

ՏՆՏԵՍԱԳԻՏՈՒԹՅՈՒՆ

ՆՈՐ ՄԵՏԱՔՍԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀԸ ԵՎ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՄԱՐՏԱՀՐԱՎԵՐՆԵՐԸ*

Թորոս Թորոսյան, Նինել Ղազարյան

Բանալի բառեր՝ Նոր մետաքսի ճանապարհ, Հայաստան, Չինաստան, առևտուր, տարանցիկ երկիր, ենթակառուցվածքներ, ներդրումներ:

ՀՀ-ն, գրեթե միշտ լինելով տարածաշրջանային և համաշխարհային իրադարձությունների հանգուցային կետ, հետպատերազմյա շրջանում բախվել է քաղաքական և տնտեսական այնպիսի մարտահրավերների, որոնք անմիջականորեն կապված են արագ զարգացող տարածաշրջանային և համաշխարհային տնտեսական, տարածաքաղաքական խնդրումների և Հայաստանի համար դրանից բխող անվտանգային և սուվերեն լրջագույն խնդիրների հետ: Դրա առանցքային կետերից մեկը Չինաստանի համար Հայաստանի՝ որպես Նոր մետաքսի ճանապարհի հնագույն և առավել նախընտրելի տարածքային ուղի լինելն է, որի որոշակորեն դրական հանգուցալուծումն էապես կարող է փոխել տարաշրջանում տիրող իրավիճակը:

Այսպիսով, 2013թ. Չինաստանը՝ ի դեմս նախագահ Սի Ցզինպինիի ներկայացրել է «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունը (BRI), որն ինքնին միջմայրցամաքային երկարաժամկետ քաղաքականություն է և ներդրումային ծրագիր՝ ուղղված ենթակառուցվածքների զարգացմանը և պատմական Մետաքսի ճանապարհի երկայնքով գտնվող երկրների տնտեսական ինտեգրման արագացմանը: Այս նախաձեռնության շրջանակներում ներառված նախագծերը հիմնականում կապված են տրանսպորտի, էներգետիկայի, հանքարդյունաբերության, տեղեկատվական տեխնոլոգիաների և կապի ոլորտներում ենթակառուցվածքների զարգացման հետ:[1] Ծրագրի համաձայն՝ սա իր նախադեպը չունեցող խոշոր նախաձեռնություն է՝ հիմնված **քաղաքական կորդինացիայի, օբյեկտների միացման, անարգել առևտրի, ֆինանսական ինտեգրման** (դրամավարկային քաղաքականության ոլորտում ուղղորդում և համագործակցություն, ֆինանսական ինստիտուտների ստեղծում, ինչը ենթադրում է դրամաշրջանառության կանոնների վերափոխում, հետզհետե անցում տարածաշրջանային երկրների դրամներով առևտրին, սովյալ դրամային միավորների կոնվերտացիայի ապահովում), **մարդկային կապերի** վրա[2]: 2021 թ. -ի հունվարի դրությամբ Չինաստանի հետ փոխընթերցման հուշագրի ստորագրելու արդյունքում «Գոտի և ճանապարհ» (BRI) նախաձեռնությանը միացած երկրների թիվը հասել է 140-ի [3]: Սույն ծրագրի իրականացման տարածքում են կենտրոնացած աշխարհի բնակչության 2/3-ը և ռեսուրսների ամենամեծ պաշարները[4]: Համաշխարհային բանկի կատարած ուսումնասիրության արդյունքում պարզ է դառնում, որ «Գոտի և ճանապարհ» տրանսպորտային նախագծի բարեհաջող ավարտից հետո վերոնշյալ տնտեսական միջանցքի շնորհիվ հնարավոր է 12%-ով կրճատել ճանապարհաժամանակը, առևտրի ծավալներն ավել-

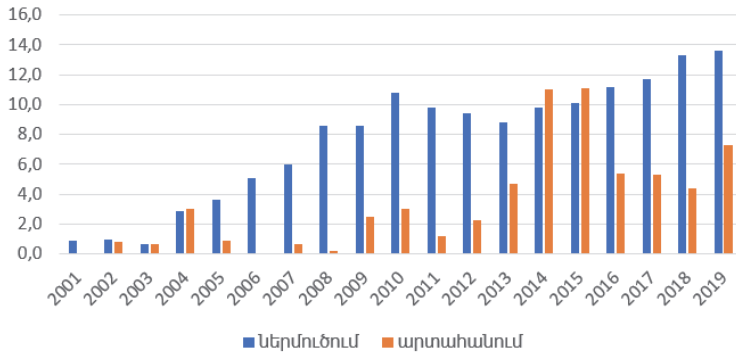
* Հոդվածն ընդունվել է 12.10.21:

Հոդվածը տպագրության է երաշխավորել ԵՊՀ տնտեսագիտության և կառավարման ֆակուլտետի «Տնտեսագիտության և միջազգային տնտեսական հարաբերությունների» ամբիոնը: 20.10.21:

լացնել 2,7%-ից մինչև 9,7%, ինչպես նաև կանխատեսվում է եկամտի մինչև 3,4% աճ և 7,6 մլն. մարդու դուրս բերում ծայրահեղ աղքատությունից [5]:

Հայաստանն, ի սկզբանե, իր աշխարհագրական դիրքով ու տարածաշրջանային տեղակայմամբ ուշագրավ օբյեկտ է հանդիսացել բազմաթիվ երկրների, ինչպես նաև օտարերկրյա գործընկերների համար: Նոր ու արագ թափ ստացող չինական այս նախաձեռնությունը, որն իր լայն տարածումն է գտել Նոր մետաքսի ճանապարհի անվամբ, ինքնին, իրենից ենթադրում է, որ Հայաստանն իր ուրույն դերակատարումը պետք է ունենա դրանում: Հնում և միջնադարում, աշխարհաքաղաքական տարբեր իրավիճակային պայմաններում Հայաստանի քաղաքակրթական ներդրումը Մետաքսի ճանապարհի պատմության մեջ տնտեսական առումով աչքի է ընկել միջազգային առևտրային պայմանագրերի կնքմամբ, բարձր մակարդակի ճարտարապետությամբ և քաղաքաշինությամբ, արհեստագործական արտադրությամբ, առևտրային ուղիների զարգացած ցանցով, սեփական հումքի և ապրանքների արտահանմամբ, ներքին շուկայում անհրաժեշտ ապրանքների ներմուծմամբ, ինչպես նաև՝ այլ երկրներ դրանց տարանցմամբ: Հայաստանն առանձնանում էր նաև առևտրա-դրամական կապիտալ համակարգի ակտիվ զարգացմամբ, մեծ ներդրում է ունեցել միջազգային առևտրի զարգացման գործում, այդ թվում՝ առևտրային պայմանագրերի կնքման, իրավական ակտերի մշակման մեջ (հատկապես՝ Կիլիկյան թագավորության ժամանակներում) [6]: Եվ վերջապես, երկար տարիների դադարից հետո Չինաստանի և Հայաստանի առևտրատնտեսական կապերը նոր թափ ստացան: Ներկայումս, Չինաստանի համար Հայաստանը Հարավային Կովկասում լավ դաշնակից է և կարևոր գործընկեր: Հայաստանը բազմիցս նշել է, որ գտնվում է պատմական Մետաքսի ճանապարհի վրա և մեծապես հետաքրքրված է «Գոտի և ճանապարհ» (BRI) նախաձեռնության շրջանակում համագործակցությամբ բոլոր ոլորտներում: Չինաստանը Ռուսաստանի գլխավորությամբ համագործակցում է ԵԱՏՄ անդամ հանդիսացող երկրների հետ Չինաստան-Մոնղոլիա - Ռուսաստան տնտեսական միջանցքի (CMREC) շրջանակներում [7]: ԵԱՏՄ շրջանակներից զատ Հայաստանը և Չինաստանը դեռ 2013 թ., շնորհիվ երկկողմանի այցերի, հանդիպումների և զազաթնաժողովների, ակտիվ համագործակցություն են ծավալել տնտեսական, առևտրային և փորձի փոխանակման ոլորտներում, ինչը համեմատական բալանսի է բերել առևտրային անհավասարակշռությունը [8]: Առաջին իսկ տարիներին Հայաստանը դեպի Չինաստան ապրանքների արտահանման ոլորտում աննախադեպ ծավալային աճ գրանցեց: 2014-15թ. Չինաստանը դարձավ ՀՀ արտահանման մեջ 2-րդ գործընկեր երկիրը՝ զիջելով միայն Ռուսաստանին: 2019թ. դրությամբ, Հայաստանի համար արտահանման մասով, Չինաստանը 4-րդ գործընկեր երկիրն է: Տվյալների համաձայն՝ հենց միայն 2019թ. -ին դեպի Չինաստան է արտահանվել 193 709.7 և Չինաստանից Հայաստան ներմուծվել 751 617.6 հազար ԱՄՆ դոլար ապրանք [9]:

Չինաստանի տեսակարար կշիռը Հայաստանի
Ներմուծման և արտահանման մեջ(%)



Նկար 1. Տվյալները ՀՀ վիճակագրական կոմիտեի պաշտոնական կայք էջից (armstat.am)

Մասնակցելով չինական նախաձեռնությանը և ներդրումներ ստանալով՝ ՀՀ-ն կկարողանա վերականգնել համաշխարհային տնտեսական ճգնաժամի պատճառով թուլացած տնտեսությունը, որի արդյունքում կամրապնդի սեփական երկրի անվտանգությունն ու պետականությունը, տնտեսական բազմաթիվ օղակներով կկապվի աշխարհի երկրորդ տնտեսության հետ, կստանա վերջինիս ստեղծած ժամանակակից տեխնոլոգիաները: Լյն երկրները, որոնք հաջողությամբ կիրառություն են նախատեսված ծրագրերը, կստանան տնտեսական զգալի օգուտներ: Ճիշտ է՝ նախաձեռնությունը որոշակիորեն կմեծացնի Չինաստանի ազդեցությունն այս երկրներում, բայց նրանք էլ, այդ թվում՝ Հայաստանը, հնարավորություն կստանան իրենց ծայր լսելի դարձնել Պեկինում[10]: Նման նախաձեռնության շրջանակներում համագործակցությունը Հայաստանի պես փոքր, զարգացող և աշխարհաքաղաքական բարդ դիրքավորմամբ երկրի համար բավական շահեկան է, հատկապես, երբ գործում է անարգել առևտրի ներդրումային և առևտրային խոչընդոտների նվազեցման, տարածաշրջանային տնտեսական ինտեգրման խթանման առաջնահերթությունը, առանց որի բավական դժվար է տեղական ապրանքն արտահանել այնպիսի խոշոր մրցունակ շուկաներ, ինչպիսին չինականն է:

ՀՀ-ի համար առաջնային հանդիսացող ռազմավարական ոլորտներից է նաև տուրիզմը, ինչն արտահանումից և տրանսֆերտներից հետո տնտեսության զարգացման, փոխարժեքի կայունության պահպանման, պետական պահուստների համալրման հաջորդ ամենակարևոր միջոցն է: Ուստի, 2018 թ. Արևելյան Չինաստանի Ցզյանսու գավառը «Գոտի և ճանապարհ» (BRI) նախաձեռնության շրջանակում համագործակցության համաձայնագիր է ստորագրել Հայաստանի զբոսաշրջության ազգային կոմիտեի հետ՝ Ցզյանսու և Հայաստան զբոսաշրջության ոլորտի միջազգային զարգացմանը համատեղ աջակցելու նպատակով: Սա Ցզյանսու նահանգի զբոսաշրջության վարչության կողմից ստորագրված զբոսաշրջության բնագավառում համագործակցության առաջին համաձայնագիրն է այն երկրների հետ, որոնք գտնվում են «Գոտի և ճանապարհ» երթուղիների երկայնքով: Խրախուսվում է նաև զբոսաշրջային ոլորտներն ամրապնդել երկկողմ ներդրումներով, ինչպես նաև՝ խթանել շահույթ չհետապնդող կազմակերպությունների փոխանակումը [11]:

Հաշվի առնելով «Գոտի և ճանապարհ» (BRI) նախաձեռնության առանցքային հինգ առաջնահերթությունները՝ որոշ աղբյուրներում խորհուրդ է տրվում Հայաստանի և Չինաստանի անվտանգության ապահովման արդյունավետության գործակիցը բարձրացնելու համար խորհրդակցություններ կազմակերպել երկու երկրների ռազ-

մաքաղաքական դեկավարության մասնակցությամբ, ուսումնասիրել և օգտագործել ազատ առևտրի գոտիներ բացելու հնարավորությունը, ապահովել հայկական և չինական դրամների կոնվերտացիան, երկկողմ առևտրում օգտագործել հայկական և չինական դրամները, կառուցել և համատեղ շահագործման համծնել տրանսպորտային ուղիներ և այլն: Բացի դրանից, այս նախաձեռնությունը Հայաստանի համար ամուր լծակ կարող է հանդիսանալ բիզնեսի և ներդրումային ոլորտների զարգացման համար, քանի որ Չինաստանի պետական խորհրդի պնդմամբ չինական կողմը պատրաստ է նախաձեռնության շրջանակներում քննարկել գործընկեր երկրներից ներկայացված բիզնես-նախաձեռնություններն ու ֆինանսավորել, եթե դիմող կողմը չինացիներին ապացուցի, որ ֆինանսական ներդրումների կամ չինական տեխնիկայի և տեխնոլոգիաների տեսքով ստացված վարկային գծերի արդյունքում Չինաստանը կոնկրետ շահույթ կստանա: Այնուամենայնիվ, սույն շրջանակներում Չինաստանը պատրաստակամություն է հայտնում նաև «չհատուցվող» օժանդակություն տրամադրել այն երկրներին, որոնք ի վիճակի չեն ինքնուրույն, լուրջ, գործնական նախաձեռնություններով հանդես գալ: Հարկ է նշել, որ այն երկրները, որոնք կվատնեն ստացված վարկերն ու ներդրումները, ստիպված կլինեն միջազգային կառույցներում որոշ դեպքերում քվարկել Պեկինի իրախանգներով կամ ռազմաբազաներ, ռազմավարական նշանակության հանքեր տրամադրել վերջինիս: Ճգնաժամային իրավիճակների դեպքում չինական զինված ուժերը կարող են օգտագործել տվյալ երկրների օդանավակայանները, նավահանգիստները և այլն[12]: Սա, անշուշտ, կթուլացնի մի շարք երկրների՝ Արևմուտքից կախվածությունը տարածաշրջանում, կամրապնդի Չինաստանի դիրքերն այնտեղ, ինչպես նաև ժամանակի ընթացքում տնտեսական նման անկախ ցիկլը լուկալ հատվածում դուլարը կնդի համեմատաբար երկրորդ պլան՝ բարձր շրջանառության արդյունքում առաջ բերելով չինական արժույթի մեծ պահանջարկ: Սա, իհարկե, չի ենթադրում, որ վերջինիս, որպես վճարահաշվարկային արժույթի դիրքային ամրապնդմանը զուգահեռ համաշխարհային տնտեսությունում դուլարի դիրքի կտրուկ և անդառնալի անկում տեղի կունենա: Այնուամենայնիվ, անհրաժեշտության դեպքում դրան հասնելու համար Չինաստանը պետք է գլոբալ մակարդակով հստակ նպատակաուղղված դրամավարկային և արժույթային քաղաքականություն իրականացնի՝ համաշխարհային շուկայում բավականաչափ հուսալի արժութային ակտիվների ներդրմամբ, ինչպես նաև ապահովի իր ազատ իրացվելի արժութային ակտիվներով շուկայում հազեցվածությունը, ինչպես դա անում է ԱՄՆ-ն՝ տարեցտարի խորացող բյուջետային դեֆիցիտի հաշվին: Վստահաբար, դա մի քանի տասնամյակ կպահանջի:

Հարկ է նշել, որ 2016թ. հոկտեմբերի 1-ին Չինաստանին հաջողվեց **ռենմինբին** ընդգրկել ԱՄՀ «Փոխառության հատուկ իրավունք» (ՓՀԻ) ունեցող արժույթների ցուցակում [13]: Այս քայլի հիմնական նպատակներն են՝ նպաստել ռենմինբիի դիրքերի ամրապնդմանը, ինչը հնարավորություն կտա Պեկինին սեփական արժույթով վարկեր տրամադրել և լայնածավալ ներդրումներ կատարել «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության մասնակից երկրներում, միջազգային առևտրում մեծացնել ռենմինբիով կատարվող փոխանցումների քանակը, նվազեցնել Չինաստանի կախումը ԱՄՆ դոլարից: Ինչպես նշում են չին հետազոտողները՝ «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունն անախտադեպ հնարավորություն է ընձեռում չինական ռենմինբիին, որպեսզի այն կայանա որպես տարածաշրջանային, իսկ հետագայում՝ համաշխարհային արժույթ [14]: Նախագծի շրջանակներում օժանդակային և ներդրումային ծրագրերի արդյունավետ իրականացման, հնարավոր բոլոր տեսակի փոխգործակցությունների արագ և համակարգված իրականացման, այդ թվում՝ նաև չինական ռենմինբիի միջազգայնացման նպատման համար նախաձեռնությանը միացած կայուն բանկային համակարգ ունեցող երկրներում հնարավոր է չինական մի շարք բանկերի մասնաճյու-

ղերի հիմնում: Նման երկրները մեծ հնարավորություն են ստանում ոչ միայն ակտիվացնել բանկային ոլորտը և նոր հոսքեր ներգրավել դեպի սեփական երկիր, այլև՝ վերապատրաստման և փորձի փոխանակման արդյունքում ասիական բանկային համակարգի լավագույն ավանդույթները ներդնել իրենց երկրում: 2019թ. այս ոլորտում Հայաստանի և Չինաստանի փոխադարձ շահերի դիտանկյունից կատարված ուսումնասիրության արդյունքում նշվում է, որ Չինաստանը հնարավորություն կստանա Հայաստանի հետ առևտուր անել (մոտ \$454 մլն.) չինական արժույթով, որի շնորհիվ կամրապնդվեն ռենմինբի դիրքերը համաշխարհային ֆինանսական աշխարհում, իսկ Հայաստանում չինական բանկ հիմնելու դեպքում չինական կապիտալը կներգրավվի Հայաստանի ֆինանսաբանկային համակարգում: Իր հերթին էլ, Հայաստանում Չինաստանի առաջատար բանկերի մասնաճյուղեր բացելու կամ համատեղ հայ-չինական բանկի ստեղծման արդյունքում զգալի ֆինանսական ներդրումներ կկատարվեն երկրում, կտարատեսակվի ֆինանսական դաշտը, դրամ-ռենմինբի փոխարկումն ապահովվելու դեպքում, երկու երկրների միջև առևտուրը կիրականացվի սեփական արժույթներով, ինչի շնորհիվ հայ և չին գործարարները ստիպված չեն լինի հավելյալ դրամային միջոցներ ծախսել դրամ-դոլար-ռենմինբի փոխանակումների պատճառով: Ըստ որոշ հաշվարկների՝ հայկական կողմը վերոհիշյալ գործառնության պատճառով տարեկան կորցնում է մոտ 10 մլն ԱՄՆ դոլար, որը կարելի է բացառել, եթե ՀՀ բանկերից հնարավոր լինի չին գործընկերներին ռենմինբի փոխանցել: Չինաստանում և Հայաստանում բնակվող և սովորող հայերն ու չինացիներն էլ կկարողանան չինական արժույթ փոխանցել Հայաստան և հակառակ ուղղությամբ գումար ստանալ՝ առանց ժամանակի և գումարի հավելյալ կորուստների [15]: Իհարկե, սույն հեղինակի ներկայացրած զարգացման հնարավոր սցենարն իրականացման դեպքում բավական խոստումնալից է թվում, սակայն 2020թ. համաշխարհային ճգնաժամի, պատերազմի և ռազմաքաղաքական սրումների ֆոնին, ներկայումս, Հայաստանը Չինաստանի (և ոչ միայն) համար ներդրումների իրականացման տեսանկյունից դարձել է բավական ռիսկային երկիր:

Այնուամենայնիվ, առաջարկվող սցենարների հաջող իրականացումն, իր հերթին, Հայաստանի համար նոր ազդակ կհանդիսանա դրամավարկային և արժույթային քաղաքականության ոլորտում հնարավոր փոփոխությունների և առաջխաղացման համար: Լուրջ փոփոխության կենթարկվեն նաև ՀՀ ԿԲ արժույթային պահուստները, դիվերսիֆիկացիայի և դրան զուգահեռ տարվող արդյունավետ տնտեսական քաղաքականության արդյունքում երկրի տնտեսությունը նոր թափ կստանա: Լայն ասպարեզներ կբացվեն հայ գործարարների համար, որոնք իրենց արտադրանքի շնորհիվ կդիրքավորվեն նոր շուկաներում, լրացուցիչ արտադրության և ներդրումային ներհոսք տեղի կունենա՝ բարձրացնելով երկրի միջազգային վարկանիշը, ինչը հատկապես կարևոր ռազմավարական, անվտանգային և տնտեսական նշանակություն ունի հետձգնաժամային փուլում գտնվող Հայաստանի համար: «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունն անչափ կարևոր ռազմավարական հենարան է Հայաստանի՝ ներկայումս ծավալվող ռազմական, ազգային, անվտանգային և դրանց միահյուսված տնտեսական մարտահրավերների համար: Հատկապես, 2020թ. պատերազմից հետո ձևավորված ռազմաքաղաքական լրջագույն փոփոխություններն ավելի են սրում Հայաստանի հնարավոր շրջափակման ռիսկը: Այս տեսանկյունից մասշտաբային նշանակություն են ստանում Հայաստան-Իրան տնտեսական հարաբերությունները: Իրանը, հատկապես, 2020թ. պատերազմական շրջանում և դրանից հետո, հանդիսանում է տարածաշրջանում Հայաստանի միակ հուսալի և գլխավոր գործընկերը: Դեռ նախորդ դարի 90-ականներին՝ անկախության վերականգնումից հետո, ՀՀ արտաքին քաղաքականության օրակարգում առաջնային խնդիրների շարքին դասվեց

նաև հարևան երկրների հետ տնտեսական կապերի ծնավորման ու զարգացման հարցը: Այս առումով կարևոր նշանակություն ծեռք բերեց հարևան Իրանը, ինչն առաջին հերթին պայմանավորված էր նրա տարանցիկ նշանակությամբ, իսկ Արցախյան պատերազմի թեժացման պայմաններում՝ թուրք-ադրբեջանական շրջափակումից դուրս գալու հրամայականով: Տարեցտարի խորացող տնտեսական համագործակցությունն Իրանի հետ լայն թափ ստացավ, երբ 2007 թ. ապրիլի 5-ին ՀՀ կառավարությունը կապի և տրանսպորտի նախարարությանը հատկացրեց 1,86 մլրդ դրամ՝ կառուցելու Իրան-Հայաստան ալյընտրանքային ճանապարհ, որը կանցնի Մեղրի-Շվանիժոր-Վերիշեն-Ծավ-Կապան գծով: Այսպիսով, փորձ արվեց խուսափել Կապան-Քաջարան դժվարանցանելի ճանապարհից, որը հատկապես ծնունդ ածին գրեթե միշտ անանցանելի է լինում: Ներկայումս Հայաստանում ընթացքի մեջ է «Հյուսիս-հարավ» ավտոմայրուղու կառուցապատումը, որը «Մեծ մետաքսի ճանապարհ» հաղորդակցության ծրագրի մաս է, և որի շնորհիվ Իրանը կբարելավի ավտոմոբիլային հաղորդակցությունը մերձսևծովյան տարածաշրջանի հետ: 2007 թ. հոկտեմբերի 26-ին բացվեց Իրան-Հայաստան 91 կմ երկարությամբ ալյընտրանքային ճանապարհ [16]: Այս տեսակետից Հայաստանն ու Իրանը տարածաշրջանային և քաղաքական համատեղ շահերից բխող հեռանկարներ ունեն, որոնք ևս մեկ անգամ խաչվում են արդեն իսկ «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության անդամակցության շրջանակներում: Սակայն եղած ծրագրերն ու ընթացող տեմպը դեռևս բավարար չեն նախաձեռնության շրջանակներում Հայաստանի տարանցիկ դիրքի ամրապնդման համար: Թուրքիան, Ադրբեջանը և Վրաստանը, 2017թ. հոկտեմբերին շահագործման հանձնելով Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթգիծը, ամրապնդեցին սեփական դիրքերը «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության ԶԿԱԱՍՏՄ-ում [17], քանի որ այս միջանցքի ուղիներից մեկն անցնում է չինական Սինժիանով, Ղրղզստանով, Տաջիկստանով, Ղազախստանով, Ուզբեկստանով, Թուրքմենստանով, հասնում է դազախական Ակտաու նավահանգիստ, որտեղից Կասպից ծովով միանում է Բաքվին, որից հետո՝ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթգծին և Թուրքիայի միջոցով կապվում է Եվրոպայի հետ: Սույն երկաթգծի շնորհիվ ԶԿԱԱՍՏՄ-ով Զինաստանից Եվրոպա բեռնափոխադրումը տևում է մոտ 15 օր: Այն հնարավորություն է ընձեռում տարեկան տեղափոխել 1 մլն մարդ և 6.5 մլն տոննա բեռ: Զինաստանը ևս շահագրգռված է այս ուղու զարգացմամբ, քանի որ սա ևս մեկ ալյընտրանք է դառնում առկա մյուս ճանապարհներին: Զինաստանից Ուկրաինա բեռնափոխադրումները կատարվում են Զինաստան-Ղազախստան-Կասպից ծով-Ադրբեջան-Վրաստան-Սև ծով ուղղությամբ: Այսինքն՝ Ուկրաինան շրջանցում է Ռուսաստանի կողմից վերահսկվող ՆԵԱՄԿ-ը՝ նախապատվությունը տալով ԶԿԱԱՍՏՄ ընձեռած հնարավորություններին: ԶԿԱԱՍՏՄ ենթակառուցվածքների շնորհիվ Ուկրաինան Զինաստանից ստացվող և դեպի Զինաստան փոխադրվող բեռների համար ծախսում է 14 օր: Ադրբեջանը, Վրաստանը, Ղազախստանը և Ուկրաինան համաձայնագիր են ստորագրել, ըստ որի՝ ԶԿԱԱՍՏՄ Տրանսկասպյան տրանսպորտային ուղիով բեռնափոխադրումների սակագների վճարման արտոնյալ պայմաններ են սահմանվել: ԶԿԱԱՍՏՄ շրջանակներում որպես դեպի Եվրոպա տարանցիկ երկրի ակտիվանում է նաև Իրանը: 2016թ. փետրվարին 32 բեռնարկղ պարունակող գնացքը չինական Ջրծիան նահանգից հասավ իրանական Սաբախս քաղաք՝ անցնելով Ղազախստանի և Թուրքմենստանի տարածքով: 2017թ. փետրվարից Ուրումչիից Ալմաթա են ուղևորվում բեռնատար ձեպընթացներ, որոնք առաջին անգամ Ալաշանբոուի հսկիչ անցագրային կետի (ՀԱԿ) փոխարեն սահմանը հատեցին Խորզոսի ՀԱԿ-ով: Հետագայում այս երթուղին ընդլայնվեց մինչև Թուրքիա և Իրան: Համեմատության համար նշենք, որ գնացքները Զինաստանից Իրան են հասնում 12 օրում, իսկ Շանհայի նավահանգստից ծովային ճանապարհով՝ 30 օրում [18]:

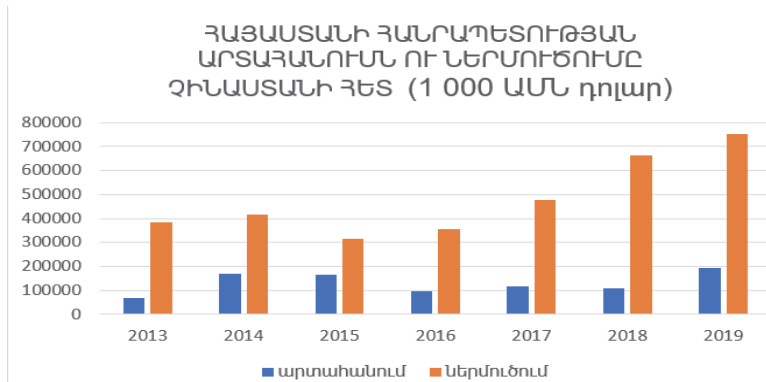
Այսպիսով, տեսնում ենք, որ տարածաշրջանում գտնվող, Հայաստանին սահմանակից բոլոր երկրներն ակտիվ գործողություններ են ձեռնարկում՝ որպես տարանցիկ երկիր իրենց դիրքն ամրապնդելու համար, այն աստիճան, որ սա լուրջ մարտահրավեր կարող է հանդիսանալ ոչ միայն Հայաստանի, այլև Ռուսաստանի համար, քանի որ ԶԿԱԱՍՏՍՄ-ը Զինաստանը Եվրոպային կապող ռուսական երկաթգծերին այլընտրանք է դարձել։ Ուստի, Հայաստանի պասիվ գործողությունները կարող են դուրս մղել իրեն սույն նախաձեռնությունից, հետևաբար և, պրոգրեսիվ կերպով զարգացող համաշխարհային տնտեսական նոր հոսանքից, ինչը հետագայում լուրջ խոչընդոտ կհանդիսանա ՀՀ տնտեսական զարգացման համար։ Ավելին, տարածաշրջանի երկրների ԶԿԱԱՍՏՍ շրջանակներում դիրքերի ամրապնդումը կարող է լուրջ հարված հասցնել երկրի տնտեսական ինքնուրույնությանը, հանգեցնել Հայաստանի տնտեսական շրջափակմանը՝ դրանից բխող լրջագույն անվտանգային և սուվերեն խնդիրներով։ Մյուս կողմից էլ, Զինաստանի համար Հայաստանը եղել և մնում է Եվրոպային կապող ամենամախընտրելի տարանցիկ երկիր։ ԵՄ, իր հերթին, ակտիվ նախաձեռնողականություն է ցուցաբերում։ Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքը հատելով՝ Հայաստանի տարածքն ընդգրկում է «Հյուսիս-հարավ» ավտոմայրուղու Սյունիքի մարզը ներառող հարավային հատվածը, որի համար Եվրամիությունը պատրաստ է շուրջ 600 մլն եվրո տրամադրել։ Այն չափազանց կարևոր ռազմավարական ճանապարհ է, որն ընդգրկում է **Ագարակ-Կապան-Երևան-Գյումրի-Քավրա** մայրուղիները և ճանապարհային ենթակառուցվածքը, որոնք միանալով վրացական ճանապարհային ցանցին՝ գնում են դեպի Փոթի և Բաթումի նավահանգիստներ։ Սա թույլ կտա պարզեցնել և ավելացնել Հայաստանի հարավային սահմանից մինչև Վրաստանի հետ սահման, մինչև Սև ծովի նավահանգիստներ փոխադրումների ծավալները, ինչպես նաև՝ ուղևորափոխադրումներն ու բեռնափոխադրումներն իրականացնել Եվրոպական միության չափանիշներին համապատասխան։ Նախագծի արժեքը կազմում է շուրջ 1,5 մլրդ ԱՄՆ դոլար, իսկ ֆինանսավորումն իրականացնում են Ասիական զարգացման բանկը (ԱԶԲ), Եվրոպական ներդրումային բանկը և Եվրասիական զարգացման բանկը։ Ակնհայտ է, որ ավտոմայրուղին միանում է ինչպես Վրաստանի ճանապարհային ենթակառուցվածքի, այնպես էլ՝ Իրանի հետ։ Դրանով նա ապահովում է կապը ԵՄ-ի, Մերձավոր Արևելքի և Հնդկաստանի միջև։ ԱԶԲ-ի կողմից ֆինանսավորվող «Հյուսիս-հարավ» ավտոմայրուղու նախագիծը թույլ կտա Վրաստանի սևծովյա նավահանգստային քաղաքներից 14 ժամվա ընթացքում կոնտեյներներ փոխադրել դեպի իրանական սահման։ Հայկական մրգարտադրողներն այժմ կարող են երկուշաբթի առավոտյան Արարատյան դաշտավայրում բեռնել ծիրանով կոնտեյներները, այնուհետև դրանք կբեռնաթափվեն Դուբայի նավահանգստում (իրանական Բանդար-Աբբաս նավահանգստի միջոցով) մինչև ուրբաթ օրվա վերջ։ Հայաստանը հնարավորություն կստանա նաև միանալ Նոր մետաքսի ճանապարհի երկաթգծին՝ դառնալով «Հյուսիս-հարավ» ու «Հարավ-Եվրոպա» միջանցքի մասնակից [19]։

Այսպիսով, առանձնակի տնտեսական և անվտանգային կարևորություն է ստանում ՀՀ հարավային սահմանը, ինչն էլ հենց այս պահին բավական խոցելի վիճակում է։ Կռվախնձոր դարձած Սյունիքը Հայաստանի համար կենաց-մահու նշանակության տարածք է, որը կորցնելու դեպքում կկանգնենք լրջագույն տնտեսական խնդիրների առաջ, ինչպիսին է Հայաստանի տարանցիկ երկիր դառնալու հնարավորության և Իրանի հետ անմիջական սահմանի կորուստը, ինչպես նաև տնտեսական շրջափակումը։ Եվ չնայած այս փաստին, Հայաստանը, ներկայումս բավական պասիվ դիրք է ընդունել։

Հայաստանի պասիվ դիրքորոշմանն անդրադարձել էր նաև Զինաստանը։ Ըստ Զինաստանի առևտրի նախարարության տվյալների՝ հայ-չինական տնտեսական հարաբերություններում նկատվում է անկում։ 2016թ. Հայաստանը Զինաստան է արտա-

ՄԵՏՐՈՊ ՄԱՇՏՈՑ ՀԱՄԱԼՍԱՐԱՆԻ ԼՐԱՏՈՒ 2021

հանել 96 մլն. դոլարի ապրանք, ինչը 40%-ով քիչ է նախորդ տարվանից, իսկ Չինաստանից Հայաստան է արտահանվել 358 մլն-ի ապրանք: Չինաստանը Հայաստանում վերջին անգամ տնտեսական բնույթի նշանակալի ներդրում է կատարել 2015թ., երբ մետալուրգիայի մեջ ներդրել էր 7.51 մլն. դոլար, բայց համաշխարհային շուկայում մետաղի գնի անկման պատճառով հոնկոնգյան ընկերությունը դադարեցրել է աշխատանքները [20]: 2019թ. դրությամբ ներմուծման ծավալները համեմատական աճ են գրանցել, սակայն դեպի Չինաստան արտահանման ծավալները լուրջ աճի միտում չեն գրանցել:



Նկար 2. Տվյալները ՀՀ վիճակագրական կոմիտեի պաշտոնական կայք էջից (armstat.am)

Չինաստանի հետ սույն նախաձեռնության շրջանակում պետության և խոշոր գործարարների ջանքերով հնարավոր է զարգացնել տնտեսության մի շարք նեղ ոլորտներ, որոնք երկրում տնտեսական ակտիվություն մտցնելուց զատ, կլուծեն գործազրկության խնդիրը, ինչպես նաև՝ կբարելավեն բնակչության կենսամակարդակը: Մի շարք աղբյուրներում առաջարկվում են [21]

➤ փորձել Չինաստանից ներդրումներ ստանալ գյուղատնտեսության համար՝ պայմանով, որ ստացված տեխնիկայի և նորարարական տեխնոլոգիաների փոխարեն Չինաստանին կմատակարարվեն միջոց և բանջարեղեն: Պահանջվում է, որ դրանք պետք է գերծ լինեն քիմիական հավելանյութերից և աճեցվեն «մաքուր հողերում», որոնք հեռու են քիմիական գործարաններից և թափոններից: Այսպիսի բնամթերքը կարող է հաջողություն ունենալ Չինաստանում, որտեղ հողի և օդի աղտոտվածության մակարդակը բարձր է: Նույն տրամաբանությամբ կարելի է նաև ներդրումներ ստանալ մսամթերք արտադրելու համար (Չինաստանում հատկապես մեծ է տավարի մսի պահանջարկը): Այս դեպքում ևս պետք է նշել, որ մսամթերքը լինելու է առանց քիմիական հավելանյութերի: Չինացիներին կարող է հետաքրքրել նաև հայկական մեղրը, այս ճյուղը Հայաստանում ևս զարգանում է, իսկ մեղրի գինը համեմատաբար (մոտ 3-4 անգամ) թանկ է Չինաստանում: Ի՞նչ պետք է անել, որ հայկական մեղրն արտահանվի Չինաստան. պետք է ստեղծել հզոր լաբորատորիա, որի պատասխաններն արժանահավատ կլինեն չինական կողմի համար: Նամանադատ լաբորատորիա ստեղծելու համար կարելի է փորձել ներդրումներ ստանալ չինական կողմից:

➤ կազմակերպել հատուկ ծրագիր, որի ընթացքում ՀՀ կիրավորվեն չինացի գործարարներ, նրանց ներկայացնել, որ ՀՀ-ում աշխատուժն ավելի էժան է, քան Չինաստանում և հարավասիական մի շարք երկրներում: Հայաստանում արտադրելու դեպ-

քում նրանք հնարավորություն կունենան արդյունքը վաճառել նաև Եվրասիական տնտեսական միությունում:

➤ Հայաստանը պետք է փորձի բանակցել և սկզբնական շրջանում բեռնափոխադրումների սակագների վճարման համար ընդհանուր պայմաններ սահմանել «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության մյուս մասնակից երկրների հետ: Վերոհիշյալ երկրները պետք է փորձեն պայմանավորվածություն ձեռք բերել, որ մաքսակետերում բեռների ստուգման ընդհանուր համակարգ ներդրվի, որպեսզի, օրինակ՝ բեռները, ստուգում անցնելով Չինաստանում կամ Հայաստանում, անարգել անցնեն նաև մյուս մասնակից երկրների տարածքով՝ առանց հավելյալ դադարների և ֆինանսական լրացուցիչ ծախսերի:

➤ Չինաստանին առաջարկել վերականգնել և արդիականացնել խորհրդային Միությունից մնացած հայկական քիմիական գործարաններն ու ինստիտուտները, քանի որ քիմիական ասպրանքները դեռևս պահանջարկ ունեն հետխորհրդային շատ երկրներում և կարող են վաճառվել Եվրասիական տնտեսական միությունում: Հայաստանը կստանա աշխատատեղեր, Չինաստանը՝ շահույթ:

➤ ուղիղ չվերթներ կազմակերպել՝ Երևան-Պեկին-Երևան, Երևան-Շանհայ-Երևան, Երևան-Գուանջոու-Երևան: Այս քայլի միջոցով կհեշտանա հայ գործարարների մոտքը Չինաստան, կմեծանա չինացի զբոսաշրջիկների թիվը: Հնարավոր տարբերակ է, որ հետաքրքրություն առաջացնեն նաև էկոտուրիզմն ու «մաքուր օդ» շնչելու գաղափարը: Սա հնարավոր կլինի, եթե կրճատվեն չվերթների ժամանակն ու տոմսերի գինը, Հայաստանը հավիտյալ պատշաճի գովազդվի Չինաստանում:

➤ Նախագծի շրջանակներում զարգանում է նաև «Տեղեկատվական մետաքսի ճանապարհը», որը հնարավորություն է ընձեռում օպտիկամանրաթելային մալուխով զարգացնել Եվրասիական տարածաշրջանի հեռահաղորդակցային ենթակառուցվածքները: Նպատակահարմար է Չինաստանի կիբեռտարածքի վարչությանն առաջարկել, որ Հայաստանը ևս միանա «Մետաքսի թվային ճանապարհ» և «Մետաքսի ճանապարհը կիբեռտարածքում» նախաձեռնության իրագործմանը, ինչպես նաև համագործակցության եզրեր գտնվեն Չինաստանի «Համացանց պլյուսի» և Հայաստանի Թվային փոխակերպման ռազմավարության միջև: Նպատակահարմար է, որ Հայաստանն ու Չինաստանը 5G բջջային ցանցի զարգացման մասին համատեղ հռչակագիր ընդունեն, ըստ որի՝ երկու կողմերը կխթանեն այս ոլորտում համատեղ հետազոտությունները:

Այսպիսով, Հայաստանը, լինելով պատմական Մետաքսի ճանապարհի առանցքային երկրներից մեկը, կրկին իր ուրույն ներդրումն ունենալու հնարավորությունն է ստանում արդեն «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում: Սա շրջադարձային և բացառիկ հնարավորություն է միանալ նոր զարգացող տարածաշրջանային և համաշխարհային թարմ՝ հոսանքին, ինչպես նաև՝ օգտվելով սեփական աշխարհաքաղաքական և տարածաշրջանային դիրքի կարևորությունից՝ ակտիվ մասնակցություն ցուցաբերել նոր ենթակառուցվածքների զարգացմանը, տնտեսական ինտեգրումներին ու զարգացման պլանին: Սրանով իսկ Հայաստանը կարող է լուծել տնտեսական, սոցիալական, քաղաքական և անվտանգային մի շարք խնդիրներ, բազմաթիվ նոր կապեր ստեղծել Եվրոպական և Ասիական մի շարք երկրների հետ, ինչպես նաև՝ նոր մակարդակ փոխադրվելով՝ ամրապնդել հները: Իհարկե, ՀՀ-ում 2020թ. -ից մինչ օրս շարունակվող ռազմաքաղաքական լարված իրավիճակն անհանգստության առիթ է տալիս Չինաստանին և անբարենպաստ միջավայր ստեղծում օտարերկրյա ներդրումների, ինչպես նաև ծրագրերի համար, այնուամենայնիվ, հմուտ դիվանագիտության, ինչպես նաև՝ նախաձեռնության շրջանակներում ակտիվ մասնակցությունների, առաջարկությունների արդյունքում հնարավոր է դրական տեղաշարժ արձանագրել: Այնինչ, Հայաստանն արդեն մի քանի տարի է առավելապես պասիվ վիճակում է գտնվում, ինչը լուրջ մտահո-

գություն է առաջացնում մասնագետների մոտ, քանի որ նման պատկերության տևակա-
նությունը կարող է հանգեցնել նրան, որ Հայաստանը դուրս մնա տարանցիկ գոտուց՝
զրկվելով զարգացման նման բազմաոլորտ ու բացառիկ հնարավորությունից: Օրեցօր
սրվող սահմանային լարվածությունը և Սյունքի մարզի՝ որպես սույն նախաձեռնության
շրջանակում բացառիկ կարևորության տարածքի երերուն և ռիսկային դրության մեջ
գտնվելը մտազոհության լուրջ առիթ է տալիս Հայաստանին և Իրանին, քանի որ վատ-
թարագույն սցենարի դեպքում Հայաստանը կհայտնվի տնտեսական և անվտանգային
փակուղու մեջ, իսկ Իրանը, կորցնելով Հայաստանի հետ անմիջական սահմանը, կկորց-
նի նաև Հայաստանի միջոցով դեպի Եվրոպա ճանապարհը, ինչը կսրի Իրանի տնտե-
սական և քաղաքական առանց այն էլ լարված դրությունը՝ հանգեցնելով տարածաշրջա-
նում աշխարհաքաղաքական և տնտեսական հավասարակշռության լուրջ փոփոխութ-
յունների՝ ծանրության լծակը թեթելով թուրքաադրբեջանական կողմ: Սա ավելի կսրի
Հայաստանի՝ առանց այն էլ խորացող ձգնաժամը, լուրջ հարված կհասցնի երկրի տնտե-
սությանը, ռազմական և տնտեսական տեսանկյունից փակուղային իրավիճակի առջև
կկանգնենի ողջ երկիրը:

ԾԱՆՈԹԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

1. Սահակյան Միեր, Չինաստանի «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհը» նախաձեռնութ-
յունը և Հայաստանը, Երևան, Նորավանք, 2019, էջ 21-22, (<https://bit.ly/3yqoiZ8>),
www.beltroad-initiative.com,
2. Belt and Road Initiative (beltroad-initiative.com):
3. Countries of the Belt and Road Initiative (BRI) – Green Belt and Road Initiative
Center (green-bri.org):
4. Шухно С. С., ЕАЭС и китайская инициатива «Один пояс — один путь»: новые возможности сотрудничества, Евразийская интеграция: экономика, право, политика, 2019, стр. 27, (<https://bit.ly/3w1x178>):
5. Համաշխարհային բանկի պաշտոնական կայք էջ (<https://bit.ly/3dYjpxZ>):
6. *Даниелян Эдуард, Армения: цивилизационный вектор в истории развития Шелкового пути*, (<https://bit.ly/3kOZcPt>):
7. ԵՎՐԱՍԻԱԿԱՆ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՀԱՆՁՆԱԺՈՂՈՎ, ԽՈՐՀՈՒՐՂ, ԹԻՎ 58
ՈՐՈՇՈՒՄ «ԵԱՄՄ-ի և Մետաքսե ճանապարհի տնտեսական գոտու
փոխկապակցման հարցերով Եվրասիական տնտեսական միության անդամ
պետությունների փոխգործակցության մասին» Եվրասիական տնտեսական
բարձրագույն խորհրդի կարգադրության նախագծի վերաբերյալ, 14.10.2015,
(<https://bit.ly/3wS2SCu>):
8. *Belt and Road Portal պաշտոնական կայք (Belt and Road Portal
(yidaiyilu.gov.cn))*:
9. ՀՀ վիճակագրական կոմիտեի պաշտոնական կայք էջ (armstat.am):
10. Սահակյան Միեր, նշվ. աշխ., էջ 26-27:
11. Belt and Road Portal պաշտոնական կայք (Belt and Road Portal
(yidaiyilu.gov.cn)):
12. Սահակյան Միեր, նշվ. աշխ., էջ 15-28:
13. Ռենմինբի (RMB, 人民币), յուանի այլընտրանքային անվանում:
14. Սահակյան Միեր, նշվ. աշխ., էջ 57:
15. Նույն տեղում, էջ 71-72:
16. Պետրոսյան Լուսինե, Հայաստան-Իրան տնտեսական հարաբերությունները
(1991-2008թթ.), (03L_Petrosyan.pdf (ysu.am)):

17. Չինաստան-Կենտրոնական Ասիա-Արևմտյան Ասիա տնտեսական միջանցք (ԶԿԱԱԱՍՄ)
18. Սահակյան Միեր, նշվ.աշխ., էջ 81-86:
19. Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիր պաշտոնական կայք էջ (<https://bit.ly/3jO8lQQ>), В.Г. Абрамян, В.В. Григорян, М.А. Саакян, Г.К. Мартиросян, НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ: ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ И ВОЗМОЖНЫЕ ПУТИ РАЗВИТИЯ, «Современные наукоёмкие технологии. Региональное приложение» №2 (50) 2017, стр. 17, Silk Road Briefing , azatutyun.am :
20. Սահակյան Միեր, նշվ.աշխ., էջ 98:
21. Սահակյան Միեր, «Մետաքսի ճանապարհի ոլորաններում», 2017, http://noravank.am/arm/articles/detail.php?ELEMENT_ID=15894&sphrase_id=67541, Միեր Սահակյան, Չինաստանի «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհը» նախաձեռնությունը և Հայաստանը, Նորավանք, 2019, էջ 100-104, (<https://bit.ly/3yqoiZ8>) :

ԱՄՓՈՓԱԳԻՐ

Նոր մետաքսի ճանապարհը և Հայաստանի մարտահրավերները Թորոս Թորոսյան, Նինել Դազարյան

Սույն հոդվածում ներկայացվում է Նոր մետաքսի ճանապարհի կարևորությունը թե՛ գլոբալ, և թե՛ տարածաշրջանային կոնտեքստում: Հայաստանը դեռ հնուց եղել է Մետաքսի ճանապարհի գլխավոր մասնակիցներից մեկը և այժմ էլ հնարավորություն ունի իր ակտիվ մասնակցությունն ունենալու համաշխարհային տնտեսական այս նոր հոսանքում: Հանգամանալից անդրադարձ է կատարվում վերոնշյալ նախաձեռնության շրջանակում տարածաշրջանի երկրների միմյանց և Չինաստանի հետ տարվող ակտիվ փոխգործակցության, ինչպես նաև, այդ ամենի զուգադրմամբ, ՀՀ-ի առջև ծառացած նոր մարտահրավերների մասին, որոնց մի մասն անհապաղ լուծման կարիք ունի տնտեսական և անվտանգային լուրջ խնդիրներից խուսափելու, իսկ մյուս մասը «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության (BRI) և Չինաստանի հետ համագործակցության խորացման, տարանցիկ երկիր դառնալու բացառիկ հնարավորությունը չկորցնելու և երկրի սոցիալ- տնտեսական աճի ապահովման համար:

РЕЗЮМЕ

Новый Шелковый путь и вызовы Армении Торос Торосян, Нинель Казарян

Ключевые слова: Новый шелковый путь, Армения, Китай, торговля, транзитная страна, инфраструктуры, инвестиции.

В данной статье представлена важность нового Шелкового пути как в глобальном, так и в региональном контексте. Армения еще с древности была одним из главных участников Шелкового пути и сейчас имеет возможность активно участвовать в этом новом мировом экономическом потоке. Детально изучается активное взаимодействие стран региона друг с другом и Китаем в рамках вышеуказанной инициативы, а также, сопоставляя все это, новые вызовы, стоящие перед Арменией, часть которых нуждается в немедленном решении для избежания серьезных экономических и безопасностных проблем, а другая часть - для углубления сотрудничества с инициативой "Пояс и путь" (BRI) и Китаем, чтобы не потерять исключительную возможность стать транзитной страной и обеспечить социально-экономический рост страны.

SUMMARY

The New Silk Road and the Challenges of Armenia
Toros Torosyan, Ninel Ghazaryan

Keywords: New Silk Road, Armenia, China, trade, transit country, infrastructures, investments.

The article presents the importance of the new Silk Road in both global and regional contexts. Armenia has been one of the main participants of the Silk Road since ancient times and now has the opportunity to actively participate in this new global economic flow. The active interaction of the countries of the region with each other and China within the framework of the above-mentioned initiative is studied in detail, as well as, comparing all this, the new challenges facing Armenia, some of which need immediate solution to avoid serious economic and security problems, and the other part - to deepen cooperation with the “Belt and Road” Initiative (BRI) and China, not to lose the exceptional opportunity to become a transit country and to ensure the socio-economic growth of the country.