30479/psiw.2020.11033.2575).
- Huchet, Jean-François (2010), “India and China in Central Asia: Mirroring their Bilateral Relations”, in: Laruelle, Marlene, Jean-François Huchet, Sébastien Peyrouse and Bayram Balci, **China and India in Central Asia: A New “Great Game”?**, New York: Palgrave Macmillan, pp. 97-115.
- International Trade Administration (2022), “Transport And Logistic”, Available at: [https://www.Trade.Gov/Country-Commercial-Guides/Kazakhstan-Transport-And-Logistics](https://www.trade.gov/country-commercial-guides/kazakhstan-transport-and-logistics), (Accessed on: 20/12/2025).
- Kelbetov Daniyar, Asset Onglassov, Nurlan Taiganov (2024), “Transport and Logistics in Kazakhstan”, **Astana International Financial Centre**, Available at: <https://aifc.kz/wp-content/uploads/2024/07/2.3-transport-and-logistics-in-kazakhstan-april-2024.pdf>, (Accessed on: 2/12/2025).
- Koparkar, Rashmini (2018), “Commentary: India Joins Ashgabat Agreement”, **Vivekananda International Foundation**, Available at: <https://www.vifindia.org/article/2018/february/19/india-joins-ashgabat-agreement>, (Accessed on: 20/12/2025).
- Kukeyeva, Fatima (2025), “From Balancing to Active Hedging: The Transformation of Kazakhstan’s Multi-Vector Foreign Policy After 2022”, **YSU Journal of International Affairs**, Vol. 1, No. 2, pp. 93-117,
(<https://doi.org/10.46991/jia.2025.1.2.093>).

- Kulyntay, Gaziz, Aigerim Ospanova, Malik Mukanov, Ruslan Abdullin, Balaussa Seilkhan, and Ayaulym Zhaksylykova (2025), "Transport and Communication Potential of Central Asia: EU Interests, Challenges, and Prospects", **Journal of Iran and Central Eurasia Studies**, Vol. 8, No. 1, pp. 99-116, (doi: 10.22059/JICES.2025.396459.1097).
- Maritime Gateway (2023), "Kazakhstan Calls for Boosting INSTC for Eurasian Connectivity", Available at: <https://www.maritimegateway.com/kazakhstan-calls-for-boosting-instc-for-eurasian-connectivity/>, (Accessed on: 30/11/2025).
- Masood, Sadoon, Abdul Basit Khan, and Mairajul Hamid (2022), "A Review of China-Kazakhstan Economic Relationship during the 21st Century", **Journal of Social Sciences Review**, Vol. 2, No. 4, pp. 68-77, (doi:10.54183/jssr.v2i4.56).
- Matin, Kazi Mahbub-Al and Najdov, Evgenij (2020), South Caucasus and Central Asia - The Belt and Road Initiative: Kazakhstan Country Case Study (English), Washington, D.C.: World Bank Group. Available at: <http://documents.worldbank.org/curated/en/471731593499938164>, (Accessed on: 1/12/2025).
- Muratbekova, Albina, A. Ordabayev and G. R. Rakhymzhan (2021), "Kazakhstan's Connectivity Paradigms with China and India: A Comparative Analysis", **Journal of Oriental Studies**, Vol. 98, No.3, pp. 67-76, (doi:10.26577/JOS.2021.v98.i3.07).
- Nakispekova, Aiman (2025), "Kazakhstan, India Strengthen Ties via North-South Transport Corridor", **The Astana Times**, Available at: <https://astanatimes.com/2025/03/Kazakhstan-India-Strengthen-Ties-Via-North-South-Transport-Corridor/>, (Accessed on: 20/12/2025).
- Ohle, Maximilian, Richard J. Cook, and Zhaoying Han (2020), "China's Engagement with Kazakhstan and Russia's Zugzwang: Why Is Nur-Sultan Incurring Regional Power Hedging?", **Journal of Eurasian Studies**, Vol. 11, No. 1, pp. 86-103, (doi:10.1177/1879366519900996).
- Pradhan, Ramakrushna (2022), "India-Kazakhstan Energy Relations: Looking Back and Looking Ahead", **Journal of Eurasian Studies**, Vol. 13, No. 2, pp. 103-118, (<https://doi.org/10.1177/18793665221093798>).
- Pujol, Ivan Gonzalez (2024), "Theorizing the Hedging Strategy: National Interests, Objectives, and Mixed Foreign Policy Instruments", **All Azimuth: A Journal of Foreign Policy and Peace**, Vol. 13, No. 2, pp. 193-214, (doi: 10.20991/allazimuth.1480020).
- Purushothaman, Uma, and Nandan Unnikrishnan (2019), "A Tale of Many Roads: India's Approach to Connectivity Projects in Eurasia", **India Quarterly**,

- Vol. 75, No. 1, pp. 69-86, (doi:10.1177/0974928418821488)
- Rigi, Hanifeh (2025), "India's INSTC Connectivity Strategy amidst Geopolitical Complexities in the South Caucasus Region", **Journal of Iran and Central Eurasia Studies**, Vol. 7, No. 2, pp. 119-132, (doi: 10.22059/JICES.2025.390610.1085).
- Sajjanhar, Ashok (2013), "India-Kazakhstan Relations: Challenges and Opportunities", **Gateway House: Indian Council on Global Relations**, Available at: <https://www.gatewayhouse.in/india-kazakhstan-relations-challenges-and-opportunities/> (Accessed on: 20/12/2025).
- Singh, Harmeet (2015), "Indo-Kazakhstan Nuclear Partnership Agreement", **Journal of Central Asian Studies**, Vol. 22, pp. 119-126, Available at: <https://ccas.uok.edu.in/Files/93269b6c-7f53-4439-ae9a-3bdf55a4c649/Journal/630203f5-8f37-44bb-b329-2e8edcf74a9f.pdf> (Accessed on: 25/12/2025).
- Taisarinova, Aislu (2022), "Evaluation of Transport Corridor Effects on Sustainability: Kazakhstan Case Study", **Central Asian Journal of Sustainability and Climate Research**, pp. 64-72. (doi:10.29258/CAJSCR/2022/64-72.eng),
- Taliga, Harri (2021), "Belt and Road Initiative in Central Asia: Desk Study", Ituc-csi. Org, Available at: https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/belt_and_road_initiative_in_central_asia.pdf. (Accessed on: 25/12/2025).
- Vinokurov, Evgeny, Arman Ahunbaev, Nursultan Usmanov, and Alexander Zaboiev (2022), "International North-South Transport Corridor: Investments and Soft Infrastructure", **Reports and Working Papers**, Available at: https://eabr.org/upload/iblock/687/EDB_2022_Report-2_INSTC_eng.pdf, (Accessed on: 24/12/2025).
- Wani, Ayjaz (2020), "India and China in Central Asia: Understanding the New Rivalry in the Heart of Eurasia", Observer Research Foundation, <https://www.orfonline.org/public/uploads/posts/pdf/20230712131033.pdf>, (Accessed on: 29/12/2025).
- Yermekbayev, Adilbek, Meiram Sarybayev, and Chen Suriguga (2022), "China-Kazakhstan Strategic Partnership and Bilateral Economic Cooperation", **Journal of Central Asian Studies**, Vol. 85, No. 1, pp. 18-27, (doi:10.52536/CAA).
- Yin, Tianqi (2022), "Strong Power to Weak Power Strategic Hedging in Regional Conflicts and China's Involvement in the Saudi Arabia-Iran Rivalry", **International Journal of Asian Social Science**, Vol. 12, No. 8, pp. 292-307, (doi.org/10.55493/5007.V12I8.4560).

Yuneman, Roman A. (2023), “Kazakhstan’s Multi-Vector Foreign Policy: A Case Study of Voting on UNGA Resolutions”, **Russia in Global Affairs**, Vol. 21, No. 2, pp. 141-162, (doi: 10.31278/1810-6374-2023-21-2-141-162).