

«ՀՅՈՒՄԻՍ-ՀԱՐԱՎ» ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋԱՆՑՔԻ ԵՎ ԲԱՔՈՒ-ԹՔԻԼԻՄԻ-ԿԱՐՍ ԵՐԿԱԹՁԾԻ ԴԵՐԸ ՄԻՋՏԱՐԱԾԱՇՐՋԱՆԱՅԻՆ ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐՈՒՄ

ԱԶԱՏ ԴԱՎԹՅԱՆ, տնտեսական գիտությունների թեկնածու, ՀՀ ՊՆ Պաշտպանական ազգային հետազոտական համալսարանի Ազգային ռազմավարական հետազոտությունների ինստիտուտի Տարածաշրջանային ռազմավարական վերլուծությունների կենտրոնի գիտնական-վերլուծաբան, Քաղաքական գիտության Հայաստանի ասոցիացիայի անդամ

Հարավային Կովկասով անցնող Չինաստանից Եվրոպա և հակառակ ուղղությամբ բեռնափոխադրումներին իրականացմանը «Պարսից ծոց-Սև ծով» մուլտիմոդալ տրանսպորտային միջանցքի մրցունակությունը պետք է դիտարկել տարածաշրջանային այլ տրանսպորտային երթուղիների համեմատության համատեքստում:

«Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի ձևավորումը նախաձեռնել է Ռուսաստանի տրանսպորտի նախարարությունը Կասպից ծովի պետությունների հետ Ռուսաստանի ռազմավարական գործընկերության իրագործման համար: Այդ միջանցքը իրենից ներկայացնում է ուղևորների և բեռների տեղափոխման մուլտիմոդալ երթուղի Սանկտ-Պետերբուրգից մինչև հնդկական Մումբայ քաղաք¹: 2000 թ. սեպտեմբերի 12-ին Ռուսաստանը, Իրանը և Հնդկաստանը ստորագրել են այդ միջանցքի ստեղծման համապատասխան համաձայնագիրը, որը այդ պետությունների կողմից վավերացվել է 2002 թ.: 2005 թ. այդ միջանցքին միացել է Ադրբեջանը, իսկ ավելի ուշ՝ տասնյակից ավելի պետություններ²:

Համաձայն սպասումներին և կանխատեսումներին՝ Ռուսաստանի և Իրանի միջև ուղիղ երկաթուղային հաղորդակցությունը թույլ կտա կրճատել հնդկական Մումբայից մինչև Սանկտ-Պետերբուրգ բեռների տեղափոխման ժամանակը 25-40 օրից մինչև 2 շաբաթ և այսօր գործող սակագների համեմատ 20-30%-ով կրճատել կոնտեյներների տեղափոխման արժեքը, որոնք գործում են Եվրոպայի տարածքով տեղափոխման դեպքում³: Նախատեսվում էր, որ առաջին փուլում այս «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքը բեռնահոսքերը կազմելու են մինչև 5 միլիոն տոննա, իսկ հետագայում աճելու է 10-15 միլիոն տոննա:

¹ Стu Международный транспортный коридор (МТК) "Север - Юг", <https://ria.ru/spravka/20171101/1507611427.html>

² Стu նույն տեղում:

³ Стu Химеры и реалии международного транспортного коридора «Север-Юг», <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/article/46819-khimery-i-realii-mezhdunarodnogo-transportnogo-koridora--sever-yug-.html>

Այնուամենայնիվ, Ռուսաստանի Ֆեդերալ մաքսային ծառայության վիճակագրական վերջին տվյալները բոլորովին այլ պատկեր են ներկայացնում «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի մասնակից առանցքային պետությունների հետ արտաքին առևտրում: Մասնավորապես, 2010-2017 թթ. Ռուսաստանի և Իրանի միջև առևտրի դինամիկան ցույց է տալիս անդադար անկում: Արտահանման-ներմուծման ընդհանուր ծավալները 7 տարվա ընթացքում կայուն կերպով նվազել են 2010 թ. 3.6 միլիարդ դոլարից մինչև 2017 թ. 1.7 միլիարդ դոլար: Այս տարիներին Ռուսաստան-Հնդկաստան երկկողմանի առևտրի ծավալը տատանվել է 10 միլիարդ դոլարի սահմաններում: 2010-2017 թթ. Պակիստանի հետ Ռուսաստանի արտաքին առևտրի ցուցանիշը նույնպես չի աճել՝ տատանվելով տարեկան 0.5 միլիարդ դոլլարի սահմաններում⁴:

Ներկայումս «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի զարգացման նպատակով ակտիվորեն ընդլայնվում է Ադրբեջանի, Իրանի և Ռուսաստանի միջև համագործակցությունը:

Առաջին հերթին՝ Թեհրանը, իրեն դիրքավորելով որպես իսլամական աշխարհի առաջատարներից մեկը, ձգտում է իր նավահանգիստները դարձնել կապակցող հանգույցներ Եվրասիա մայրցամաքում միջտարածաշրջանային բեռնափոխադրումների և նոր շուկաներ մտնելու համար: Այդ նպատակով Իրանը օգտագործում է բոլոր հնարավորությունները Կենտրոնական Ասիայում, Կովկասում և Աֆղանստանում իր ազդեցության մեծացման համար: Բացի դրանից, Իրանը շահագրգռված է դեպի Արևմուտք բեռնափոխադրումների իրականացման համար օգտագործել այլ երթուղիներ: Դա մասնավորապես պայմանավորված է նրանով, որ Թեհրանն ու Անկարան արդեն վաղուց տարանցման շուրջ տարածայնություններ բեռնատարների վառելիքի տարբեր գների առնչությամբ: Բացի այդ, ընդհանուր սահմանին հաճախ ճանապարհային խոշոր խցանումներ են առաջանում տարանցիկ բեռնատարների համար⁵:

Ռուսաստանը, իր հերթին, շահագրգռված է Ղազախստանի, Թուրքմենստանի, Ադրբեջանի և Իրանի միջև բեռնափոխադրումներին Դաղստանի և Աստրախանի մարզի նավահանգիստների ինտեգրմամբ: Մոսկվան նաև նպատակ ունի Ադրբեջանի տարածքով մտնել Իրան, որպեսզի կախված չլինի Ղազախստանով տարանցիկ երթուղուց և ձեռք բերի ազդեցության լծակներ Ադրբեջանի տարածքով Հարավային Ասիայից դեպի Եվրոպա տարանցիկ երթուղու նկատմամբ:

⁴ Տես նույն տեղում:

⁵ Տես Հայաստանը տարանցիկ պետություն վերածելու ևս մեկ իրական նախագիծ, ըստ երևույթին, դատապարտված է ձախողման, http://finport.am/full_news.php?id=30091&lang=1

Խոսելով «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի զարգացման նպատակով Ադրբեջանի, Իրանի և Ռուսաստանի եռակողմ նշանակալի քայլերի մասին՝ պետք է նշել, որ 2017 թ. մարտին Իրանի, Ռուսաստանի և Ադրբեջանի համապատասխան գերատեսչությունների ներկայացուցիչների հանդիպման ընթացքում որոշում էր կայացվել 50 %-ով կրճատել երկրների միջև տարանցիկ երկաթուղային սակագները⁶: Դա այնուամենայնիվ, բոլորովին չի համաձայնեցվում «Ռուսական երկաթգծեր» ընկերության ղեկավարության և Հակամոնոպոլ դաշնային ծառայության քաղաքականության հետ: Մասնավորապես, «Ռուսական երկաթգծեր» ընկերությունը երկաթուղային սակագներին ավելացրել է իր ծառայությունների արժեքի աճը՝ 4 % և 2018 թ. նաև 2% հավելավճար ռուսաստանյան ենթակառուցվածքներից օգտվելու համար⁷: Հետևաբար, այս ամենը առաջացնում է լրացուցիչ խոչընդոտներ և սահմանափակումներ Ռուսաստանի տարածքով տարանցիկ երկաթուղային բեռնափոխադրումների ծավալների մեծացման համար:

«Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի շրջանակներում բացվել է նաև Ադրբեջանի և Իրանի միջև երկուղանի երկաթուղային կամուրջ: Ինչպես նաև ավարտված են երկու պետությունների միջև սահմանին կայարանի և կոնտեյներային տերմինալի շինարարությունները: Ադրբեջանական ներդրումների հաշվին 2018 թ. Իրանի տարածքում գործելու են չորս տերմինալներ ավելի քան 60 հա մակերեսով: Իրանական Գիլան նահանգի արևմուտքում Ադրբեջանը նաև կներդնի շուրջ 60 միլիոն դոլար Աստարայում երկաթուղային բեռնատար կայարանի զարգացման գործում: Բացվել է արդեն Կազվին-Ռեշտ-Աստարա երկաթուղու ադրբեջանական Աստարա – իրանական Աստարա հատվածը: Ադրբեջանը նաև 500 միլիոն դոլար է տրամադրել Իրանին Ռեշտ-Աստարա հատվածի կառուցման համար⁸:

Մեկնարկել է նաև Ադրբեջանի և Ռուսաստանի սահմանին Սամուր գետի վրայով երկրորդ ավտոմոբիլային կամուրջի կառուցումը, ինչն ակնհայտորեն կնպաստի երկու երկրների միջև ապրանքաշրջանառության մեծացմանը⁹: Կամուրջը և այդ մայրուղին դառնալու են Դերբենտում Կասպյան տրանսպորտա-լոգիստիկ համալիրի ստեղծման հիմնական բաղադրիչները:

⁶ Стu Иран, Россия и Азербайджан решили снизить железнодорожные тарифы на 50 % для активизации МТК "Север-Юг", http://polpred.com/?ns=1&ns_id=2102091

⁷ Стu Химеры и реалии международного транспортного коридора «Север-Юг», <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/article/46819-khimery-i-realii-mezhdunarodnogo-transportnogo-koridora--sever-yug-.html>

⁸ Стu Азербайджан вложится в железнодорожную сеть Ирана, <https://ru.sputnik.az/economy/20180325/414570914/azerbajdzhan-zheleznye-dorogi-irana.html>

⁹ Стu Новый мост через реку Самур заложен на российско-азербайджанской границе, <https://regnum.ru/news/2335572.html>

Այնուամենայնիվ, «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի շրջանակներում Ադրբեջան-Իրան-Ռուսաստան եռակողմ համագործակցության ակտիվացումը դեռևս չի երաշխավորում այդ միջանցքի պահանջվածության մեծացում: Բանը կայանում է նրանում, որ այդ միջանցքի երեք երթուղիներից երկուսում տրանսկասպյան (Աստրախան, Օլյա, Մախաչկալա նավահանգիստներով) և արևմտյան (Աստրախան-Մախաչկալա-Սամուր ուղղություն, ապա Ադրբեջանի տարածքով մինչև պլանավորվող սահմանային Աստարա կայարան) բեռնափոխադրումների մեծացման համար անհրաժեշտ են ենթակառուցվածքային ներդրումներ: Մասնավորապես, Ռուսաստանը պետք է արդիականացներ աստրախանյան տրանսպորտային հանգույցը, զարգացներ նավահանգստային հզորությունները, որը հնարավոր էր Օլյա նավահանգստի ընդլայնման միջոցով: 2004թ. երկաթգիծ կառուցվեց մինչև Օլյա նավահանգիստ, սակայն նավահանգստի հզորությունն այդպես էլ չհասցվեց նախագծային տարեկան 8 մլն տոննայի: Ավելին՝ 2010-2016 թթ. Ռուսաստանի Աստրախան, Օլյա և Մախաչկալա նավահանգիստների բեռնաշրջանառությունը 2010 թ. 10.9 միլիոն տոննայից նվազել է 2016 թ. մինչև 6 միլիոն տոննա¹⁰:

Մյուս կողմից՝ Ռուսաստանի «Մինչև 2030 թ. Կասպից ծովի ավազանի ռուսական ծովային նավահանգիստների և դրանց հասնելու երկաթուղային և ավտոմոբիլային մոտեցումների զարգացման ռազմավարությունում» նշվում է, որ ռուսական նավահանգիստների բեռնաշրջանառության դինամիկան նշանակալի չափով կախված է լինելու Կասպյան այլ պետությունների տնտեսական գործընթացներից, մասնավորապես՝ Իրանում, ինչպես նաև Ղազախստանում և Թուրքմենստանում: Բացի դրանից բեռնաշրջանառության աճի հեռանկարները կապվում են Հնդկաստանի և Պարսից ծոցի պետությունների հետ առևտրային գործընկերության զարգացման հետ¹¹:

Այսպիսով՝ «Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցքով բեռնափոխադրումների ավելացման հեռանկարները թվում են չափազանց մշուշոտ: Այդ միջանցքով բեռնափոխադրումների ծավալների աճը կախված է Ասիա-Եվրոպա երթուղով տարանցիկ բեռների սպասարկման համար լրացուցիչ ճանապարհների ձևավորման պահանջից, Թուրքիայի, Իրանի, Հնդկաստանի, Պակիստանի, Աֆղանստանի, Սիրիայի, Հյուսիսային Եվրոպայի պետությունների տնտեսական զարգացումից և արտաքին առևտրի ընդլայնումից, նավահանգիստներում, տրանսպորտա-լոգիստիկ կենտրոններում և սահմանային

¹⁰ Ств Химеры и реалии международного транспортного коридора «Север-Юг», <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/article/46819-khimery-i-realii-mezhdunarodnogo-transportnogo-koridora--sever-yug-.html>

¹¹ Ств Формирование новой эволюционной концепции увеличения грузовой базы транспортных коридоров «Север — Юг»: Современное состояние, геополитические условия и экономические предпосылки, <file:///C:/Users/Dell/Downloads/formirovanie-novoy-evolyutsionnoy-kontseptsii-velicheniya-gruzovoy-bazy-transportnyh-koridorov-sever-yug-sovremennoe-sostoyanie.pdf>

անցակետերում արդյունավետ բեռնափոխանցումային տեխնոլոգիաներից և այլ գործոններից¹²:

Այսպիսի պայմաններում կարող է հարց ծագել թե ինչու «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքով բեռնափոխադրումները չեն կողմնորոշվում Իրանից դեպի Թուրքիա երթուղուն: Բանը կայանում է նրանում, որ Թուրքիայի տարածքով Իրանից դեպի հյուսիս-արևմուտք ուղղությամբ բեռնափոխադրումների ավելացումը նույնպես զուրկ չէ խոչընդոտներից: Թուրքիայի հետ սահմանին անընդհատ առաջանում են բեռնատար մեքենաների հերթեր¹³: Մյուս կողմից՝ բացի հաճախ առաջացող սահմանային հերթերից երկու երկրների միջև մերթընդմերթ առաջանում է անկայունություն քաղաքական և տնտեսական դրդապատճառներով¹⁴: Թուրքիայում մերթընդմերթ վառվում են իրանական բեռնատարներ և ավտոբուսներ (օրինակ՝ սահմանամերձ քրդաբնակ Բազարգանիում դեպքը): Եվ վերջապես կան խնդիրներ կապված Թուրքիայի ներքին երկաթուղային ցանցի թերզարգվածության հետ: Թուրքիայի տարածքով Իրանից դեպի Եվրոպա տանող երկաթգծի թողունակությունը շատ փոքր է և ունի լաստանավային անցում Վանա լճով, ինչը գործնականում անհնար է դարձնում դրա օգտագործումը մեծ ծավալի բեռների համար¹⁵: Բացի դրանից՝ Արևելք-Արևմուտք տրանզիտ երկու կարևոր երկաթուղային ճանապարհները էլեկտրաֆիկացված չեն և հիմնականում միուղի են¹⁶:

Վերոնշյալ գործոնների հաշվառմամբ նկատվում է Բաքու-Թբիլիսի-Կարս (ԲԹԿ) երկաթգծի և «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի ինտեգրման գործում տարածաշրջանային պետությունների շահագրգռվածությունը: Դա փաստացիորեն հաստատվել է ս. թ. մարտի 15-ին Ադրբեջանի, Վրաստանի*, Իրանի և Թուրքիայի արտգործնախարարների հանդիպման ժամանակ¹⁷: Մասնավորապես, խոսքը գնում է չորս երկրներով բեռնափոխադրումների տարանցիկ ներուժի ընդլայնման մասին: Սա ենթադրում է

¹² Տես նույն տեղում:

¹³ Տես Иранский транспортный проект ставит под угрозу планы России, <https://vz.ru/economy/2017/4/18/866792.html>

¹⁴ Տես նույն տեղում:

¹⁵ Տես Հյուսիս-Հարավ և Պարսից ծոց-Սև ծով միջազգային տրանսպորտային միջանցքերի զարգացման հեռանկարներն իրանական տեսանկյունից, <http://hetq.am/arm/news/73999/hyusis-harav-ev-parsic-tsoc-sev-tsov-mijazgayin-transportayin-mijancqneri-zargacman-herankarnern-iranakan-ditankyunic.html>

¹⁶ Տես Iran-Europe potential rail transport corridors surveyed, <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/85002/iran-europe-potential-rail-transport-corridors-surveyed>

* ԲԹԿ երկաթուղու գործարկումից հետո, այնուամենայնիվ, Բաթումիի և Փոթիի նավահանգիստների բեռնվածության ապահովման համար (Վրաստանի երկաթուղային գծով Ադրբեջանից բեռները փոխադրվելու են թուրքական նավահանգիստներ՝ այդպիսով շրջանցելով վրացական նավահանգիստները) Վրաստանը շահագրգռված է «Պարսից ծոց – Սև ծով» բազմատեսակ (մուլտիմոդալ) տրանսպորտային միջանցքով բեռնափոխադրումների ավելացմամբ:

¹⁷ Տես О чем договорились главы МИД Азербайджана, Турции, Грузии и Ирана в Баку, 2018, <https://ru.sputnik.az/politics/20180315/414456387/gruzija-azerbajdzhan-iran-gruzija-vstrecha.html>

Ռեշտ-Աստարա երկաթուղու միջոցով իրանական Բենդեր-Աբաս և Ջաբահար նավահանգիստների միացում ԲԹԿ-ին¹⁸: Այդպիսով, տարածաշրջանում կձևավորվի շրջանատիպ տրանսպորտային բեռնափոխադրումների երթուղի:

Պետք է նշել, որ դեռևս 2017 թ. հունիսին Թբիլիսիում համաձայնագիր էր ստորագրվել Իրանի, Ադրբեջանի և Վրաստանի երկաթուղային գերատեսչությունների ղեկավարների միջև, ըստ որի պետք է ակտիվացվի Պարսից Ծոցը և Սև ծովը կապող երթուղին¹⁹: Կողմերը ընդգծել են երեք երկրների համատեղ ծրագրերի իրագործման հարցում համագործակցության, ինչպես նաև այդ երթուղու ամենավաղ ժամկետում գործարկման անհրաժեշտությունը²⁰:

Այնուամենայնիվ, ինչպես «Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցքով, այնպես էլ ԲԹԿ-ով բեռնափոխադրումների ծավալների աճումը թվում է մշուշոտ: Պետք է նշել, որ առաջին փուլում այս երկաթգծով նախատեսվում է տեղափոխել մինչև 6.5 միլիոն տոննա բեռ և մոտավորապես 1 միլիոն ուղևորներ: Երկաթուղով բեռնափոխադրումների առավելագույն ծավալը կազմելու է 17 միլիոն տոննա, իսկ ուղևորների քանակը՝ 3 միլիոն մարդ²¹:

Երկաթուղու շահավետությունը պայմանավորված է լինելու իրականացվող բեռնափոխադրումների ծավալի մեծացմամբ: Այս առումով, խոսքը վերաբերում է առաջին հերթին Չինաստան-Եվրոպա բեռնափոխադրումներին տվյալ երկաթուղու ինտեգրմանը, ինչը բխում է Վրաստանի, Ադրբեջանի և Թուրքիայի ռազմավարական շահերից: Այստեղ, առաջնային կարևորություն է ստանում Չինաստանի «Մեկ գոտի-Մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում Եվրասիա մայրցամաքում տվյալ երկաթուղու պահանջվածության ապահովումը:

Այնուամենայնիվ կան մի շարք գործոններ, որոնք բացասաբար են ազդում «Մեկ գոտի-Մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում ԲԹԿ երկաթուղու պահանջվածության վրա.

¹⁸Stu Тегеранский экспресс: присоединится ли Иран к железной дороге Баку-Тбилиси-Карс <https://ru.armeniasputnik.am/caucasus/20180317/10947738/tehran-ehkspress-prisoedinitnya-li-iran-k-zheleznoj-doroge-baku-tbilisi-kars.html>

¹⁹ Տես Երկաթուղային աշխարհաքաղաքականություն. Իրանի վարած քաղաքականությունը տրանսպորտային հանգույց դառնալու ուղղությամբ, <http://hetq.am/arm/news/82058/erkatuxayin-ashkharhaqaxakanutyun%E2%80%A4-irani-varats-qaxaqakanutyuny-transportayin-hanguyc-darnalu-uxxutyamb.html>

²⁰ Տես Հայաստանը տարանցիկ պետություն վերածելու ևս մեկ իրական նախագիծ, ըստ երևույթին, դատապարտված է ձախողման, http://finport.am/full_news.php?id=30091&lang=1

²¹Տես Премьер Армении назвал условия для использования железной дороги Баку-Тбилиси-Карс <http://newsarmenia.am/news/armenia/premer-armenii-nazval-usloviya-dlya-ispolzovaniya-zheleznoy-dorogi-baku-tbilisi-kars/>

- քաշային հաշվարկով Չինաստանից Եվրոպա բեռնափոխադրումների 94%-ը և արժեքային հաշվարկով 64%-ը իրականացվում է ծովային երթուղով²²: Ինչ վերաբերում է ցամաքային ճանապարհով բեռնափոխադրումներին (ընդհանուր բեռնափոխադրումների 8.1 %-ը), ապա ներկայումս «Մեկ գոտի-Մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում դրանց գերակշիռ մասը իրականացվում է Չինաստան-Ռուսաստան-Բելառուս-Լեհաստան-Գերմանիա (Չունցին-Ղոստիկ-Մոսկվա-Բրեստ-Լոձ-Ղույսբուրգ ուղղություն)՝ ընդգրկելով Տրանս-Սիբիրյան ճանապարհի մեծ մասը և Չինաստան-Ղազախստան-Թուրքմենստան-Իրան-Պարսից ծոցի նավահանգիստներ երթուղիներով: Այդպիսով՝ Ռուսաստանի և Ղազախստանի տարածքով ցամաքային երթուղիները մեծ պահանջարկ են վայելում,
- Չինաստանից դեպի Եվրոպա բեռնափոխադրումների իրականացման համար գործում է նաև կենտրոնական երթուղին, որը անցնում է Ղազախստանի տարածքով, այնուհետև անցնելով Ռուսաստանի արևմտյան տարածքով մտնում Եվրոպա: Ընդ որում՝ սկսած 2013 թ. Ղազախստանը ընդունել է նոր տարանցիկ քաղաքականություն՝ նպատակ հետապնդելով մինչև 2020 թ. ներգրավել ԵՄ-Չինաստան բեռնափոխադրումների 8 %-ը, որը հավասարագոր է 15 միլիոն տոննայի²³,
- ԲԹԿ-ով անցնող երթուղիով բեռնափոխադրումների իրականացումը ֆինանսատնտեսական տեսանկյունից նպատակահարմար չէ: Բանը կայանում է նրանում, որ մինչ Եվրոպա հասնելը ճանապարհը անցնում է Ղազախստանի, Ադրբեջանի, Վրաստանի և Թուրքիայի տարբեր մաքսային ռեժիմներով,
- ԲԹԿ երկաթուղու կառուցումը, ի տարբերություն Ղազախստան-Թուրքմենստան-Իրան երկաթգծի, չի ֆինանսավորվել ոչ եվրոպական, ոչ չինական բանկերի և ընկերությունների կողմից: Սա վկայում է այն մասին, որ երկաթուղու կառուցումը ոչ եվրոպական երկրների, ոչ էլ Չինաստանի համար առաջնային կարևորություն չուներ,

²² Stu Kosoy V., HSR “Eurasia”: A future of EU-EAEU-China cooperation un trade and railway transport, Infrastructure Economics Centre, https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp5/WP5_30th_session_Mr_Kosoy.pdf

²³ Stu China to Europe by way of Azerbaijan’s Trans-Caspian gateway, <https://thediomat.com/2018/02/china-to-europe-by-way-of-azerbaijans-trans-caspian-gateway/>

- Չինաստանը փնտրում է բեռների տեղափոխման առավելապես անվտանգ տարբերակ: Հետևաբար, ԲԹԿ-ով բեռնափոխադրումների իրականացումը Լեռնային Ղարաբաղի հականարտության բռնկման դեպքում կվտանգի այդ երկաթգծով բեռնափոխադրումների իրականացման անվտանգությունը,
- Ինչ վերաբերում է Ռուսաստանի տարածքով չինական նավահանգիստներից դեպի Գերմանիա բեռնափոխադրումներին, ապա մեկ կոնտեյնների տեղափոխումը արժենում է 3200-3700 դոլար²⁴: ԲԹԿ-ով և Վրաստանի տարածքով մեկ կոնտեյնների տեղափոխումը արժենում է 3880 դոլար: Ընդ որում՝ ռուսական երթուղում առկա է ռեվերսային բեռնահոսք, ինչը ապահովում է Ռուսաստանի տարածքով դեպի Չինաստան և Չինաստանից Եվրոպա բեռնափոխադրումների բավարար ծավալ: Մյուս կողմից՝ ռուսական ուղղությամբ գործում են հզոր լոգիստիկ ընկերություններ, որոնք շատ օպերատիվ են բեռների փնտրման, բաշխման և տեղափոխման մեջ²⁵:

²⁴Stu Караваев, А., Китайский пояс на Южном Кавказе: особенности и перспективы отношений Баку и Пекина, <http://politcom.ru/print.php?id=22514>

²⁵Stu Шелковый и железный путь через Кавказ, <https://jam-news.net/?p=43258&lang=ru>