

7

ՕԳՈՍՏՈՍԻ
2019

Luys



Linyu®

«ՄԵԿ ԳՈՏԻ՝
ՄԵԿ ՃԱՆԱՊԱՐՀ»
ԾՐԱԳԻՐԸ ԵՎ ԴՐԱՆՈՒՄ
ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԱՆՈՐՈՇ
ԴԵՐԱԿԱՏԱՐՈՒԹՅՈՒՆԸ

«ՄԵԿ ԳՈՏԻ՝ ՄԵԿ ՃԱՆԱՊԱՐՀ» ԾՐԱԳԻՐԸ ԵՎ ԴԻԱՆՈՒՄ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԱՆՈՐՈՇ ԴԵՐԱԿԱՏԱՐՈՒԹՅՈՒՆԸ



ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ	1
ԶԻՆԱՍՏԱՆԻ ՆԱԽԱՁԵՌՆԱԾ «ՄԵԿ ԳՈՏԻ՝ ՄԵԿ ՃԱՆԱՊԱՐՀ» ԿԱՄ ԱՅՍՊԵՍ ԿՈՉՎԱԾ «ՆՈՐ ՄԵՏԱՔՍԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀ»	2
«ՆՈՐ ՄԵՏԱՔՍԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀԻ» ՄԻՋԱՆՑՔՆԵՐԸ ԵՎ ԴԻԱՆՑ ՆՇԱՆԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ ՀԱՐԱՎԱՅԻՆ ԿՈՎԿԱՍԻ ԵՐԿՐՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ:	5
ԱԴԻԲԵՋԱՆԻ ՀԱՎԱԿՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ «ՄԵԿ ԳՈՏԻ՝ ՄԵԿ ՃԱՆԱՊԱՐՀ» ՆԱԽԱԳԾԻ ՇՐՋԱՆԱԿՆԵՐՈՒՄ:	10
ԽՈՇՈՐ ԵՆԹԱԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔԱՅԻՆ ՆԵՐԴՐՈՒՄՆԵՐԸ ՎՐԱՍՏԱՆՈՒՄ ԵՎ ՎԵՐՋԻՆԻՍ ՏԵՂԸ «ՆՈՐ ՄԵՏԱՔՍԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀԻՆ»	12
ԻՆՉՈ՞Ւ Է ՀԱՅԱՍՏԱՆԸ ՀԱՅՏՆՎԵԼ «ՆՈՐ ՄԵՏԱՔՍԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀԻ» ԼՈՒՍԱՆՑՔՈՒՄ	14
ՓԱՇԻՆՅԱՆԻ ԱՇԽԱՏԱՆՔԱՅԻՆ ԱՅՑԸ ԶԻՆԱՍՏԱՆ ԱԼԻԵՎԻ ՎԵՐՋԻՆ ԱՅՑԻ ԵՎ ՍԵՐԺ ՍԱՐԳՍՅԱՆԻ 2015Թ. ՊԵՏԱԿԱՆ ԱՅՑԻ ՀԵՏ ՀԱՄԵՄԱՏՈՒԹՅԱՆ ՄԵՋ	15
ՀԵՏԵՎՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ	19
ՕԳՏԱԳՈՐԾԱԾ ԱՂԲՅՈՒՐՆԵՐ	22

ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

Չինաստանի մայրաքաղաք Պեկինում 2019թ. ապրիլի 25-27-ը տեղի ունեցավ «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» 2-րդ միջազգային համաժողովը, որին մասնակցեցին 37 երկրների նախագահներ կամ կառավարության ղեկավարներ, մոտ 150 երկրների պատվիրակություններ¹: Ինչպես 2017թ. անցկացված 1-ին համաժողովի ժամանակ, այնպես էլ այս անգամ Հայաստանը ներկայացված չէր երկրի նախագահի կամ վարչապետի մակարդակով: Եթե 2017-ի միջոցառմանը Հայաստանից մասնակցում էր տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարար Վահան Մարտիրոսյանը, ապա այս տարի Հայաստանը ներկայացված էր բնապահպանության նախարարի և ՉԺՀ-ում ՀՀ դեսպանի մակարդակով:

«Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» 1-ին համաժողովի ժամանակ Հայաստանը, Վրաստանն ու Ադրբեջանը ներկայացված էին համարժեք՝ նախարարների մակարդակով, սակայն այս տարի Ադրբեջանը համաժողովին մասնակցում էր նախագահի, իսկ Վրաստանը՝ փոխվարչապետի մակարդակով: Առաջին համաժողովին նախարարի մակարդակով ներկայությունը հասկանալի էր, քանի որ դա նախաձեռնության մեկնարկային համաժողովն էր, և դեռևս հստակ չէր, թե տարածաշրջանի երկրները ինչ որոշակի ակնկալիքներ կարող են ունենալ չինական այդ մասշտաբային ծրագրից: Հետևաբար, ինչպես Հայաստանի, այնպես էլ Վրաստանի ու Ադրբեջանի համար առաջին համաժողովը ճանաչողական բնույթ էր կրում, և վերջիններս ներկայացել էին համարժեք՝ նախարարների մակարդակով: Հայաստանը տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարի կողմից ներկայացնելը համապատասխանում էր համաժողովի ուղղվածությանն ու տրամաբանությանը:

Չինաստանի նախաձեռնած «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախագիծը մի շարք փորձագետների գնահատմամբ հավակնում է դառնալ այսպես կոչված «նոր Մարշալի պլանը» ամբողջ եվրասիական տարածաշրջանի համար²: Հայաստանը, ունենալով տարածաշրջանային և միջազգային ինտեգրման որոշակի օբյեկտիվ բարդություններ, պետք է փորձի հնարավորինս օգտվել ծրագրի ընձեռած հնարավորություններից: Խոսքը առաջին հերթին վերաբերում է ծրագրի շրջանակներում մի շարք միջազգային

¹ <https://www.efe.com/efe/english/agencia-efe/leaders-from-37-countries-to-attend-second-belt-and-road-forum-in-beijing/50000270-3956420>

² <https://thedi diplomat.com/2016/02/how-chinas-belt-and-road-compares-to-the-marshall-plan/>

Ենթակառուցվածքային նախագծերին Հայաստանի մասնակցությանը, ինչը թույլ կտա որոշակիորեն չեզոքացնել տարածաշրջանային մեկուսացման անբարենպաստ հետևանքները:

Մայիսի 14-16-ը վարչապետ Փաշինյանը «Ասիական քաղաքակրթությունների երկխոսություն» համաժողովին մասնակցելու նպատակով այցելեց Չինաստան, որտեղ հանդիպումներ ունեցավ այդ երկրի նախագահի և վարչապետի հետ: Կարևորելով բարձր մակարդակում շփումների նշանակությունը՝ միաժամանակ պետք է ուշադրություն դարձնել, թե դրանք ինչ կոնկրետ ծրագրերի և պայմանավորվածությունների են հանգեցրել: Պետք է հստակեցվի նաև՝ արդյո՞ք այս այցը և դրան հաջորդած ՉԺՀ արտգործնախարարի ժամանումը Հայաստան լրացրել են ապրիլին տեղի ունեցած համաժողովին Հայաստանի ոչ այնքան բարձր մակարդակով ներկայացվածության բացը:

Այս վերլուծության նպատակն է հայ հասարակության և փորձագիտական շրջանակների համար մանրամասնել «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախագծի էությունը, ներկայացնել դրանում տարածաշրջանի տարբեր երկրների ներկայացվածության ու ներգրավվածության մակարդակը: Կփորձենք նաև հասկանալ, թե ծրագիրը ինչպիսի հետևանքներ կարող է ունենալ տարածաշրջանի և Հայաստանի համար, որոնք են դրա նկատմամբ իրատեսական ակնկալիքները և ինչպիսի քայլեր կպահանջվեն ՀՀ կառավարությունից, որոնք թույլ կտան Հայաստանի համար չինական նախաձեռնությունից առավելագույն օգուտներ քաղել: Կփորձենք նաև ամփոփել վարչապետի այցի արդյունքները՝ զուգահեռներ անցկացնելով նախկինում տեղի ունեցած բարձր մակարդակի այցերի և դրանց արդյունքների հետ:

ՉԻՆԱՍՏԱՆԻ ՆԱԽԱՁԵՌՆԱԾ

«ՄԵԿ ԳՈՏԻ՝ ՄԵԿ ՃԱՆԱՊԱՐՀ»

ԿԱՄ ԱՅՍՊԵՍ ԿՈՉՎԱԾ «ՆՈՐ ՄԵՏԱՔՍԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀ»

«Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհը» Չինաստանի կառավարության կողմից հաստատված ենթակառուցվածքների զարգացման և ներդրումների ռազմավարություն է, որը նպատակ ունի խորացնել առևտրային, ներդրումային և ենթակառուցվածքային կապերը Չինաստանի և տարածաշրջանի 65 երկրների միջև:

Այդ երկրները ստեղծում են համաշխարային ՀՆԱ-ի 30%-ը, ընդգրկում են աշխարհի բնակչության 62%-ը և հաստատված էներգետիկ պաշարների 75%-ը³:

Նախագիծը առաջին անգամ Չինաստանի նախագահ Սի Ծինփինի կողմից ներկայացվել է 2013թ. սեպտեմբերին՝ Ղազախստանի Նազարբաևի անվան համալսարանում ունեցած ելույթի ժամանակ: Արդեն 2013թ. հոկտեմբերին՝ Ինդոնեզիայի խորհրդարանում ունեցած ելույթի ժամանակ ՉԺՀ նախագահը հայտարարեց, որ «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախագիծի ծովային ճանապարհը ընդգրկելու է նաև ԱՍԵԱՆ-ի տարածաշրջանը, ինչպես նաև առաջարկեց ստեղծել Ասիական ենթակառուցվածքների ներդրումային բանկը (AIIB), որը պետք է ֆինանսավորեր ենթակառուցվածքային ծրագրերը⁴:

«Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախագծով նախատեսվում է Չինաստանը Եվրոպային և Եվրասիական մայրցամաքի տարբեր հատվածներին կապող 6 հիմնական ցամաքային միջանցքներ ստեղծել, ինչպես նաև՝ ծովային միջանցքներ: Առաջարկվող վեց ցամաքային միջանցքները հետևյալներն են.

- «Նոր Եվրասիական ցամաքային կամուրջը», որը արևմտյան Չինաստանից Ղազախստանի և արևմտյան Ռուսաստանի տարածքով դեպի Բելառուս, Լեհաստան և Գերմանիա ձգվող միջանցքն է: Այն ներառում է երկաթուղային և ավտոմոբիլային ճանապարհներ:
- Չինաստան-Մոնղոլիա-Ռուսաստան միջանցքը, որը Չինաստանի հյուսիսից Մոնղոլիայի տարածքով ձգվում է դեպի Ռուսաստանի Հեռավոր Արևելք, որտեղ միանում է ռուսական երկաթուղային ու ավտոմոբիլային ճանապարհային ցանցերին:
- Չինաստան-Կենտրոնական Ասիա-Արևմտյան Ասիա միջանցքը, որը Չինաստանի արևմուտքից Կենտրոնական Ասիայի մի շարք երկրների տարածքով պետք է հասնի Թուրքիա, այնուհետև՝ Եվրոպա:
- Չինաստան-Հնդկաչին միջանցքը, որը պետք է Չինաստանի հարավից ձգվի մինչև Սինգապուր:
- Չինաստան-Մյանմար-Բանգլադեշ-Հնդկաստան միջանցքը, որը նախատեսում է Չինաստանի Հարավային շրջանները միավորել վերոհիշյալ երկրների հետ:
- Չինաստան-Պակիստան միջանցքը, որը նախատեսում է Չինաստանի արևմտյան շրջանները Պակիստանի տարածքով կապել Պարսից ծոցի երկրների հետ: Այն ենթադրում է Չինաստանից մինչև Պակիստանի

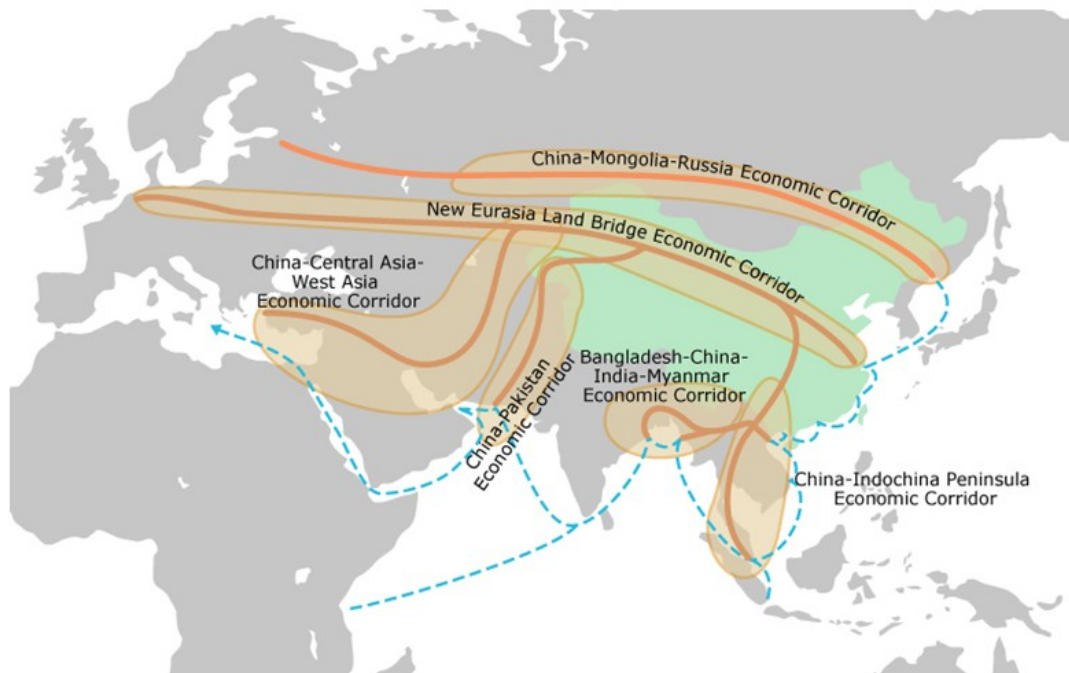
³ <http://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>

⁴ http://english.gov.cn/news/top_news/2015/04/20/content_281475092566326.htm

հարավարևմուտքում գտնվող Գվադար նավահանգիստ տանող երկաթուղի, որտեղից այնուհետև բեռները պետք է նավերով տեղափոխվեն դեպի Աֆրիկա և Արևմտյան Ասիա⁵:

Բացի վերոհիշյալ ցամաքային ճանապարհներից, «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախագիծը ընդգրկում է նաև ծովային ուղղություններ: Առաջին ծովային ուղղությունը Հարավչինական ծովով դեպի Հնդկական օվկիանոս և Հարավարևելյան Ասիայի երկրներ, Աֆրիկա և արաբական աշխարհ, այնուհետև Եվրոպա տանող միջանցքն է: Այս նպատակով նախատեսվում է ներդրումներ կատարել մի շարք նավահանգիստների կառուցման և վերակառուցման համար: Որպես հավանական երկրորդ ծովային ուղղություն դիտարկվում է այսպես կոչված «Մետաքսի սառցե ճանապարհը», որը պետք է Չինաստանի արևելյան նավահանգիստները Ռուսաստանի ծովային ջրերով և Հյուսիսային Սառուցյալ Օվկիանոսով կապի Հյուսիսային Եվրոպայի հետ⁶:

The Belt and Road Initiative: Six Economic Corridors Spanning Asia, Europe and Africa



7

«Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախագիծը նախատեսվում է, որ Չինաստանի կառավարությունը առաջիկա տարիներին շուրջ 1 տրիլիոն ԱՄՆ դոլարի ներդրում է

⁵ <https://east-asian-cultures.com/belt-and-road-initiative/>

⁶ <https://www.beltroad-initiative.com/arctic-policy/>

⁷ <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>

կատարելու տարածաշրջանում ենթակառուցվածքների զարգացման նպատակով⁸: 2017թ. տեղի ունեցած առաջին համաժողովից հետո ծրագրի շրջանակներում ՉԺՀ կատարած ներդրումները գերազանցում են տարեկան 100 մլրդ դոլարը⁹: Ընդհանուր առմամբ, 2017թ. դրությամբ «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախագծում ընդգրկված երկրների ենթակառուցվածքների տարեկան դեֆիցիտը, ըստ Ասիական զարգացման բանկի, կազմել է 1.7 տրիլիոն դոլար, ինչը վկայում է, որ Չինաստանի նախաձեռնած ծրագիրը ամբողջությամբ կյանքի կոչելու համար միայն այդ երկրի կառավարության կողմից կատարվող ներդրումները բավարար չեն լինի¹⁰: Հետևաբար, նախագիծը ենթադրում է նաև տարածաշրջանի երկրների, միջազգային բանկերի և այլ կառույցների մասնակցությունն ու նախաձեռնողականությունը:

Ապրիլի 25-27-ը Պեկինում տեղի ունեցած «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» 2-րդ միջազգային համաժողովի ընթացքում ստորագրվել են շուրջ 64 մլրդ դոլարի համաձայնագրեր: Ձեռք են բերվել ավելի քան 280 գործնական համաձայնություններ և պայմանագրեր¹¹: Ինչպես նշվեց, Հայաստանը ներկայացված է եղել միայն բնապահպանության նախարարի մակարդակով, և առայժմ համաժողովի շրջանակներում Հայաստանի հետ որևէ լուրջ ներդրումային պայմանավորվածության վերաբերյալ տեղեկատվություն չկա: Փոխարենը՝ հարևան Ադրբեջանն ու Վրաստանը չինական նախաձեռնության շրջանակներում արդեն ունեն որոշակի ձեռքբերումներ, ինչը նշանակում է, որ Չինաստանը այնուամենայնիվ հետաքրքրված է նաև մեր տարածաշրջանով: Այդ հետաքրքրությունների էությունը հասկանալու համար հարկավոր է ուսումնասիրել, թե «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախագծի որ հատվածները ուղղակի կամ անուղղակի առնչություն ունեն մեր տարածաշրջանի հետ:

«ՆՈՐ ՄԵՏԱՔՍԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀԻ» ՄԻՋԱՆՑՔՆԵՐԸ ԵՎ ԴՐԱՆՑ ՆՇԱՆԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ ՀԱՐԱՎԱՅԻՆ ԿՈՎԿԱՍԻ ԵՐԿՐՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ:

Ինչպես նշվեց, «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախագծի ցամաքային միջանցքները վեցն են, որոնցից մեր տարածաշրջանի համար հետաքրքրություն են ներկայացնում Չինաստան-Կենտրոնական Ասիա-Արևմտյան Ասիա և Չինաստան-

⁸ <https://thewire.in/external-affairs/the-unprecedented-promises-and-threats-of-the-belt-and-road-initiative>

⁹ <http://time.com/4776845/china-xi-jinping-belt-road-initiative-obor/>

¹⁰ <https://www.adb.org/news/asia-infrastructure-needs-exceed-17-trillion-year-double-previous-estimates>

¹¹ <https://www.beltandroad.news/2019/04/27/over-64b-worth-of-deals-signed-during-brf-2019/>

Պակիստան միջանցքները: Առաջինը նախատեսում է Չինաստանի արևմտյան շրջանները կապել Եվրոպայի հետ, թեև դրա անցուղիների վերաբերյալ առկա են մի շարք տարբերակներ:

Չինաստան-Կենտրոնական Ասիա-Արևմտյան Ասիա միջանցքը

Տարբերակներից մեկը Կենտրոնական Ասիայի որոշ երկրների տարածքով դեպի Իրան, այնուհետև Եվրոպա ձգվող ուղղությունն է: Թեև դեռևս անորոշ է միջինասիական երկրների տարածքով Չինաստանից դեպի Իրան երկաթուղային կանոնավոր փոխադրումների ճակատագիրը, սակայն իր աշխարհագրական դիրքի շնորհիվ Իրանը կարևոր դերակատարություն ունի: Իրանի տարածքում արդեն իսկ առկա է գործող երկաթուղային ցանց, իսկ Ռեշտ-Աստարա երկաթուղու շինարարությունը, որի ավարտը նախատեսված է 2021թ., ամբողջովին կինտեգրի Իրանի և Ադրբեջանի երկաթուղային ցանցերը¹²: Ընդ որում, Իրանից Եվրոպա հասնելու մի քանի տարբերակներ են քննարկվում՝ 1. Իրան-Հայաստան-Վրաստան-Եվրոպա, 2. Իրան-Ադրբեջան-Վրաստան-Եվրոպա և Իրան-Ադրբեջան-Վրաստան-Թուրքիա-Եվրոպա, 3. Իրան-Թուրքիա-Եվրոպա,

1. ԻՐԱՆ-ՀԱՅԱՍՏԱՆ-ՎՐԱՍՏԱՆ-ԵՎՐՈՊԱ

Հայաստանի տարածքով և Վրաստանի սևծովյան նավահանգիստներով դեպի Եվրոպա ուղղության ճակատագիրը այս պահին ամենաանորոշն է, քանի որ բացակայում են համապատասխան ենթակառուցվածքները, իսկ դրանց շինարարության տեմպերը գոհացնող չեն: Խոսքը «Հյուսիս-հարավ» ծրագրի մասին է, որը, ֆինանսական ռեսուրսների սղության պատճառով տարիներ շարունակ ձգձգվում է: Դրան գումարած՝ այժմ Հյուսիս-հարավի շինարարությանը մասնակցող ընկերությունները գտնվում են երկարատև դատական գործընթացների մեջ, ինչը նախագծի իրականացումը ավելի է դանդաղեցնում:

Այս ուղղությամբ երկաթուղու շինարարության ճակատագիրը ավելի անորոշ է, քանի որ դեռևս չկան ֆինանսավորման համապատասխան աղբյուրներ: Թեև մի շարք փորձագետներ «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» ծրագրի մասին հայտարարությունից հետո հույս հայտնեցին, որ երկաթուղու կառուցման գործում հնարավոր կլինի Չինաստանից ներդրումներ ներգրավել, սակայն մի քանի այլընտրանքների

12

https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%96%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0_%D0%90%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%80%D0%B0_%E2%80%94%D0%A0%D0%B5%D1%88%D1%82_%E2%80%94%D0%9A%D0%B0%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D0%BD#cite_note-8

առկայությունը Իրան-Հայաստան երկաթգիծը ներդրողների համար դարձնում է ոչ այնքան գրավիչ: Չինական նախագծի արդյունքում ստեղծված կառույցները տեսականորեն կարող են վարկային միջոցներ տրամադրել նախագծի իրականացման համար, սակայն այստեղ էլ առաջ է գալիս ՀՀ կառավարության վարկային բեռը բարձրացնելու նպատակահարմարության հարցը:

Բացառված չէ ՉԺՀ-ի հետաքրքրությունը Հայաստանի տարանցիկ դերակատարության նկատմամբ, սակայն այստեղ առաջին հերթին կարևոր է, թե ինչ ընթացք կստանա Հյուսիս-հարավ մայրուղու շինարարությունը, և ինչպես ՀՀ կառավարությունը կկարողանա Հայաստան-Իրան երկաթգիծը հետաքրքիր դարձնել չինացի ներդրողների համար: Ամեն դեպքում, «Նոր մետաքսի ճանապարհի» լուսանցքին չհայտնվելու համար Հայաստանի իշխանությունները պետք է նախաձեռնողականություն ցուցաբերեն: Կարևոր են նաև Հայաստանում ներքաղաքական զարգացումները, որոնք կարող են որոշիչ դեր խաղալ Չինաստանից ներդրումներ ակնկալելու հարցում: Մի շարք երևույթներ, կապված կապիտալի վերաբաշխման, բանկային գաղտնիքի խախտման, դատական համակարգի անորոշ ճակատագրի և ներքաղաքական կայունության բացակայության հետ, կորող են օտարերկրյա ներդրումների համար լուրջ մտահոգություններ առաջացնել:

2. ԻՐԱՆ-ԱԴՐԲԵՋԱՆ-ՎՐԱՍՏԱՆ-ԵՎՐՈՊԱ ԵՎ ԻՐԱՆ-ԱԴՐԲԵՋԱՆ-ՎՐԱՍՏԱՆ-ԹՈՒՐԹԻԱ-ԵՎՐՈՊԱ

ՀՀ կառավարության կողմից նախաձեռնություն ցուցաբերելու անհրաժեշտությունը պայմանավորված է նաև այն հանգամանքով, որ ներկայումս նախագծի շրջանակներում ՉԺՀ-ի հետ համագործակցության տեմպերով Հայաստանը զգալիորեն զիջում է Վրաստանին և Ադրբեջանին: Ի տարբերություն Հայաստանի տարածքով դեպի Վրաստան ու Եվրոպա տանող միջանցքի՝ Իրան-Ադրբեջան-Վրաստան-Եվրոպա և Իրան-Ադրբեջան-Վրաստան-Թուրքիա-Եվրոպա միջանցքները գտնվում են ավելի բարվոք վիճակում և դրանց շահագործումը ավելի իրատեսական է:

2017թ. շահագործման է հանձնվել Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին, որը Ադրբեջանի կասպյան նավահանգիստները երկաթուղով կապում է Թուրքիայի երկաթուղային ցանցի հետ: Ադրբեջանը ավարտել է նաև հարավ-արևելքում դեպի Իրանի սահմանը ձգվող երկաթուղու շինարարությունը, իսկ այս տարվա հունվարին շահագործման հանձնվեց ադրբեջանական և իրանական համանուն քաղաքները

կապող Աստարա-Աստարա երկաթգիծը¹³: Ավելին, արդեն իսկ այս երկաթգիծը օգտագործվում է դեպի Եվրոպա բեռնափոխադրումներ կազմակերպելու նպատակով: Երկաթուղին նաև միմյանց է կապում Բաքվի նավահանգիստը Վրաստանի սևծովյան նավահանգիստների հետ, որտեղ լուրջ ներդրումներ են կատարվում՝ այդ թվում չինական կապիտալի մասնակցությամբ:

Ստացվում է, որ զուտ ենթակառուցվածքների առումով Ադրբեջանը, Վրաստանն ու Թուրքիան արդեն իսկ պատրաստ են ներգրավվելու «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» ծրագրում: Վերջին շրջանի զարգացումները ցույց են տալիս, որ դրա համար կան նաև քաղաքական նախադրյալներ:

3. ԻՐԱՆ-ԹՈՒՐԳԻԱ-ԵՎՐՈՊԱ

Իրան-Թուրքիա-Եվրոպա միջանցքը թերևս ամենակարճն է, սակայն դրա լիարժեք օգտագործումը կախված է մի շարք քաղաքական և աշխարհաքաղաքական բարդություններից: Դեռևս 2012-ին կայացել է Իսլամաբադ-Թեհրան-Ստամբուլ երկաթգծով առաջին գնացքի չվերթը¹⁴: Այս երկաթուղին, փաստորեն, հնարավորություն է տալիս չինական ապրանքները Պակիստանի, Իրանի և Թուրքիայի տարածքով հասցնել մինչև Եվրոպա: Առայժմ երկաթուղու հետ կապված հիմնական բարդությունները կապված են դրա ոչ այնքան բարվոք վիճակի, Պակիստանում երկաթգծի անմխիթար վիճակի, այդ երկրում անկայուն ներքաղաքական իրավիճակի առկայության և թուրք-իրանական հարաբերություններում մի շարք տարածայնությունների հետ:

«Նոր մետաքսի ճանապարհի» նախագծի շրջանակներում ՉԺՀ-ը մեծ կարևորություն է տալիս Պակիստանում կատարվող ներդրումներին, ուստի հնարավոր է, որ հետագայում այս երկաթգիծը դառնա Չինաստանը Եվրոպային կապող ամենակարճ երկաթուղային ճանապարհներից մեկը: Ինչ վերաբերում է միջինասիական երկրների միջոցով դեպի Իրան և Թուրքիա միջանցքին, ապա այստեղ շատ բան կախված է այդ երկրների ենթակառուցվածքային ծրագրերում չինական ներդրումների արդյունավետությունից և տեղում քաղաքական կայունությունից:

¹³ <https://www.kdylogistics.com/2019/01/28/%D0%BE%D1%82%D0%BA%D1%80%D1%8B%D1%82%D0%B8%D0%B5-%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D0%BC%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B0-%D0%B0%D1%81%D1%82/>

¹⁴ <http://news.bbc.co.uk/2/hi/8201934.stm>

Ղազախստան-Ադրբեջան-Վրաստան-Եվրոպա

Որպես Չինաստան-Կենտրոնական Ասիա-Արևմտյան Ասիա միջանցքի կարևոր ուղղություններից մեկը՝ դիտարկվում է նաև մուլտիմոդալ բեռնափոխադրումների իրականացումը: Արդեն իսկ կատարվում են բեռնափոխադրումներ Չինաստանից դեպի Ղազախստանի կասպյան նավահանգիստներ, այնտեղից նավերով դեպի Բաքու, այնուհետև ցամաքային փոխադրում դեպի Վրաստանի սևծովյան նավահանգիստներ կամ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս (ԲԹԿ) երկաթուղու միջոցով միանգամից դեպի Եվրոպա:

Տարբերակներից մեկը նաև այս ուղղությամբ միայն երկաթուղային փոխադրումն է, որը ներառում է Չինաստանի, Ղազախստանի և Ռուսաստանի երկաթուղիները և միանում Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղուն: Այս համատեքստում ուշագրավ է, որ վերջերս Անկարայում ՌԴ, Թուրքիայի և Ադրբեջանի տրանսպորտի նախարարների կողմից հուշագիր ստորագրվեց, որով Ռուսաստանը միանում էր ԲԹԿ երկաթգծին¹⁵:

Չինաստան-Պակիստան միջանցքը

Չինաստան-Պակիստան միջանցքը նախատեսում է Չինաստանից մինչև Պակիստանի հարավ-արևմուտքում գտնվող Գվադար նավահանգիստ տանող երկաթուղու կառուցում, որտեղից այնուհետև բեռները պետք է տեղափոխվեն դեպի Աֆրիկա, Արևմտյան Ասիա և Եվրոպա: Ընդ որում, այս երկաթուղու կառուցման համար, ըստ տարբեր գնահատականների, Չինաստանը պատրաստվում է Պակիստանում շուրջ 50 մլրդ դոլարի ներդրում կատարել¹⁶:

Ենթադրվում է, որ Պակիստանի հարավից բեռները դեպի Եվրոպա պետք է տեղափոխվեն կա՛մ ծովային ճանապարհով, կա՛մ Իրանի տարածքով: Հավանական ուղղություններից մեկը Իրան-Թուրքիա երկաթուղին և ավտոմոբիլային ճանապարհն է, որոնց թերությունների մասին արդեն նշեցինք: Ուղղություններից մեկն էլ դրա ինտեգրումն է «Հյուսիս-հարավ» ծրագրի հետ, որը ենթադրում է բեռների փոխադրում Իրանի հարավային շրջաններից դեպի Ռուսաստան և Սևծովյան նավահանգիստներ Ադրբեջանի և/կամ Հայաստանի տարածքով:

Չինաստանի նախաձեռնած «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախագծի առնվազն մի քանի միջանցքներ ուղղակիորեն կամ անուղղակի կապված են են

¹⁵ <https://www.armtimes.com/hy/article/161067>

¹⁶ <http://time.com/4776845/china-xi-jinping-belt-road-initiative-obor/>

Հարավկովկասյան տարածաշրջանի հետ: Ենթակառուցվածքների, բաց սահմանների և աշխարհագրական դիրքի առումով Ադրբեջանն ու Վրաստանը այս ծրագրում ինտեգրվելու հարցում Հայաստանի նկատմամբ որոշակի առավելություն ունեն: Չինական նախաձեռնությանը այդ երկրների ներգրավվածության մակարդակի ուսումնասիրությունը թույլ կտա Հայաստանի համար համապատասխան հետևություններ անել և հավասարակշռությունը վերականգնելու ուղիներ փնտրել:

ԱԴՐԲԵՋԱՆԻ ՀԱՎԱԿՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ «ՄԵԿ ԳՈՏԻ՝ ՄԵԿ ՃԱՆԱՊԱՐՀ» ՆԱԽԱԳԾԻ ՇՐՋԱՆԱԿՆԵՐՈՒՄ:

«Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախագծի հայտարարությունից հետո Ադրբեջանը ջանք չի խնայում ներկայանալու որպես Հարավային Կովկասում այդ ծրագրի հիմնական հենարան: Բաքուն ամեն կերպ ձգտում է «Նոր մետաքսի ճանապարհը» համադրել իր կողմից նախաձեռնված մի շարք տարածաշրջանային ենթակառուցվածքային նախագծերի հետ՝ փորձելով դրանք ինտեգրել չինական ծրագրով նախատեսված ենթակառուցվածքային միջանցքների հետ: Խոսքը առաջին հերթին Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու, Հարավային գազային միջանցքի, Բաքվի նավահանգստի վերակառուցման և դրա կապը Վրաստանի սևծովյան նավահանգիստների հետ ամրապնդելու ծրագրերի մասին է:

Դեռևս 2015թ. Ադրբեջանի նախագահ Ալիևի Չինաստան կատարած այցի ժամանակ երկու երկրների միջև հուշագիր էր ստորագրվել, որով Ադրբեջանն իր աջակցությունն էր հայտնում «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» ծրագրին¹⁷: 2016թ. Ադրբեջանը դարձել էր Ասիական ենթակառուցվածքների ներդրումային բանկի անդամ, որից հետո վերջինս 600 մլն դոլար վարկ էր տրամադրել Հարավային գազային միջանցքի կառուցման համար: 2017թ. Ադրբեջանը նախագծի առաջին համաժողովին ներկայացել էր Էկոնոմիկայի նախարարի մակարդակով¹⁸: 2018թ. հոկտեմբերին Բաքուն ստորագրել է նախագծի էներգետիկ համագործակցության հռչակագիրը¹⁹, իսկ արդեն 2019թ. ապրիլի 25-27-ին անցկացված երկրորդ համաժողովին մասնակցում էր անմիջապես երկրի նախագահ Ալիևը:

¹⁷ <https://www.beltandroad.news/2019/03/06/azerbaijan-active-participant-in-bri/>

¹⁸ <https://geopolitics.co/2017/05/13/list-of-attendees-to-the-belt-and-road-summit-in-beijing/>

¹⁹ <https://www.beltandroad.news/2019/03/29/azerbaijan-is-in-unique-geographic-position-on-new-silk-road/>

Ադրբեջանցի փորձագետների համոզմամբ՝ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին պետք է ինտեգրվի «Նոր մետաքսի ճանապարհով» նախատեսված Չինաստան-Կենտրոնական Ասիա-Արևմտյան Ասիա միջանցքի հետ, ինչը գործող ոռոսական Տրանսսիբիրյան երկաթգծին մրցունակ այլընտրանք կդառնա: ԲԹԿ-ը հնարավորություն կտա Չինաստանից դեպի Եվրոպա երկաթուղային բեռնափոխադրումների ժամկետը 1 ամսից կրճատել մինչև 14 օր՝ նվազեցնելով նաև դրանց արժեքը: Ադրբեջանը ներդրումներ է կատարում նաև կասպյան նավատորմի զարգացման ուղղությամբ. 2018թ. շահագործման է հանձնվել Բաքվի նոր նավահանգիստը, որը տարածաշրջանում խոշորագույնն է, վերջին 5 տարիների ընթացքում Ադրբեջանը գնել է 20 նոր նավեր, իսկ այս տարի մտադիր է գնել ևս 5-ը²⁰:

Ադրբեջանը լուրջ աշխատանքներ է տանում, որպեսզի ԵՄ երկրները միանան ԲԹԿ-ի շահագործմանը: 2018թ. Ադրբեջանի երկաթուղու տնօրեն Ջավիդ Կուրբանովը հայտարարել էր, որ Ավստրիան առաջին Եվրոպական երկիրն է, որ օգտվելու է ԲԹԿ-ից: Նախատեսվում է, որ Ավստրիական բեռնատար գնացքը ԲԹԿ-ի միջոցով պետք է ուղևորվի դեպի Ղազախստան: Նա նաև հայտարարել էր, որ առաջիկա 5 տարիների ընթացքում Ադրբեջանական երկաթուղիները համապատասխանեցվելու են Եվրոպական չափանիշներին²¹:

Ադրբեջանը որոշակի հաջողություններ է գրանցել նաև Հյուսիս-հարավ միջանցքի շահագործման գործում: Հունվարին իր ելույթներից մեկի ժամանակ Ալիևը հայտարարեց, որ 2018թ. Հյուսիս-հարավ միջանցքով 10 անգամ ավելի շատ բեռնափոխադրումներ են իրականացվել, քան 2017թ.-ին²²: Ադրբեջանը ավարտել է Աստարա-Աստարա երկաթուղու շինարարությունը, և ներդրումներ է կատարում Իրանում Ռեշտ-Աստարա երկաթուղու կառուցման համար, որը թույլ կտա լիարժեք միավորել Իրանի և Ադրբեջանի երկաթուղիները: Երկաթուղային փոխադրումների ոլորտում Ադրբեջանը նաև որոշակիորեն խորացրել է համագործակցությունը ՌԴ-ի և Ղազախստանի հետ:

«Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» ծրագրի շրջանակներում Բաքվի գրանցած որոշ հաջողությունների մասին են վկայում նաև Չինաստանի հետ առևտրի շրջանառության ծավալների 2018թ. ցուցանիշները: Նախորդ տարի այն կազմել է շուրջ 1.3 մլրդ դոլար, որը կազմում է Հարավային Կովկասի երեք երկրների և

²⁰ <https://www.beltandroad.news/2019/03/04/azerbaijan-kazakhstan-are-eager-to-build-up-transportation-sector/>

²¹ <https://www.beltandroad.news/2019/02/22/austrian-railways-shows-interest-in-expanding-ties-with-azerbaijan/>

²² <https://www.beltandroad.news/2019/01/24/azerbaijan-has-infrastructure-real-economy-investment-strategy/>

Չինաստանի ընդհանուր առևտրաշրջանառության 43%-ը²³: Այս ցուցանիշը 2 անգամ գերազանցում է 2013թ. ցուցանիշը, այսինքն՝ «Նոր մետաքսի ճանապարհի» մասին հայտարարությունից հետո երկկողմ առևտրաշրջանառությունը կրկնապատկվել է²⁴: Ուշագրավ է նաև առևտրի շրջանառության սալոն. Ադրբեջանը Չինաստանից ներմուծել է 10 անգամ ավելի շատ ապրանք, քան արտահանել է, այսինքն հանդիսանում է տարածաշրջանում չինական արտադրանքի սպառման ամենախոշոր շուկան²⁵:

Բացի այդ, Չինաստանը վերջին տարիներին Ադրբեջանում նաև մի շարք խոշոր ներդրումներ է կատարել. 2014թ. չինական CTIEC Group կազմակերպությունը Ադրբեջանում կառուցել է ամենախոշոր ցեմենտի գործարանը, իսկ Բաքվի նավահանգստի շինարարության ժամանակ Չինաստանը Ադրբեջանին տրամադրել է 2 մլն դոլար արժողությամբ սարքավորումներ²⁶: Իր հերթին՝ Ադրբեջանը չինական մի շարք նահանգներում առևտրային ներկայացուցչություններ է բացել, որոնք նպատակ ունեն խթանել առաջին հերթին գյուղատնտեսական արտադրանքի մուտքը չինական շուկա:

Վերոհիշյալ հանգամանքները ցույց են տալիս, որ «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» ծրագրի շրջանակներում Ադրբեջանը փորձում է ստանձնել տարածաշրջանում դրա հիմնական լոկոմոտիվի դերը և այդ հարցում արդեն որոշակի հաջողություններ է գրանցել: Չնայած դրան, այդ դերի համար կարող է լուրջ մրցակից լինել նաև Վրաստանը, մինչդեռ Հայաստանը դեռևս բավականին հետ է մնում:

ԽՈՇՈՐ ԵՆԹԱԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔԱՅԻՆ ՆԵՐԴՐՈՒՄՆԵՐԸ ՎՐԱՍՏԱՆՈՒՄ ԵՎ ՎԵՐՋԻՆԻՍ ՏԵՂԸ «ՆՈՐ ՄԵՏԱՔՍԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀԻՆ»

Մարտի 25-27-ին տեղի ունեցած «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» խորագրով համաժողովին Վրաստանը ներկայացնում էր փոխվարչապետ, տարածքային զարգացման և ենթակառուցվածքների նախարար Մայա Յքիտիշվիլին: Թբիլիսին

²³ <https://www.beltandroad.news/2019/04/09/trade-turnover-with-china-exceeded-1-3-billion/>

²⁴ <https://www.beltandroad.news/2019/03/06/azerbaijan-active-participant-in-bri/>

²⁵ <https://aze.az/jekspert-kitajskaja-storona-prismatrivaetsja-k-proektam-v-azerbajdzhane.html>

²⁶ <https://moderndiplomacy.eu/2019/05/12/chinas-changing-interests-in-south-caucasus/?fbclid=IwAR02OT-YdGwJpwKSQaz8tSnNiuGTI-ezhpKAa2Zji1%E2%80%A6>

վերջին շրջանում Չինաստանի հետ հարաբերություններում լուրջ հաջողություններ է գրանցել:

Չինաստանը դարձել է Վրաստանի ամենախոշոր օտարերկրյա ներդրողը. չինական Hualing Group ընկերությանն են պատկանում Քութայիսի ազատ արդյունաբերական գոտին, «Բասիս» բանկը, մի շարք հյուրանոցներ, գինու արտահանման կազմակերպություններ: Այն նաև Թբիլիսիի լճի մոտ «Թբիլիսիի ծով նոր քաղաք» շինարարությունն է իրականացնում, որտեղ արդեն մոտ 150 մլն դոլարի ներդրում է կատարել: Չինական մեկ այլ՝ CEFC Energy կազմակերպությանն էլ հանդիսանում է Փոթիի ազատ արդյունաբերական գոտու 75%-ի սեփականատերը²⁷: Նախատեսվում է նաև, որ այս տարի Վրաստանում կբացվի ավտոմեքենաներ արտադրող չինական ամենախոշոր Գուանչժո ավտոմոբիլային ընկերության գրասենյակը²⁸:

Վրաստանը տարածաշրջանի միակ երկիրն է, որը 2017թ. Չինաստանի հետ ազատ առևտրի համաձայնագիր է ստորագրել, իսկ այն հանգամանքը, որ Թբիլիսին նաև ԵՄ-ի հետ ասոցացման համաձայնագրի անդամ է, ավելի է մեծացնում վերջինիս գրավչությունը չինացի ներդրողների համար: Այս տարվա փետրվարին ուժի մեջ է մտել նաև ազատ առևտրի պայմանագիրը Վրաստանի և չինական Հոնկոնգ հատուկ վարչական շրջանի միջև²⁹:

Վերջին շրջանում Վրաստանում ենթակառուցվածքների զարգացման նպատակով լուրջ ներդրումներ են կատարվում նաև Արևմուտքի կողմից: Տարեսկզբին ԵՄ-ն որոշում էր կայացրել աջակցելու սևծովյան Անակլիա նավահանգստի շինարարության 2-րդ փուլին, որի ֆինանսավորման նպատակով նախատեսվում է տրամադրել 233 մլն եվրո: Սրանից բացի, նախատեսվում է տասնյակ միլիոնավոր եվրո տրամադրել նաև Վրաստանի տարբեր շրջանները այս նավահանգստի հետ կապող երկաթգծերի շինարարության նպատակով: Գերմանական զարգացման բանկը նույնպես Անակլիայում ներդրումներ կատարելու որոշում է կայացրել³⁰:

Արևմտյան մեկ այլ կազմակերպություն՝ Wondernet Express-ը, պատրաստվում է 20 մլն դոլար ներդնել Փոթիի նավահանգստում մուլտիմոդալ տրանզիտային տերմինալ կառուցելու նպատակով: Ամերիկյան Overseas Private Investment

²⁷ <https://moderndiplomacy.eu/2019/05/12/chinas-changing-interests-in-south-caucasus/?fbclid=IwAR02OT-YdGwJpwKSQaz8tSnNiuGTL-ezhpKAa2Zji1%E2%80%A6>

²⁸ <https://www.beltandroad.news/2019/01/29/guangzhou-automobile-group-to-come-to-georgia/>

²⁹ <https://www.beltandroad.news/2019/01/23/hong-kong-seeks-belt-road-opportunities-under-fta-with-georgia/>

³⁰ <https://www.beltandroad.news/2019/02/09/expansion-of-georgias-black-sea-ports-modus-vivendi-for-georgia/>

Corporation (OPIC) կազմակերպությունը Փոթիում բազմագործառույթ ծովային տերմինալի զարգացման նպատակով 50 մլն դոլար վարկ պետք է տրամադրի: Նաև նախատեսվում է Բաթումում նավահանգստի ընդարձակում և նոր տերմինալի կառուցում, որը նույնպես կիրականացնի Wondernet Express կազմակերպությունը³¹: Վերջերս հայտնի դարձավ, որ Ասիական զարգացման բանկը հաստատել է Վրաստանին Հյուսիս-հարավ ավտոճանապարհի հյուսիսային՝ Կվեշեթի-Կոբի հատվածի շինարարության համար 415 մլն դոլար վարկի տրամադրումը³²:

ԻՆՉՈՒ Է ՀԱՅԱՍՏԱՆԸ ՀԱՅՏՆՎԵԼ «ՆՈՐ ՄԵՏԱՔՍԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀԻ» ԼՈՒՍԱՆՑՔՈՒՄ

Փաստորեն Վրաստանում նույնպես առկա են լավ նախադրյալներ, որպեսզի վերջինս դառնա տարածաշրջանում «Նոր մետաքսի ճանապարհի» կարևոր հենակետերից մեկը: Հայաստանը զգալիորեն զիջում է հարևան երկրներին չինական նախաձեռնությանը ինտեգրվածության մակարդակի առումով: Իհարկե, սրա համար օբյեկտիվ պատճառ կարելի է համարել նաև Հայաստանում տեղի ունեցած ներքաղաքական զարգացումները, որոնք երկրի իշխանությունների ուշադրությունը կենտրոնացրել էին ներքին քաղաքական խնդիրների վրա:

Հայաստանում տեղի ունեցած իշխանափոխությանը հաջորդած շրջանում արտաքին քաղաքական օրակարգը նույնպես թելադրվում էր ներքաղաքական զարգացումներից ելնելով, որտեղ առաջնային պլան էին մղվում Արևմուտք-Ռուսաստան հակասությունները, և մի տեսակ անտեսվում էին մյուս աշխարհաքաղաքական բևեռների հետ հարաբերությունները: Սակայն պետք է նշել նաև, որ առնվազն այս տարվա ընթացքում ՀՀ կառավարությունը բավականին ժամանակ ուներ Չինաստանում կազմակերպվող համաժողովին նախապատրաստվելու և պատշաճ կերպով ներկայանալու, երկկողմ հարաբերություններում նախաձեռնությունն իր ձեռքը վերցնելու համար: Փոխարենը մենք տեսանք, որ ՀՀ վարչապետը մասնակցեց Չինաստանում անցկացվող ոչ այնքան ներկայացուցչական «Ասիական քաղաքակրթություն» ֆորումին:

Վարչապետ Փաշինյանի Չինաստան կատարած այցի ամբողջական արդյունքների մասին խոսելը դեռ վաղ է, սակայն այնտեղ ձեռք բերված

³¹ <http://agenda.ge/en/news/2019/100>

³² <https://www.adb.org/news/adb-approves-415-million-loan-improve-georgias-north-south-road-corridor>

պայմանավորվածությունները հնարավորություն են տալիս որոշակի պատկերացում կազմելու, թե այն ինչ տնտեսական ազդեցություն կունենա Հայաստանի համար: Այս տեսանկյունից օգտակար է Փաշինյանի այցի արդյունքների համեմատությունը ինչպես Ադրբեջանի նախագահ Ալիևի ՉԺՀ կատարած վերջին այցի, այնպես էլ երրորդ նախագահ Սերժ Սարգսյանի 2015թ. Չինաստան կատարած պետական այցի արդյունքների հետ:

ՓԱՇԻՆՅԱՆԻ ԱՇԽԱՏԱՆՔԱՅԻՆ ԱՅՑԸ ՉԻՆԱՍՏԱՆ ԱԼԻԵՎԻ ՎԵՐՋԻՆ ԱՅՑԻ ԵՎ ՍԵՐՇ ՍԱՐԳՍՅԱՆԻ 2015Թ. ՊԵՏԱԿԱՆ ԱՅՑԻ ՀԵՏ ՀԱՄԵՄԱՏՈՒԹՅԱՆ ՄԵՋ

Մայիսի 16-ին ավարտվեց վարչապետ Փաշինյանի այցը Չինաստան, որտեղ վերջինս հանդիպումներ ունեցավ ՉԺՀ նախագահ Սի Ծինփինի, պետական խորհրդի նախագահ (վարչապետ) Լի Քեյցյանի, գործարար շրջանակների որոշ ներկայացուցիչների հետ, ինչպես նաև մասնակցեց «Ասիական քաղաքակրթությունների երկխոսություն» համաժողովին: Թեև վարչապետի այցի տնտեսական հետևանքների մասին վերջնական եզրակացություն անելու համար դեռ վաղ է, սակայն այցի ընթացքում հնչեցված հայտարարությունները, տեղի ունեցած հանդիպումները և ձեռք բերված պայմանավորվածությունները թույլ են տալիս դրա ադրյունավետության մասին որոշակի դատողություններ անել:

Նախ հարկավոր է ուշադրություն դարձնել այն հանգամանքի վրա, որ «Ասիական քաղաքակրթությունների երկխոսություն» միջոցառումը, որին մասնակցելու նպատակով վարչապետը մեկնել էր ՉԺՀ, միանշանակ չի կարելի համեմատել «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» 2-րդ համաժողովի հետ: Այս միջոցառումը ավելի շատ մշակութային, քան տնտեսական ուղղվածություն ուներ, իսկ ներկայացուցչական մակարդակի, միջազգային ՋԼՄ-ների ուշադրության առումով զգալիորեն զիջում էր ապրիլի 25-27-ը անցկացված միջոցառմանը: Եթե նախորդ միջոցառմանը ներկայացել էին 150 երկրների պատվիրակություններ և շուրջ 40 երկրների ղեկավարներ, ապա այս միջոցառմանը ներկա էին ընդամենը 50 երկրների ներկայացուցիչներ, իսկ օտարերկրյա ղեկավարների թիվը չէր հասնում մեկ տասնյակի:

Ադրբեջանի նախագահը, օգտագործելով «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» համաժողովի հարթակը, մի քանի տասնյակ երկրների ղեկավարների ներկայությամբ

հերթական անգամ հակահայկական ձևակերպումներ ներկայացրեց՝ խոսելով Ադրբեջանի «օկուպացված» տարածքներից³³: Փոխարենը՝ վարչապետ Փաշինյանը մշակութային ուղղվածություն ունեցող, ոչ այնքան ներկայացուցչական միջոցառման ժամանակ խոսեց միայն Հայաստանի շրջափակման մասին³⁴: Հանդիպման դրական քաղաքական ազդակներից թերևս կարևոր էր ՉԺՀ նախագահ Սի Ծինփինի կողմից Հայաստանի պատմական-քաղաքակրթական դերակատարության և Հայոց ցեղասպանության վերաբերյալ հնչեցված հայտարարությունները, որոնք Հայաստանի ղեկավարների նախկին այցերի ժամանակ նույնպես հնչեցվում էին:

Չինաստանի նախագահի և վարչապետի հետ հանդիպումների ժամանակ վերջիններս հայտարարեցին, որ պատրաստ են մասնակցելու «Հյուսիս-հարավ» և այլ ենթակառուցվածքային ծրագրերի իրականացման աշխատանքներին: Սակայն այս պատրաստակամությունը չինական կողմը հայտնել էր դեռևս 2015թ. Սերժ Սարգսյանի պետական այցի ժամանակ, և փաստացիորեն չինական ընկերությունները արդեն իսկ ներգրավված են ծրագրի իրականացման գործընթացում: Փոխարենը՝ չկան որևէ կոնկրետ հավաստիացումներ, թե չինական կողմը ինչ մասշտաբի ներդրումներ է պատրաստ իրականացնելու այս ծրագրի իրագործման նպատակով:

Հանդիպման ընթացքում վարչապետ Փաշինյանը հայտարարել է «Մեկ գոտի մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում ավտոտրանսպորտային, երկաթուղային, տեղեկատվական ենթակառուցվածքների ոլորտներում համատեղ ծրագրերի իրականացման՝ Հայաստանի պատրաստակամության մասին: Սակայն, մասնավորապես՝ երկաթուղու հետ կապված որևէ կոնկրետ պայմանավորվածության մասին հայտարարություն չի եղել: Թերևս այս ուղղությամբ միակ քայլը կարելի է համարել տրանսպորտի, հաղորդակցության և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարար Հակոբ Արշակյանի հանդիպումը Չինաստանի տրանսպորտի նախարար Լի Սյաոպենի և Չինաստանի երկաթուղիների կազմակերպության ներկայացուցիչների հետ, որի արդյունքների մասին պաշտոնական հաղորդագրության մեջ Իրան-Հայաստան երկաթգծին անդրադարձ չկար: Հանդիպման ընթացքում քննարկվել է երկկողմ ուղիղ չվերթի բացման

³³

https://azertag.az/ru/xeber/V_Pekine_nachal_rabotu_vtoroi_Forum_Odin_poyas_odin_put_V_Forum_e_prinimae_t_uchastie_Prezident_Azerbaidzhana_Ilham_Aliev_OBNOVLENO_2_VIDEO-1274977

³⁴ www.primeminister.am/hy/press-release/item/2019/05/15/Nikol-Pashinyan-speech-conference/

անհրաժեշտության հարցը, սակայն կոնկրետ պայմանավորվածությունների մասին չի նշվել³⁵:

Այցի շրջանակներում վարչապետը հանդիպել է նաև մի քանի չինական ընկերությունների ներկայացուցիչների հետ: Ganergy Heavy Industry Group ընկերության ներկայացուցիչները վարչապետի հետ հանդիպման ժամանակ Հայաստանում արդյունաբերության, ֆինանսների և ներդրումների ոլորտներում գործունեություն իրականացնելու հետաքրքրություն են ցուցաբերել: «Չժեն Ի» ընկերության ներկայացուցիչները Փաշինյանի հետ հանդիպման ժամանակ Չինաստան հայկական կոնյակ, գինի, գյուղատնտեսական վերամշակված ապրանքներ ներմուծելու, նաև Հայաստանում արդյունաբերական գոտի ստեղծելու նպատակով ներդրումներ կատարելու մտադրություն են հայտնել: MZTL ընկերության ղեկավարությունն էլ Հայաստանում վերելակների արտադրության հիմնման և վերելակներ ներմուծելու մասին հետաքրքրություն են ցուցաբերել³⁶:

Արդեն վարչապետի այցին հաջորդած ժամանակահատվածում հայտնի դարձավ, որ կողմերը պայմանավորվածություն են ձեռք բերել մուտքի արտոնագրերը երկու երկրների քաղաքացիների փոխայցերի ժամանակ չեղարկելու մասին: Այս մասով պայմանագիրը ստորագրվեց մայիսի վերջին՝ ՉԺՀ արտգործնախարարի Հայաստան կատարած այցի ընթացքում: Սա այցի թերևս ամենահիշարժան արդյունքն էր, որի անհրաժեշտությունն ու նպատակահարմարությունը դեռևս գնահատման կարիք ունեն: Թեև երկարատև հեռանկարում այն կարող է նպաստավոր ազդեցություն ունենալ երկկողմ հարաբերությունների խորացման վրա, սակայն հաշվի առնելով Հայաստան այցելող չինացի զբոսաշրջիկների ոչ այնքան մեծ թիվը, տնտեսական էֆեկտի տեսանկյունից այս պայմանավորվածությունը դժվար թե առաջիկայում լուրջ դերակատարություն ունենա: Միաժամանակ վարչապետի այցից հետո կառավարության ներկայացուցիչների կողմից հայտարարություններ հնչեցին չինական ընկերությունների կողմից Հայաստանում ֆուտբոլային մարզադաշտ և բազալտի վերամշակման գործարան կառուցելու պատրաստակամության մասին, սակայն դեռևս հստակ չէ, թե որքանով են դրանք իրատեսական:

Վերոհիշյալ պայմանավորվածությունները թեև դրական են, սակայն իրենց մասշտաբներով համեմատելի չեն ո՛չ Ալիևի այցի արդյունքներում ձեռք բերված պայմանավորվածությունների, ո՛չ էլ Սերժ Սարգսյանի պետական այցի ձեռքբերումների հետ: Ավելին, դեռևս հայտնի չէ, թե դրանցից քանիսը կյանքի

³⁵ <https://www.beltandroad.news/2019/05/16/armenian-chinese-transport-minister-discuss-direct-flights/>

³⁶ www.primeminister.am/hy/press-release/item/2019/05/16/Nikol-Pashinyan-Chinese-companies/

կկոչվեն: Ընդհանուր առմամբ տպավորությունն այնպիսին էր, որ Փաշինյանի այցը ավելի շատ քաղաքական մեսիջներ հղելու, քան տնտեսական կոնկրետ պայմանավորվածություններ ձեռք բերելու նպատակ էր հետապնդում: Այս մասին է վկայում նաև ՀՀ պատվիրակության կազմը, որտեղ բացակայում էին ոլորտային նախարարները: Պատվիրակության կազմում միայն մեկ նախարար էր, իսկ օրինակ՝ ֆինանսների, էկոնոմիկայի, գյուղատնտեսության, ներդրումների և զբոսաշրջության ոլորտների նախարարներից ոչ մեկը ներկա չէր, ինչը ցույց է տալիս, որ այցը տնտեսական առաջնահերթություն չէր հետապնդում:³⁷

Ապրիլի 25-27-ը Չինաստան կատարած այցի արդյունքում Ադրբեջանի նախագահը, բացի հերթական հակահայկական քարոզչությունից, կարողացել է նաև որոշակի տնտեսական արդյունքներ ապահովել: «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» համաժողովի ընթացքում Ադրբեջանը վելի քան 800 մլն դոլարի 10 պայմանագիր է ստորագրել, որոնց համաձայն՝ չինական ընկերությունները պետք է ներդրումներ կատարեն այդ երկրի տնտեսության տարբեր ոլորտներում: Մասնավորապես՝ նախատեսվում է Սումգայիթում քիմիական արդյունաբերության պարկի, Քուրդամիրի շրջանում 300 հեկտար ջերմոցային տնտեսության հիմնում, գյուղատնտեսական արդյունաբերական պարկերի ստեղծում Ղուբայի, Գյոյչայի և Խաչմազի տարածաշրջաններում և այլն: Ուշագրավ է այն հանգամանքը, որ անկախությունից ի վեր Չինաստանը Ադրբեջանում շուրջ 800 մլն դոլարի ներդրում է կատարել, այսինքն՝ միայն այս այցի արդյունքում չինական կողմը պատրաստակամություն է հայտնել կատարելու գրեթե նույնքան ներդրումներ, որքան նախորդ 28 տարիների ընթացքում³⁸:

Եթե վարչապետ Փաշինյանի այցի արդյունքները համեմատենք երրորդ նախագահ Սերժ Սարգսյանի 2015թ. կատարած պետական այցի ձեռքբերումների հետ, ապա շոշափելի տարբերություններ կնկատենք թե՛ տնտեսական, թե՛ քաղաքական ոլորտներում: Նախ՝ երրորդ նախագահի պետական այցի ժամանակ ստորագրվեց համատեղ հռչակագիր, որտեղ ի թիվս այլ հանգամանքների, չինական կողմը վերահաստատեց իր հավասարակշռված դիրքորոշումը ԼՂՀ հակամարտության վերաբերյալ³⁹: Բացի այդ չինական կողմի հետ որոշակի

³⁷ <https://hraparak.am/post/1109788566?fbclid=IwAR2AuhAs0N62007mKnJbQ6yB3mNBTGeOJCGvDYIYn3il-a4Y1ThUQ7a1xyQ>

³⁸ <https://moderndiplomacy.eu/2019/05/12/chinas-changing-interests-in-south-caucasus/?fbclid=IwAR02OT-YdGwJpwKSQaz8tSnNiuGTL-ezhpKAa2Zji1%E2%80%A6>

³⁹ <https://www.president.am/hy/press-release/item/2015/03/25/President-Serzh-Sargsyan-state-visit-to-China-day-1/>

պայմանավորվածություններ եղան, որոնց արդյունքները երևացին այցին հաջորդած ժամանակահատվածում. չինական ընկերությունները շարունակեցին ակտիվորեն ներգրավվել Հյուսիս-հարավի շինարարության աշխատանքներին, Հայաստանում Չինաստանը կառուցեց ԱՄՆ-ի դեսպանատնից հետո երկրորդ ամենախոշոր դեսպանատունը, Երևանում բացվեց չինական դպրոց և այլն: ՀՀ-ի և ՉԺՀ-ի միջև ապրանքաշրջանառությունը 2015թ. 481.4 մլրդ դոլարից 2018թ. հասել է 771 մլրդ դոլարի, այսինքն՝ ավելացել է շուրջ 60%-ով⁴⁰:

Նախագահի այցին հաջորդեց պաշտպանության նախարար Վիգեն Սարգսյանի այցը ՉԺՀ, որի արդյունքներով Չինաստանի կողմից Հայաստանին տրամադրվող ռազմական աջակցությունը ավելացավ 1.5 մլն դոլարով⁴¹: Ընդհանուր առմամբ, 2013-2016թթ. Չինաստանը Հայաստանին տրամադրում էր տարեկան շուրջ 750 հազար դոլարի ռազմական աջակցություն: Վիգեն Սարգսյանի այցից հետո ակտիվացավ նաև ռազմատեխնիկական համագործակցությունը⁴²:

ՀԵՏԵՎՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Այսպիսով ակնհայտ է, որ Հայաստանը դեռևս չի կարողանում լիարժեք օգտվել Չինաստանի նախաձեռնած «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» ծրագրից: 2-րդ համաժողովին ոչ պատշաճ մակարդակով մասնակցությունը ավելացրեց այս ուղղությամբ մտահոգությունները՝ հատկապես հաշվի առնելով հարևանների՝ Վրաստանի ու Ադրբեյջանի հաջողությունները նախագծի շրջանակներում: Վարչապետի վերջին այցը ոչ միայն չլրացրեց երկրորդ համաժողովին չներկայանալու բացը, այլև անպատասխան թողեց մի շարք հարցեր: Այդպես էլ չհստակեցվեց, թե ինչպիսի դերակատարություն պետք է ունենա Հայաստանը «Նոր մետաքսի ճանապարհին»:

Այս տեսանկյունից հատկանշական է արտգործնախարարության մեկնաբանությունը վարչապետի՝ «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» 2-րդ համաժողովին չմասնակցելու կապակցությամբ: ՀՀ Ազգային ժողովի պատգամավոր Արման Բաբաջանյանը ԱԳՆ-ին խնդրել էր պարզաբանել համաժողովին Հայաստանի բարձր

⁴⁰ https://hetq.am/hy/article/103659?fbclid=IwAR2KwivkHZXaCiBvtc0xWBv2zx4LixowpHGmS34V-ajYyKZekb850mlpZpc#.XNre2ePgp_o.facebook

⁴¹ <https://www.beltandroad.news/2019/01/05/is-armenia-playing-a-dangerous-game-with-china/>

⁴² <https://www.beltandroad.news/2019/01/15/armenia-adds-beijing-to-its-delicate-balancing-act/>

մակարդակով ներկայացված չլինելու հանգամանքը, որին ի պատասխան ԱԳՆ-ից նշել էին, որ հրավերը ստացվել էր միայն բնապահպանության նախարարի անունով⁴³։ Իսկ իր հարցազրույցներից մեկի ժամանակ արտգործնախարար Զոհրաբ Մնացականյանը համաժողովին բարձր մակարդակով չմասնակցելու հանգամանքը բացատրել էր նրանով, որ Հայաստանը դեռևս փորձում է ադապտացնել իր գերակայությունները այդ զարգացումներին⁴⁴։

Ստացվում է, որ քանի դեռ Հայաստանը հստակեցնում է «Նոր մետաքսի ճանապարհի» շուրջ իր գերակայությունները, հարևան Ադրբեջանն ու Վրաստանը արդեն ակտիվորեն օգտվում են դրա ընձեռնած հնարավորություններից։ Նման մոտեցումը մտահոգիչ է, որովհետև ծրագրի մեկնարկից 6 տարի անց Հայաստանը առնվազն պետք է հստակեցրած լիներ դրա նկատմամբ իր սպասելիքներն ու համարժեք քայլեր ձեռնարկեր։ Չինական նախագծի նկատմամբ ՀՀ իշխանությունների ցուցաբերած ոչ պատշաճ վերաբերմունքը նաև ուշագրավ է այս տարի Հայաստանում օտարերկրյա ներդրումների մտահոգիչ սակավության տեսանկյունից։ Իշխանությունները կարող էին այս հարթակը օգտագործել օտարերկրյա ներդրումներ ներգրավելու նպատակով, մինչդեռ այդ օրերին Հայաստանում նշվում էին «Քաղաքացու օրվա» միջոցառումները։

ՀՀ արտաքին քաղաքականության գերակայությունների շարքում Չինաստանի հետ հարաբերությունների խորացումը՝ առհասարակ, և համագործակցության ակտիվացումը «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» ծրագրի շրջանակներում՝ մասնավորապես, ավելի մեծ ուշադրության կարիք ունեն։ Եթե այսօրվա կառավարությունը հայտարարում է, որ Հայաստանն իր հարաբերությունները տարբեր երկրների հետ կառուցում է ոչ ի հաշիվ մեկ այլ երկրի, ապա Չինաստանն այն երկիրն է, որը կարող է նման հարաբերություններ կառուցելու իրական հնարավորություններ ընձեռել։

Կանխատեսվում է, որ Չինաստանի նախաձեռնած «Նոր մետաքսի ճանապարհը» դրական ազդեցություն կունենա ողջ Եվրասիական տարածաշրջանի վրա՝ անկախ նրանից, թե դրանում այս կամ այն երկրները ինչպիսի ներգրավվածություն կունենան։ Ամերիկյան «RAND Corporation» ընկերության փորձագետների հետազոտության համաձայն՝ երկաթգծի առկայությունը

⁴³ <https://web.facebook.com/babajanyana/posts/2476318639065515>

⁴⁴

https://www.youtube.com/watch?v=9w1le_HqJmo&fbclid=IwAR1NyPVgbgDk1QeMGDI5KlmdHMxk0QplB5jnKsmJ3nnGMVPcM9QPeNxZ3Xw

արտահանման ծավալների ավելացմանը նպաստում է շուրջ 3%-ով, իսկ ենթակառուցվածքների և շուկաների հասանելիության 1% զարգացումը բիզնեսի և աշխատաշուկայի վրա 0.3-0.4%-ի ազդեցություն է ունենում: Նրանց համոզմամբ, չինական նախագիծը դրական ազդեցություն կունենա նաև այն երկրների վրա, որոնք անմիջապես ներգրավված չեն «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» ծրագրում:⁴⁵

Այսինքն՝ Հայաստանը, անկախ չինական ծրագրում իր մասնակցության մակարդակից, դրա իրականացումից՝ որոշակի օգուտներ կստանա: Սակայն այդ օգուտները պետք է համադրելի լինեն հարևան երկրների ձեռքբերումների հետ, հատկապես եթե հաշվի առնենք Ադրբեջանի և Թուրքիայի հետ մեր ունեցած հարաբերությունները: Իրականում, այսօր տեսնում ենք հակառակ միտումը, երբ մեր հարևաններն ավելի են ակտիվացնում իրենց ներգրավվածությունը տարբեր ենթակառուցվածքային գործընթացներում, իսկ մենք այդ ուղղությամբ հստակ քաղաքականություն դեռևս չունենք:

Հեղինակներ՝

Դերենիկ Խաչատրյան

Արմեն Աշոտյան

⁴⁵ https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR2625.html

ՕԳՏԱԳՈՐԾԱԾ ԱՂԲՅՈՒՐՆԵՐ

1. <http://agenda.ge/en/news/2019/100>
2. <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>
3. http://english.gov.cn/news/top_news/2015/04/20/content_281475092566326.htm
4. <http://news.bbc.co.uk/2/hi/8201934.stm>
5. <http://time.com/4776845/china-xi-jinping-belt-road-initiative-obor/>
6. <http://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>
7. <https://aze.az/jekspert-kitajskaja-storona-prismatrivaetsja-k-proektam-v-azerbajdzhane.html>
8. https://azertag.az/ru/xeber/V_Pekine_nachal_rabotu_vtoroi_Forum_Odin_poyas_o_din_put_V_Forum_e_prinimaet_uchastie_Prezident_Azerbajdzhana_Ilham_Aliev_OBNOVLENO_2_VIDEO-1274977
9. <https://chinapower.csis.org/china-belt-and-road-initiative/>
10. <https://east-asian-cultures.com/belt-and-road-initiative/>
11. <https://geopolitics.co/2017/05/13/list-of-attendees-to-the-belt-and-road-summit-in-beijing/>
12. https://hetq.am/hy/article/103659?fbclid=IwAR2KwivkHZXaCiBvtc0xWBv2zx4LixowpHGmS34V-ajYyKZekb850mlpZpc#.XNre2ePgp_o.facebook
13. <https://hraparak.am/post/1109788566?fbclid=IwAR2AuhAs0N62007mKnJbQ6yB3mNBTGeOJCGvDYIYn3il-a4Y1ThUQ7a1xyQ>
14. <https://jamestown.org/program/one-belt-one-road-enhances-xi-jinpings-control-over-the-economy/>
15. <https://moderndiplomacy.eu/2019/05/12/chinas-changing-interests-in-south-caucasus/?fbclid=IwAR02OT-YdGwJpwKSQaz8tSnNiuGTI-ezhpKAa2Zji1%E2%80%A6>

16. <https://nationalinterest.org/feature/little-known-security-gaps-chinas-belt-and-road-initiative-44587>
17. https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%96%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0_%D0%90%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%80%D0%B0_%E2%80%94%D0%A0%D0%B5%D1%88%D1%82_%E2%80%94%D0%9A%D0%B0%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D0%BD#cite_note-8
18. <https://thediplomat.com/2016/02/how-chinas-belt-and-road-compares-to-the-marshall-plan/>
19. <https://thewire.in/external-affairs/the-unprecedented-promises-and-threats-of-the-belt-and-road-initiative>
20. <https://web.facebook.com/babajanyana/posts/2476318639065515>
21. <https://www.adb.org/news/asia-infrastructure-needs-exceed-17-trillion-year-double-previous-estimates>
22. <https://www.armtimes.com/hy/article/161067>
23. <https://www.beltandroad.news/2019/01/05/is-armenia-playing-a-dangerous-game-with-china/>
24. <https://www.beltandroad.news/2019/01/15/armenia-adds-beijing-to-its-delicate-balancing-act/>
25. <https://www.beltandroad.news/2019/01/23/hong-kong-seeks-belt-road-opportunities-under-fta-with-georgia/>
26. <https://www.beltandroad.news/2019/01/24/azerbaijan-has-infrastructure-real-economy-investment-strategy/>
27. <https://www.beltandroad.news/2019/01/29/guangzhou-automobile-group-to-come-to-georgia/>
28. <https://www.beltandroad.news/2019/02/09/expansion-of-georgias-black-sea-ports-modus-vivendi-for-georgia/>
29. <https://www.beltandroad.news/2019/02/22/austrian-railways-shows-interest-in-expanding-ties-with-azerbaijan/>

30. <https://www.beltandroad.news/2019/03/04/azerbaijan-kazakhstan-are-eager-to-build-up-transportation-sector/>
31. <https://www.beltandroad.news/2019/03/06/azerbaijan-active-participant-in-bri/>
32. <https://www.beltandroad.news/2019/03/29/azerbaijan-is-in-unique-geographic-position-on-new-silk-road/>
33. <https://www.beltandroad.news/2019/04/09/trade-turnover-with-china-exceeded-1-3-billion/>
34. <https://www.beltandroad.news/2019/04/27/over-64b-worth-of-deals-signed-during-brf-2019/>
35. <https://www.beltandroad.news/2019/05/16/armenian-chinese-transport-minister-discuss-direct-flights/>
36. <https://www.beltroad-initiative.com/arctic-policy/>
37. <https://www.efe.com/efe/english/agencia-efe/leaders-from-37-countries-to-attend-second-belt-and-road-forum-in-beijing/50000270-3956420>
38. <https://www.kdylogistics.com/2019/01/28/%D0%BE%D1%82%D0%BA%D1%80%D1%8B%D1%82%D0%B8%D0%B5-%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D0%BC%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B0-%D0%B0%D1%81%D1%82/>
39. <https://www.nytimes.com/2017/05/13/business/china-railway-one-belt-one-road-1-trillion-plan.html>
40. <https://www.president.am/hy/press-release/item/2015/03/25/President-Serzh-Sargsyan-state-visit-to-China-day-1/>
41. <https://www.rand.org/blog/2019/04/a-warming-trend-in-china-russia-relations.html>
42. https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR2625.html
43. <https://www.unescap.org/sites/default/files/AWP172.pdf>
44. https://www.youtube.com/watch?v=9w1le_HqImo&fbclid=IwAR1NyPVggbgDk1QeMGDI5KlmdHMxk0QplB5jnKsmJ3nnGMVPcM9QPeNxZ3Xw
45. <https://www.time.com/4776845/china-xi-jinping-belt-road-initiative-obor/>

46. www.primeminister.am/hy/press-release/item/2019/05/15/Nikol-Pashinyan-speech-conference/
47. www.primeminister.am/hy/press-release/item/2019/05/16/Nikol-Pashinyan-Chinese-companies/

«ԼՈՒՅՍ հիմնադրամ» գրառմամբ հրապարակված նյութը պաշտպանված է ՀՀ օրենսդրությամբ և միջազգային համաձայնագրերով: Հրապարակված նյութի բոլոր իրավունքների բացառիկ իրավատերերը **«ԼՈՒՅՍ»** հիմնադրամն է:

Նյութի ամբողջական կամ դրանից քաղվածքների վերարտադրումը թույլատրվում է իրականացնել միայն **«ԼՈՒՅՍ հիմնադրամ»** գրառման և համապատասխան **ակտիվ հղման** տեղադրման պայմանով՝ պահպանելով «ԼՈՒՅՍ» հիմնադրամին պատկանող նյութերի օգտագործման կարգը: