



ԱՇԽԱՏԱՆՔԱՅԻՆ ՏԵՏՐԵՐ

Լույս է տեսնում 2007 թվականից տարին չորս անգամ

2 (46), 2018

ԽՐԱԳՐԱԿԱՆ ԽՈՐՀՈՒՐԴ

Քոբանջյան Հ. Ս.

քաղաքական գիտությունների
դոկտոր (Ռ-Գ), պրոֆեսոր,
Ռ-Գ Ռ-ազմական գիտությունների
ակադեմիայի ընտրված իսկական
անդամ, հակասահաբեկչության
գծով գիտնական-փորձագետ (ԱՄՆ)
(նախագահ)

Չիլինգարյան Գ. Ս.

(գլխավոր խմբագիր)

Ալեքսանյան Ա. Ջ.

Ալթունյան Գ. Ռ.

Այդինյան Ռ. Ա.

Այվազյան Լ. Գ.

Ապերյան Վ. Վ.

Բալայան Գ. Կ.

Գասպարյան Օ. Վ.

Գավթյան Ա. Մ.

Խաչատրյան Տ. Վ.

Հովհաննիսյան Գ. Մ.

Ղահրամանյան Ա. Բ.

Ղամբարյան Մ. Ա.

Մակարյան Ա. Ա.

Մարգարյան Վ. Հ.

Մարտիկյան Ա. Մ.

Մարտիրոսով Լ. Ա.

Յալանուզյան Ա. Կ.
(գլխ. խմբագրի տեղակալ)

Յուլյան Ն. Ի.

Շահնագարյան Թ. Ն.

Շիրինյան Մ. Ա.

Պողոսյան Բ. Պ.

Սիմոնյան Ս. Վ.

Վարդանյան Ա. Գ.

Տեր-Գրիգորյանց Ն. Գ.

Փախչանյան Գ. Բ.

Բ Ո Վ Ա Ն Դ Ա Կ ՈՒ Թ Յ ՈՒ Ն

ՉԻՆԱՍՏԱՆԻ «ԳՈՏԻ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀ»

ՆԱԽԱԶԹԵՌՆՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ

**ՀՀ ՆԵՐԳՐԱՎՄԱՆ ՈԱԶՄՎԱՐԱԿԱՆ
ՈՒՎԵՆԻՇՆԵՐԸ**

Հ. Ս. *Քոբանջյան*, Չինաստանի
«Գոտի և ճանապարհ» աշխարհառազ-
մավարական ծրագրին մասնակցու-
թյունը որպես ՀՀ համախումբ հզորության
զարգացման ռազմավարական ուղենիշ 7

H. S. Kotanjian. Participation in
China's "Belt and Road" geostrategic
program as a strategic guideline for the
RA power set enhancement 13

**«ՀՅՈՒՄԻՍ-ՀԱՐԱՎ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ
ՄԻՋԱՆՅՔ» ՆԵՐԳՐՈՒՄԱՅԻՆ ԾՐԱԳՐԻ
ՅԻՆԱՆՍԱՎՈՐՄԱՆ**

ՀՆԱՐԱՎՈՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ՉԻՆԱՍՏԱՆԻ

«ԳՈՏԻ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀ»

ՆԱԽԱԶԹԵՌՆՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ

ՀՀ ՆԵՐԳՐԱՎՄԱՆ ՊԱՐԱԳԱՅՈՒՄ

ՉԻՆԱՍՏԱՆԻ «ԳՈՏԻ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀ»

ՆԱԽԱԶԹԵՌՆՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ

ՆԵՐԳՐԱՎՄԱՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՔԱՐՏԵԶ

Նախագիծ. «Հյուսիս-հարավ տրանս-
պորտային միջանցք» ներդրումային
ծրագրի ֆինանսավորման հնարավոր-
ությունները Չինաստանի «Գոտի և
ճանապարհ» նախաձեռնությունում ՀՀ
ներգրավման պարագայում 21

Project. Funding opportunities for the
"North-South Road Corridor Invest-
ment Program" in terms of Armenia's
integration into China's "Belt and
Road" Initiative 34

Չինաստանի «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունում Հայաստանի ներգրավման ճանապարհային քարտեզ	47
Roadmap of Armenia's integration into the Chinese "Belt and Road" Initiative	56

ԳԻՏԱԿԻՐԱՌԱԿԱՆ ՄՇԱԿՈՒՄՆԵՐ

<i>Բ. Պ. Պողոսյան, Ա. Գ. Դավթյան, Գ. Է. Հարությունյան</i> , Չինաստանի «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությունում ՀՀ ներգրավման ռազմավարական հնարավորությունները	67
<i>Դոկտոր Չեն Վեյ</i> , «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնություն. Չինաստանն աշխարհին կապող գոտին և դեպի համատեղ ապագա տանող ուղին	92
<i>Dr. Chen Wei</i> . The "Belt and Road" Initiative: the "Belt and Road" to bind China and the world for a shared future (Arm.) . . .	100
<i>Վ. Բ. Բուսրանջյան</i> , Հայաստան – Չինաստան. Մետաքսի մեծ ճանապարհի նախագծի շրջանակներում ինտեգրման ընդլայնման հնարավորությունները («Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ»)	106

ԳԻՏԱԽՈՐՀՐԳԱՏՎԱԿԱՆ ԽՈՐՀՈՒՐԳ

- Ռ. Վ. Ադուզունջյան*, հոգեբանական գիտությունների թեկնածու, պրոֆեսոր,
 - Ն. Հ. Առաքելյան*, ՀՀ ԳԱԱ ակադեմիկոս,
 - Լ. Ս. Արզումանյան*, բանասիրական գիտությունների դոկտոր,
 - Գ. Ե. Բաղդասարյան*, ՀՀ ԳԱԱ ակադեմիկոս,
 - Ս. Ա. Գալստյան*, բանասիրական գիտությունների դոկտոր, պրոֆեսոր,
 - Ս. Գ. Գալստյան*, բժշկական գիտությունների դոկտոր, պրոֆեսոր,
 - Հ. Ա. Գևորգյան*, ՀՀ ԳԱԱ ակադեմիկոս,
- Կ. Ս. Դանիելյան*, կենսաբանական գիտությունների թեկնածու, աշխարհագրական գիտությունների դոկտոր,
- Բ. Ն. Հարությունյան*, բժշկական գիտությունների դոկտոր, պրոֆեսոր,
 - Վ. Մ. Հարությունյան*, ՀՀ ԳԱԱ ակադեմիկոս,
 - Հ. Հ. Մաթևոսյան*, ՀՀ ԳԱԱ թղթակից անդամ,
 - Ա. Հ. Մանթաշյան*, ՀՀ ԳԱԱ ակադեմիկոս,
- Մ. Մ. Մարգարյան*, քաղաքական գիտությունների դոկտոր, պրոֆեսոր,
- Է. Գ. Մինասյան*, պատմական գիտությունների դոկտոր, պրոֆեսոր,
- Մ. Մ. Միրիջանյան*, բժշկական գիտությունների դոկտոր, պրոֆեսոր,
- Կ. Ս. Մոսոյան*, տեխնիկական գիտությունների դոկտոր, պրոֆեսոր,
- Հ. Յ. Մայադյան*, աշխարհագրական գիտությունների դոկտոր, պրոֆեսոր,
 - Ռ. Ա. Մաֆրասարյան*, ՀՀ ԳԱԱ ակադեմիկոս,
 - Ա. Հ. Միմոնյան*, ՀՀ ԳԱԱ թղթակից անդամ,
 - Հ. Ս. Միսակյան*, բժշկական գիտությունների դոկտոր, պրոֆեսոր

«WORKING NOTEBOOKS»

APPENDIX TO THE DEFENSE-ACADEMIC JOURNAL «HAIKAKAN BANAK»
OF THE NATIONAL DEFENSE RESEARCH UNIVERSITY,
MINISTRY OF DEFENSE, REPUBLIC OF ARMENIA

2 (46). 2018

Is published 4 times a year

EDITORIAL BOARD

Kotanjian H. S., Doctor of Political Science (RF), Professor, Elected Member of the Academy of Military Sciences (RF), Counterterrorism Fellow (USA) (Chairman), *Chilingaryan D. S.* (Editor-in-Chief), *Alexanyan A. J.*, *Altunyan G. R.*, *Aperyan V. V.*, *Ayvazyan L. G.*, *Balayan G. K.*, *Davtyan A. M.*, *Gasparyan O. V.*, *Ghambaryan M. A.*, *Hovhannisyan G. M.*, *Idinyan R. A.*, *Kaghramanyan A. B.*, *Khachatryan T. V.*, *Margaryan V. H.*, *Martikyan A. M.*, *Martirossov L. A.*, *Pakhchanyan D. B.*, *Poghosyan B. P.*, *Shahnazaryan T. N.*, *Shirinyan M. A.*, *Simonyan S. V.*, *Ter-Grigoryants N. G.*, *Vardanyan A. G.*, *Yalanuzyan A. K.* (Deputy Editor-in-Chief), *Yolchyan N. I.*

CONTENTS

STRATEGIC GUIDELINES OF ARMENIA'S INTEGRATION INTO CHINA'S "BELT AND ROAD" INITIATIVE

- H. S. Kotanjian.* Participation in China's "Belt and Road" geostrategic program as a strategic guideline for the RA power set enhancement (Arm.) 7
- H. S. Kotanjian.* Participation in China's "Belt and Road" geostrategic program as a strategic guideline for the RA power set enhancement 13

FUNDING OPPORTUNITIES FOR THE "NORTH-SOUTH ROAD CORRIDOR INVESTMENT PROGRAM" IN TERMS OF ARMENIA'S INTEGRATION INTO CHINA'S "BELT AND ROAD" INITIATIVE

ROADMAP OF ARMENIA'S INTEGRATION INTO THE CHINESE "BELT AND ROAD" INITIATIVE

- Project.* Funding opportunities for the "North-South Road Corridor Investment Program" in terms of Armenia's integration into China's "Belt and Road" Initiative (Arm.) 21
- Project.* Funding opportunities for the "North-South Road Corridor Investment Program" in terms of Armenia's integration into China's "Belt and Road" Initiative (Eng.) 34

Roadmap of Armenia's integration into the Chinese "Belt and Road" Initiative (Arm.)	47
Roadmap of Armenia's integration into the Chinese "Belt and Road" Initiative (Eng.)	56

ACADEMIC-APPLIED DEVELOPMENTS

<i>B. P. Poghosyan, A. G. Davtyan, G. E. Harutyunyan.</i> Strategic opportunities of Armenia's integration into China's "One Belt, One Road" Initiative (Arm.)	67
<i>Dr. Chen Wei.</i> The "Belt and Road" Initiative: the "Belt and Road" to bind China and the world for a shared future (Arm.)	92
<i>Dr. Chen Wei.</i> The "Belt and Road" Initiative: the "Belt and Road" to bind China and the world for a shared future (Eng.)	100
<i>V. B. Bostanyan.</i> Armenia–China: integration enhancement opportunities within the framework of the Great Silk Road Project ("One Belt, One Road") (Arm.)	106

ACADEMIC-ADVISORY COUNCIL:

- R. V. Aghouzoumstian*, Candidate of Psychological Sciences, Professor;
- N. H. Arakelian*, Full Member, NAS RA;
- L. S. Arzumanyan*, Doctor of Philology;
- G. Y. Baghdassarian*, Full Member, NAS RA;
- K. S. Danielyan*, PhD in Biology, Doctor of Geography;
- S. A. Galstyan*, Doctor of Philology, Professor;
- S. G. Galstyan*, Doctor of Medical Sciences, Professor;
- H. A. Gevorkian*, Full Member, NAS RA;
- B. N. Harutyunyan*, Doctor of Medical Sciences, Professor;
- V. M. Haroutyunian*, Full Member, NAS RA;
- A. H. Mantashian*, Full Member, NAS RA;
- M. M. Margaryan*, Doctor of Political Sciences, Professor;
- H. H. Matevosyan*, Corresponding Member, NAS RA;
- E. G. Minasyan*, Doctor of Historical Sciences, Professor;
- M. M. Miridjanian*, Doctor of Medical Sciences, Professor;
- K. S. Mossoyan*, Doctor of Technical Sciences, Professor;
- R. A. Safrastyan*, Full Member, NAS RA;
- Hov. Y. Sayadyan*, Doctor in Geography, Professor;
- A. H. Simonyan*, Corresponding Member, NAS RA;
- H. S. Sissakian*, Doctor of Medical Sciences, Professor

ՉԻՆԱՍՏԱՆԻ «ԳՈՏԻ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀ»
ՆԱԽԱԶԵՌՆՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ
ՀՀ ՆԵՐԳՐԱՎՄԱՆ ՈԱԶՄԱՎԱՐԱԿԱՆ
ՈՒՂԵՆԻՇՆԵՐԸ

STRATEGIC GUIDELINES
OF ARMENIA'S INTEGRATION INTO
CHINA'S "BELT AND ROAD" INITIATIVE

ԶԻՆԱՍՏԱՆԻ «ԳՈՏԻ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀ»
ԱՇԽԱՐՀԱՌԱԶՄԱԿԱՐԱԿԱՆ ԾՐԱԳՐԻՆ
ՄԱՍՆԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆԸ ՈՐՊԵՍ
ՀՀ ՀԱՄԱԽՈՒՄԲ ՀԶՈՐՈՒԹՅԱՆ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ
ՈՒՋՄԱԿԱՐԱԿԱՆ ՈՒՂԵՆԻՇ

*Հ. Ս. ՔՈԹԱՆՁՅԱՆ, պաշտոնաթող գեներալ-լեյտենանտ,
ՀՀ ՊՆ ՊԱՀՀ-ի պետ, քաղաքական գիտությունների դոկտոր (ՌԴ),
քաղաքագիտության պրոֆեսոր, ԱՄՆ-ի ՊԱՀ-ի հրավիրված
առաջատար պրոֆեսոր և հակահարեկչության գծով
գիտնական-փորձագետ, ՌԴ Ռազմական գիտությունների
ակադեմիայի ընտրված իսկական անդամ*



Վերջին տասնամյակում միջազգային անվտանգային ճարտարապետությունը ենթարկվում է էական կերպափոխումների: Նոր աշխարհակարգի ձևավորման վրա ազդող համար մեկ գործոնը Չինաստանի արագընթաց վերելքն է: Նրա ազդեցության աճման կարևոր ցուցիչներից է 2013 թ. սեպտեմբերին իր առաջ քաշած «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությունը (2017 թ. վերանվանվել է «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնություն), որի հիմնական նպատակը Եվրոպային Չինաստանը կապող նոր ծովային ու ցամաքային տրանսպորտային ենթակառուցվածքների ստեղծումն է:

Հայաստանի նկատմամբ Ադրբեջանի և Թուրքիայի վարած թշնամական քաղաքականության հետևանքով Հայաստանը դուրս է մնացել տարածաշրջանում իրագործվող տրանսպորտային ծրագրերից: Միակ բացառությունը 2016 թ. մեկնարկած «Պարսից ծոց – Սև ծով» բազմատեսակ (մուլտիմոդալ) տրանսպորտային միջանցքի նախագիծն է, որի մասնակից պետություններն են Իրանը, Հայաստանը, Վրաստանը, Ադրբեջանը, Բուլղարիան ու Հունաստանը: Այն նախատեսում է Իրանից Եվրոպա և հակառակ ուղղությամբ Հայաստանի ու Վրաստանի տարածքներով կատարվող բեռնափոխադրումներ:

Իրան – Չինաստան գործող տարանցիկ ճանապարհներին «Պարսից ծոց – Սև ծով» տրանսպորտային միջանցքի ինտեգրումը հնարավորություն է գործարկելու Չինաստան – Եվրոպա ևս մեկ երթուղի, որը կանցնի Հայաստանի տարածքով: Դա Չինաստանին հնարավորություն կտա ավելացնելու եվրոպական շուկայում իր մասնաբաժինը և ստանալու լրացուցիչ շահույթ: Այս համատեքստում «Պարսից ծոց – Սև ծով» տրանսպորտային միջանցքի մաս կազմող «Հյուսիս–հարավ» ավտոճանապարհի կառուցումը Հայաստանում բխում է Չինյաստանի ռազմավարական շահերից, ինչը օբյեկտիվ հիմք է տվյալ նախագծում չինական ներդրումների ներգրավման համար: Տվյալ հնարավորության իրականացումը կարող է էական նշանակություն ունենալ ՀՀ աշխարհառազմավարական ռեսուրսի մեծացման գործում:

Այս ծրագրին Հայաստանի մասնակցության հնարավորությունների գնահատման համար կարևոր է հաշվի առնել տվյալ նախաձեռնության շրջանակում Իրանի և Չինաստանի ռազմավարական համագործակցության խորացումը: Իրանի միջուկային ծրագրի խնդրով 2015 թ. հուլիսին ՄԱԿ-ի Անվտանգության խորհրդի հինգ մշտական անդամների ու Գերմանիայի և Իրանի միջև կնքված «Գործողությունների համատեղ համընդգրկուն պլանից» դուրս գալու վերաբերյալ ԱՄՆ-ի Նախագահ Դ. Թրամպի որոշումն ու Իրանի նկատմամբ ամերիկյան նոր պատժամիջոցների սահմանումը էապես սահմանափակում են միջազգային տնտեսական համագործակցության ասպարեզում Իրանի ունեցած հնարավորությունները: Այդ խոչընդոտների հաղթահարման գործում Իրանը կարևոր նշանակություն է տալիս Չինաստանի հետ համագործակցության ընդլայնմանը: Չինաստանն իր հերթին Իրանի հետ համագործակցությունը դիտում է Մերձավոր Արևելքում իր դիրքերի ամրապնդման և էներգակիրների ներմուծման աղբյուրների բազմազանեցման համատեքստում:

Միևնույն ժամանակ, հայտնի է, որ ԱՄՆ-ն ըմբռնումով է մոտենում ՀՀ – Իրան գործակցությանը, քանի որ հաշվի է առնում ՀՀ ներմուծման և արտահանման հնարավորությունների սահմանափակվածությունը, որը Ադրբեջանի և Թուրքիայի ձեռնարկած շրջափակման հետևանքն է:

ՀՀ ՊՆ ՊԱՀՀ-ը դեռ 2017 թ. հուլիսին ձեռնամուխ է եղել Չինաստան–Իրան ծովային ուղին Պարսից ծոց–Սև ծով բազմատեսակ տրանսպորտային միջանցքին ինտեգրելու միջոցով Չինաստան–Եվրոպա

նոր երթուղու գործարկման հնարավորության գնահատմանը: ՊԱՀՀ-ում կատարվող ռազմավարական հետազոտությունները համապատասխան մասնագիտական փորձաքննության ենթարկելու մեթոդաբանության հաշվառմամբ՝ տվյալ մշակման նախագիծը 2017 թ. հուլիսին ՀՀ-ում Չինաստանի ռազմական կցորդի մասնակցությամբ քննարկվել է Չինաստանի Պաշտպանական հետազոտությունների դպրոցի նախկին պետ, գեներալ-մայոր պրոֆեսոր Ճան Ինլիի գլխավորած պատվիրակության հետ՝ ՊԱՀՀ կատարած այցելության ժամանակ¹:



Չինական պատվիրակության հետ հանդիպումից հետո նախագծի հետագա մշակման ուղիները ճշգրտելու նպատակով ՊԱՀՀ-ում կազմակերպվել են մի շարք կլոր սեղան-քննարկումներ: Այնուհետև ՊԱՀՀ-ի գիտնական-վերլուծաբանները հանդիպումներ են ունեցել ՀՀ արտաքին գործերի, տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների, տնտեսական զարգացման և ներդրումների նախարարությունների համապատասխան պաշտոնատար անձանց հետ:

ՊԱՀՀ-ում մշակված և չինացի փորձագետների ու ՀՀ պաշտոնատար անձանց հետ մասնագիտական քննարկումների արդյունքներով լրամշակված նախագիծը չինական կողմի հետ փորձաքննելու նպատակով մշակման հեղինակներից ՊԱՀՀ-ի գիտնական-վերլուծաբան Ա.

¹ Տես «Հայաստան է այցելել Չինաստանի պաշտպանության նախարարության պատվիրակությունը», 07.07.2017 (<http://www.mil.am/hy/news/4857>), «Պաշտպանական քաղաքականության ոլորտի ԶԺՀ մասնագետներն այցելել են Պաշտպանական ազգային հետազոտական համալսարան»: «Armenpress», 07.07.2017 (<https://armenpress.am/arm/news/897865/chinese-experts-in-defense-policy-visit-national-defense-research-university-in-armenia.html>):

Դավթյանը 2017 թ. հուլիսի 20–28-ը գործուղվել է Սիան և Շանհայ: Նա հանդիպումներ է ունեցել Չինաստանի կառավարության հետ սերտորեն համագործակցող Սիանի ժամանակակից միջազգային հետազոտությունների ինստիտուտների առաջատար մասնագետների հետ: Փորձագիտական քննարկումների ընթացքում չինացի վերլուծաբանները հաստատել են Չինաստանի շահագրգռվածությունը Չինաստան–Իրան ծովային տարանցիկ ուղին «Պարսից ծոց–Սև ծով» տրանսպորտային միջանցքին միացնելու գործում:

Չինացի ռազմավարագետ վերլուծաբանների հետ քննարկումների արդյունքները իրանական կողմի հետ փորձաքննելու նպատակով ՀՀ արտաքին գործերի նախարարության և Իրանում ՀՀ դեսպանության աջակցությամբ ՀՀ ՊՆ ՊԱՀՀ-ի պետի գիտության գծով տեղակալ–Ազգային ռազմավարական հետազոտությունների ինստիտուտի պետ Բ. Պողոսյանը և ՊԱՀՀ-ի գիտնական-վերլուծաբան Ա. Դավթյանը գործուղվել են Թեհրան: Նրանք 2017 թ. հոկտեմբերի 24-ին մասնակցել են Իրանի արտաքին գործերի նախարարության Քաղաքական և միջազգային հետազոտությունների ինստիտուտի կազմակերպած «Կենտրոնական Ասիա և Կովկաս» միջազգային գիտաժողովին: Փորձագիտական քննարկումների ժամանակ չինացի և իրանցի փորձագետները կարևորել են ՀՀ զլխավոր պետական անվտանգային ուղեղային կենտրոնի՝ ՀՀ ՊՆ ՊԱՀՀ-ի պատրաստած նախագիծը: Իրանցի մասնագետները հատկապես շեշտել են դեպի Եվրոպա տարանցումը Հայաստանի տարածքով իրականացնելու գործում Իրանի շահագրգռվածությունը: 2017 թ. հոկտեմբերի 31-ին ՊԱՀՀ-ում կայացած հանդիպման ժամանակ Իրանի տվյալ դիրքորոշումը հաստատել է նաև ՀՀ-ում Իրանի ռազմական կցորդը:

Այդ հետազոտությունների հիման վրա ՊԱՀՀ-ը 2017 թ. օգոստոսին ՀՀ ռազմաքաղաքական դեկլարությանն է ներկայացրել «Մեկ գոտի՝ մեկ ձանապարհ» նախագծում ՀՀ ներգրավման տեսակետից Հայաստան–Իրան–Չինաստան համագործակցության ձևավորման ռազմավարական կարևորությունը», իսկ 2017 թ. նոյեմբերին՝ «Տարածաշրջանում ՀՀ մեկուսացման խորացման միտումների պայմաններում «Մեկ գոտի՝ մեկ ձանապարհ» նախաձեռնությունում ՀՀ ներգրավման ռազմավարական կարևորության վերաբերյալ» վերլուծական զեկույցները:

Այս ուղղությամբ ՀՀ ՊՆ ՊԱՀՀ-ի կատարած հետազոտությունները իմ

գեկուցմամբ ներկայացվել են 2017 թ. դեկտեմբերի 1-ին ՀՀ ԱԺ-ում Արտաքին հարաբերությունների և Եվրոպական ինտեգրման հարցերի մշտական հանձնաժողովների համատեղ նախաձեռնությամբ կազմակերպված «Հայաստան–ԵՄ. Համապարփակ և ընդլայնված գործընկերություն» թեմայով խորհրդարանական լուսններում²:

2017 թ. կատարված հետազոտությունների արդյունքների հաշվառմամբ ՊԱՀՀ-ը պաշտպանական–անվտանգային հետազոտությունների բնագավառում Չինաստանի պետական առաջատար ուղեղային



կենտրոնի՝ Միջազգային ռազմավարական հետազոտությունների ինստիտուտի հետ գործակցությամբ 2018 թ. ձեռնամուխ է եղել «Չինաստանի «Գոտի և Ճանապարհ» նախաձեռնությունում ՀՀ ներգրավման ռազմավարական ուղենիշները» կոլեկտիվ մենագրության մշակմանը, որը ներկայացված է սույն համարում:

Հարկ եմ համարում նշել, որ դեռ 2016 թ. աշնանը ՊԱՀՀ-ը համագործակցության հուշագիր է ստորագրել ԶԺՀ միջազգային ռազմավարական հետազոտությունների ինստիտուտի հետ, և սույն կոլեկտիվ մենագրության մշակումը տվյալ համագործակցության առաջին արդյունքն է³:

² Տես «Խորհրդարանական լուսներ՝ ՀՀ պարլամենտում «Հայաստան–ԵՄ. համապարփակ և ընդլայնված գործընկերություն» խորհրդով», 01.12.2017 (http://www.parliament.am/news.php?cat_id=2&NewsID=9763&%20year=2017&month=12&day=01&lang=arm&enc=utf8), «Եվրամիության հետ համաձայնագրին ընդառաջ՝ Պաշտպանական ազգային հետազոտական համալսարանի աշխարհառազմավարական նախագիծը»: 02.12. 2017 (<https://armenpress.am/arm/news/914633/navstrechu-dogovoru-s-evrosoyuzom-geostrategicheskiiy-proekt.html>):

³ Տես «ՀՀ-ում Չինաստանի ռազմական կցորդն այցելել է ՀՀ ՊՆ Պաշտպանական ազգային հետազոտական համալսարան»: «Armenpress», 22.11.2016 (<https://armenpress.am/arm/news/868904.html>):

Մենագրությունում զետեղված են ««Հյուսիս–հարավ տրանսպորտային միջանցք» ներդրումային ծրագրի ֆինանսավորման հնարավորությունները Չինաստանի «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունում ՀՀ ներգրավման պարագայում» նախագիծը և «Չինաստանի «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունում Հայաստանի ներգրավման ճանապարհային քարտեզը»: Դրանց հաջորդում է «Չինաստանի «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունում ՀՀ ներգրավման ռազմավարական հնարավորությունները» մշակումը, որի հեղինակներն են ՀՀ ՊՆ ՊԱՀՀ-ի պետի գիտության գծով տեղակալ – Ազգային ռազմավարական հետազոտությունների ինստիտուտի պետ Բ. Պողոսյանը և ԱՌՀԻ-ի գիտնական-վերլուծաբաններ Ա. Դավթյանը և Գ. Հարությունյանը: Այստեղ հանգամանորեն վերլուծվել են Չինաստանի «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունում ՀՀ ներգրավման աշխարհաքաղաքական հնարավորությունները, վեր են հանվել Հայաստանի, Կրաստանի, Իրանի և Չինաստանի համընկնող աշխարհատնտեսական շահերը, «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում Չինաստանի վարած ներդրումային քաղաքականության առանձնահատկությունները և բազմատեսակ միջազգային տրանսպորտային միջանցքների զարգացման ուղղությամբ Չինաստանի վարած տնտեսական քաղաքականությունը (Մետաքսի ճանապարհի բազմաօղակային բազմամակարդակ նախագծի օրինակով):

Կոլեկտիվ մենագրությունում ներառված է նաև Չինաստանի միջազգային ռազմավարական հետազոտությունների ինստիտուտի ավագ գիտնական-վերլուծաբան դոկտոր Չեն Վեյի «Գոտի և ճանապարհ նախաձեռնություն. Չինաստանն աշխարհին կապող և դեպի համատեղ ապագա տանող գոտի և ճանապարհ» մշակումը:

Ներկայացվում է նաև տնտեսագիտության դոկտոր, պրոֆեսոր Վ. Բոստանջյանի «Հայաստան–Չինաստան. Մետաքսի մեծ ճանապարհի նախագծի շրջանակներում ինտեգրման ընդլայնման հնարավորությունները («Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ»)» մշակումը:

««Հյուսիս–հարավ տրանսպորտային միջանցք» ներդրումային ծրագրի ֆինանսավորման հնարավորությունները Չինաստանի «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունում ՀՀ ներգրավման պարագայում» նախագիծը և «Չինաստանի «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունում Հայաստանի ներգրավման ճանապարհային քարտեզը» կարող

են ՀՀ կառավարության համար ծառայել որպես ռազմավարական ուղենիշներ՝ Չինաստանի «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունում ՀՀ ներգրավման և «Հյուսիս–հարավ տրանսպորտային միջանցք» ծրագրում չինական ներդրումների ներգրավման առումով:

Վերջում ցանկանում եմ շնորհակալություն հայտնել ՀՀ տնտեսական զարգացման և ներդրումների նախարար Ա. Մինասյանին, նախարարի տեղակալներ Ա. Ավանեսյանին և Հ. Ավագյանին, միջազգային համագործակցության վարչության պետ Ա. Այվազյանին նյութի փորձաքննության համար:

Պաշտպանական ազգային հետազոտական համալսարանի և Չինաստանի միջազգային ռազմավարական հետազոտությունների ինստիտուտի միջև գիտական համագործակցության հաստատմանն աջակցելու համար շնորհակալություն եմ հայտնում Հայաստանի Հանրապետությունում Չինաստանի Ժողովրդական Հանրապետության արտակարգ և լիազոր դեսպան, Նորին գերազանցություն պարոն Թիան Էռլունին, Հայաստանի Հանրապետությունում Չինաստանի Ժողովրդական Հանրապետության դեսպանության նախկին և ներկա ռազմական և ռազմաօդային կցորդներ, ավագ գնդապետներ Լի Գուանյային ու Զժան Ֆենխուային և վերջինիս օգնական կապիտան Բաո Սինին:

PARTICIPATION IN CHINA'S "BELT AND ROAD" GEOSTRATEGIC PROGRAM AS A STRATEGIC GUIDELINE FOR THE RA POWER SET ENHANCEMENT

H. S. KOTANJIAN, Head, NDRU, MOD, RA, Doctor of Political Science (RF), Professor (Security Studies), Former Distinguished Visiting Member of Faculty at the U.S. NDU and Counterterrorism Fellow (US), Full Elected Member of the Academy of Military Sciences (RF), Lieutenant General (R)

Within the last decade, the international security architecture has undergone essential transformations. China's swift rise is the number one factor influencing the formation of the new world order at the international level. One of the important indicators of its

impact growth is the “One Belt, One Road” Initiative drawn forward in September, 2013 (in 2017 it was renamed “Belt and Road” Initiative), the main goal of which is to create new marine and land transport infrastructures connecting China with Europe.

Due to Azerbaijan’s and Turkey’s belligerent policy towards Armenia, the latter has been left out of the regional transport programs. The sole exception is the “Persian Gulf – Black Sea” multimodal transport corridor program, participants of which are Iran, Armenia, Georgia, Azerbaijan, Bulgaria, and Greece. It anticipates freight traffic from Iran to Europe and vice versa across Armenia and Georgia.

The integration into the “Persian Gulf – Black Sea” multimodal corridor in the Iran – Europe operating transit routes makes it possible to launch one more China – Europe route, which will pass across Armenia’s territory. It will allow China to increase its share in European markets and receive additional profits. In this context the construction of the “North – South” highway in Armenia as a part of the “Persian Gulf – Black Sea” transport corridor corresponds to China’s strategic interests. This is an objective base for attracting Chinese investments in this project.

Implementing such an opportunity may have an essential significance in increasing the RA’s geostrategic resource.

In order to estimate the chances of Armenia’s participation in this program it is important to take into consideration the enhancement of Iran and China’s strategic cooperation within the given framework. The US President D. Trump’s decision on exiting the nuclear program of Iran, reached in July, 2015, between Iran and the P5+1, the Joint and Comprehensive Plan of Action (JCPOA), and imposing new sanctions against Iran essentially do limit Iran’s chances in the sphere of international economic cooperation. In overcoming those obstacles Iran attaches a great importance to enhancing its cooperation with China. The latter in its turn regards the cooperation with Iran in the context of enhancing its positions in the Near East, and diversifying the import sources of energy carriers.

At the same time, it is known that the US treats the Armenia – Iran interaction with understanding, as it takes into account the limitedness of the RA import and export capabilities, which is a result of the blockade initiated by Azerbaijan and Turkey.

Still back in July, 2017, the NDRU, MOD, RA, undertook the assessment of the possibility of launching a new China – Europe route via integrating the China – Iran sea route into the “Persian Gulf – Black Sea” multimodal transport corridor. With the account of the methodology of subjecting the NDRU-implemented strategic studies to relevant expertise, the given draft project elaboration was discussed at the NDRU with the delegation of defense policy experts from the People’s Republic of China (PRC) headed by Major General Chan Inli, Professor, former Head of the School of Defense Studies of China’s National Defense University, with the participation of the Military and Air Attaché of the PRC in Armenia¹.

After the meeting with the Chinese delegation a number of round-table discussions were organized at the NDRU aimed at specifying the means for further elaboration of the project. Then the NDRU research fellows had meetings with relevant officials from the Ministry of Foreign Affairs, Ministry of Transport, Communication and Information Technologies, and the Ministry of Economic Development and Investments.

NDRU Research Fellow Azat Davtyan, a co-author of the draft, was sent on a mission to Xian and Shanghai on 20–28 July, 2017, in order to review the NDRU-elaborated project, amended by Chinese experts and RA officials via professional discussions. There he did have meetings with the leading professionals from Xian contemporary international research institutes closely cooperating with the Chinese government. During the expert discussions the

¹ See “Chinese MOD delegation visits Armenia” (*in Armenian*), 07.07.2017 (<http://www.mil.am/hy/news/4857>); “Chinese experts in defense policy visit National Defense Research University in Armenia”. “Armenpress”, 07.07.2017 (<https://armenpress.am/eng/news/897865/chinese-experts-in-defense-policy-visit-national-defense-research-university-in-armenia.html>).

Chinese analysts confirmed China's interest in including the China – Iran sea transit route into the “Persian Gulf – Black Sea” transport corridor.

In order to review the results of the discussions with Chinese strategic analysts with the Iranian side, B. Poghosyan, Deputy Head for Research – Head, Institute for National Strategic Studies, NDRU, MOD, RA, and A. Davtyan were sent on a mission to Tehran with the support of the RA Ministry of Foreign Affairs, and the RA Embassy in Iran. On 24 October, 2017, they attended “Central Asia and Caucasus” international conference hosted by the Institute for Political and International Studies, Iran's Ministry of Foreign Affairs. During the expert discussions, the Chinese and Iranian experts highlighted the importance of the project drafted by the RA main state security think tank, the NDRU, MOD, RA. Iranian professionals especially accentuated Iran's interestedness in carrying out the transit to Europe across the territory of Armenia. This stance of Iran was confirmed also by the Iranian Military Attaché in the RA at the 31 October, 2017, meeting at the NDRU. Iran's interest in this issue was pointed up at the NDRU discussion with the experts from the Institute for Political and International Studies, Iran's Ministry of Foreign Affairs on 29 December, 2017.

Based upon the research done, in August, 2017, the NDRU presented the RA military-political leadership with the policy papers “Strategic importance of forming the Armenia–Iran–China cooperation from the prospective of the RA integration into the “One Belt, One Road” Initiative, and in November, 2017, “On the strategic importance of the RA integration into the “One Belt, One Road” Initiative in terms of Armenia's regional isolation enhancement”.

On 1 December, 2017, I made a report on the NDRU-conducted research in this direction at the “Armenia – EU: Comprehensive and Enhanced Cooperation” parliamentary hearings organized jointly by the Standing Committees on Foreign Relations and European Integration².

² See “Parliamentary Hearings – Armenia-EU: Comprehensive and Enhanced

With the account of the 2017 research results, in 2018 the NDRU, in cooperation with the China Institute for International Strategic Studies – the leading Chinese state think tank in the sphere of defense and security – undertook the elaboration of the collective monograph “Strategic Guidelines of the RA Integration into the “Belt and Road” Initiative, which is presented in this issue of the “Working Notebooks” Appendix.

I would like to emphasize that the National Defense Research University signed an MoU on cooperation with the China Institute for International Strategic Studies in autumn 2016. The elaboration of this collective monograph is the first tangible result of that cooperation³.

The “Funding Opportunities for the “North–South Road Corridor Investment Program” in Terms of Armenia’s Integration into China’s “Belt and Road” Initiative” project, “Roadmap of Armenia’s Integration into the Chinese “Belt and Road” Initiative, as well as the development titled “Strategic Opportunities of Armenia’s Integration into China’s “One Belt, One Road” Initiative authored by B. Poghosyan, Deputy Head for Research – Head, Institute for National Strategic Studies, NDRU, and the INSS Research Fellows – A. Davtyan and G. Harutyunyan, are included in the monograph.

Here, the authors analyzed Armenia’s geopolitical opportunities for integration into the Chinese “Belt and Road” Initiative, disclosed Armenian, Georgian, Iranian and Chinese concurrent geoeconomic interests, China’s investment policy peculiarities within the framework of the “Belt and Road” Initiative, and also its economic policy in the direction of developing various international transport

Partnership”, 01.12.2017 (http://www.parliament.am/news.php?cat_id=2&NewsID=9763&%20year=2017&month=12&day=01&lang=eng); “The National Defense Research University’s Geostrategic Project on the eve of the Agreement with the European Union”. «Armenpress», 02.12.2017 (<https://armenpress.am/eng/news/914633/navstrech-u-dogovoru-s-evrosoyuzom-geostrategicheskiiy-proekt.html>).

³ See “Military Attaché of China in Armenia visits National Defense Research University, MoD Armenia”. “Armenpress”, 22.11.2016 (<https://armenpress.am/eng/news/868904.html>).

corridors (taking into account the lessons of the developing and launching of Balkan Silk Road multimodal project).

The paper of Dr. Chen Wei, Senior Research Fellow, China Institute for International Strategic Studies, titled “The Belt and Road Initiative: The Belt and Road to Bind China and the World for a Shared Future” is also published in the monograph.

The issue includes also the work by Professor V. Bostanjyan, Doctor of Economics, “Armenia – China: Integration Enhancement Opportunities within the Framework of the Great Silk Road Project (“One Belt, One Road”)”.

The “Funding Opportunities for the “North–South Road Corridor Investment Program” in Terms of Armenia’s Integration into China’s “Belt and Road” Initiative project and the “Roadmap of Armenia’s Integration into the Chinese “Belt and Road” Initiative may serve as strategic guidelines for the RA Government in terms of the RA integration into China’s “Belt and Road” Initiative, and attracting Chinese investments in the “North–South Transport Corridor” program.

At the end I would like to express my gratitude to the Minister of Economic Development and Investments A. Minasyan, Deputy Ministers A. Avanesyan and H. Avagyan, Head of International Cooperation Department A. Ayvazyan for reviewing the material.

I would like to express my gratitude also to Ambassador of the People’s Republic of China to Armenia, H. E. Tian Erlong, the current and former Military and Air Attachés of the Embassy of the People’s Republic of China to Armenia, Senior Colonels Li Guang Ya and Zhang Fenghua, and the assistant to the latter, Captain Bao Xin for facilitating the launch of the academic cooperation between the National Defense Research University and China Institute for International Strategic Studies.

ՆԱԽԱԳԻԾ

«ՀՅՈՒՄԻՍ–ՀԱՐԱԿ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋԱՆՑՔ»
ՆԵՐԴՐՈՒՄԱՅԻՆ ԾՐԱԳՐԻ ՖԻՆԱՆՍԱԿՈՐՄԱՆ
ՀՆԱՐԱԿՈՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ԶԻՆԱՍՏԱՆԻ «ԳՈՏԻ
ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀ» ՆԱԽԱՁԵՌՆՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ
ՀՀ ՆԵՐԳՐԱՎՄԱՆ ՊԱՐԱԳԱՅՈՒՄ

PROJECT

FUNDING OPPORTUNITIES FOR THE “NORTH–SOUTH
ROAD CORRIDOR INVESTMENT PROGRAM”
IN TERMS OF ARMENIA’S INTEGRATION
INTO CHINA’S “BELT AND ROAD” INITIATIVE

ԶԻՆԱՍՏԱՆԻ «ԳՈՏԻ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀ»
ՆԱԽԱՁԵՌՆՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ
ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՆԵՐԳՐԱՎՄԱՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ
ՔԱՐՏԵԶ

ROADMAP
OF ARMENIA’S INTEGRATION
INTO THE CHINESE “BELT AND ROAD” INITIATIVE

ՆԱԽԱԳԾԻ ՄԱՍԻՆ

Հայաստանի Հանրապետության արտաքին անվտանգային միջավայրը բնորոշվում է անկայունության և անկանխատեսելիության աճմամբ: Միջազգային և տարածաշրջանային անվտանգության դինամիկան անընդհատ փոփոխվում է՝ էապես բարդացնելով ռազմավարական գնահատումների կատարումն ու դրա հիման վրա համապատասխան քաղաքականության մշակումը: Ստեղծված պայմաններում ՀՀ անվտանգային շահերի համար հիմնական սպառնալիքներից մեկը տարածաշրջանային էներգետիկ և ենթակառուցվածքային ծրագրերից դուրս մնալն է:

Ըստ այդմ՝ ՀՀ-ի համար կենսական նշանակություն ունի Չինաստանի «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունում ներգրավումը: Դա հնարավորություն կտա հաղթահարելու տարածաշրջանային մեկուսացումը և լրացուցիչ ֆինանսական ռեսուրսներ ներգրավելու ենթակառուցվածքային ծրագրերի համար, այդ թվում՝ «Հյուսիս–հարավ տրանսպորտային միջանցքի» կառուցումը: ՀՀ ՊՆ ՊԱՀՀ-ի մշակած սույն նախագիծը ներկայացնում է այս խնդրի լուծման ռազմավարական ուղենիշները: Նախագծի իրականացումը էապես կմեծացնի ՀՀ համախումբ հզորությունը, ներառյալ՝ պաշտպանական-անվտանգային ռեսուրսները:

ABOUT THE PROJECT

The external security environment of the Republic of Armenia is distinguished by the growth of instability and unpredictability. The international and regional security dynamic is in constant change, which essentially complicates the process of strategic assessments, and the relevant policy elaboration based upon this process. In these terms, one of the main threats to the RA security interests is being left out from the regional energy and infrastructure projects.

Hence, for the RA the integration into China's "One Belt, One Road" Initiative is of vital importance. It will allow to overcome the regional isolation, and to attract additional financial resources for infrastructure programs, including the "North–South Transport Corridor" construction. This project elaborated by the NDRU, MOD, RA, introduces the strategic guidelines for this task solution. The project implementation will significantly enhance the RA's power set, inclusive of the defense-security resources.

«ՀՅՈՒՄԻՍ–ՀԱՐԱՎ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋԱՆՑՔ»
 ՆԵՐԴՐՈՒՄԱՅԻՆ ԾՐԱԳՐԻ ՖԻՆԱՆՍԱՎՈՐՄԱՆ
 ՀՆԱՐԱՎՈՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ՉԻՆԱՍՏԱՆԻ
 «ԳՈՏԻ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀ» ՆԱԽԱՁԵՌՆՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ
 ՀՀ ՆԵՐԳՐԱՎՄԱՆ ՊԱՐԱԳԱՅՈՒՄ

Արժույթի միջազգային հիմնադրամի և Համաշխարհային բանկի տվյալներով, համաշխարհային տնտեսության զարգացման մեջ Չինաստանի ավանդը 2013–2016 թթ. կազմել է 31,6 %, իսկ 2017 թ.՝ 34 %, որն ավելի է, քան ԱՄՆ-ի, ԵՄ-ի և Ճապոնիայի ավանդները միասին վերցրած¹: Այդպիսով՝ Չինաստանի կայուն տնտեսական աճը վերածվել է համաշխարհային շուկայի հիմնական շարժիչ ուժի՝ պայմանավորված չինական ներքին պահանջարկի շարունակական աճմամբ և միջազգային առևտրում Չինաստանի մասնաբաժնի ու կարգավիճակի էական փոփոխությամբ: Դրանում որոշիչ դեր է խաղացել չինական «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում տարբեր պետություններում ենթակառուցվածքների առաջընթաց տեմպերով կատարվող շինարարությունը և արդիականացումը, չինական ներդրումների և արտադրատնտեսական համագործակցության ինտենսիվացումը, ինչի շնորհիվ մեծ թվով զարգացող պետություններում էապես բարելավվել են ենթակառուցվածքները՝ նպաստելով դրանց ինդուստրացմանը:

«Գոտի և ճանապարհ» գոտում եղած պետությունների հետ Չինաստանի ընդհանուր ապրանքաշրջանառությունը 2014–2016 թթ. գերազանցել է 3 տրլն դոլարը, իսկ դրանցում չինական ներդրումների գումարը գերազանցել է 50 մլրդ դոլարը: Չինական ընկերությունները ավելի քան 20 պետություններում ձևավորել են տնտեսական համագործակցության 56 գոտիներ՝ ապահովելով 1,1 մլրդ դոլարի հարկային եկամուտներ և ստեղծելով ավելի քան 180 հազ. աշխատատեղ²: Այս տպավորիչ ցուցանիշների պարագայում Հայաստանում վերջին

¹ Տես «“Один пояс и один путь”: интересы Поднебесной на Южном Кавказе – интервью с послом Китая». «Новая Эпоха», 08.02.2018 (<https://yenicag.ru/odin-poyas-i-odin-put-interesy-podne/>):

² Տես նույն տեղում:

մի քանի տարիների ընթացքում չինական ներդրումներ չեն կատարվել: Ռեստի խնդիր է առաջանում մշակել չինական ներդրումների ներգրավման այնպիսի մեխանիզմներ, որոնք առավել համահունչ լինեն Չինաստանի ներդրումային քաղաքականության առանձնահատկություններին և, մասնավորապես, «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում իրագործվող ենթակառուցվածքային նախագծերի տրամաբանությամբ: Ընդամին հարկ կլինի նախատեսել ինչպես լայն շրջանով արտոնությունների տրամադրում մասնավոր չինական ընկերություններին, այնպես էլ հետևողականորեն և առավելագույնս հաշվի առնել Չինաստանի՝ որպես դոնոր պետության պաշտոնական և ոչ պաշտոնական պահանջները, վարկավորման (և/կամ դրամաշնորհի տրամադրման) նրանց պայմանները: Դրանով իսկ «Հյուսիս–հարավ» ավտոմայրուղու կառուցմանը Չինաստանի մասնակցությունը (թե՛ մասնավոր ընկերությունների, թե՛ պետական մակարդակով) կվերածվի ինչպես երկու երկրների, այնպես էլ հարևան երկրների և տարածաշրջանային ինտեգրացիոն կառույցների՝ ԵՄ-ի և ԵԱՏՄ-ի միջև շահերի խաչման կարևոր հանգրվանի:

Հայաստանի համար «Հյուսիս–հարավ» ավտոմայրուղու կառուցումն ունի ռազմավարական նշանակություն, քանի որ կարող է էական դեր խաղալ «Պարսից ծոց–Սև ծով» բազմատեսակ (մուլտիմոդալ) տրանսպորտային միջանցքը Չինաստանի «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության երթուղիներին ինտեգրելու գործում, որպես այս միջանցքն ապահովող բավական կարճ ուղի (Բանդար-Աբասից մինչև Տրաբզոնի նավահանգիստ Թուրքիայի տարածքով ձգվող երթուղին է՝ 2662,1 կմ, սակայն Իրանը, որպես «Պարսից ծոց–Սև ծով բազմա-

* Համենատուրյան համար նկատենք, որ Բանդար-Աբասից մինչև Փոթի գործող ավտոմոբիլային ճանապարհի երկարությունը 2877 կմ է (Բանդար-Աբաս–Երևան–Փոթի՝ 2325 կմ+552 կմ): Եթե Երևանից բեռնափոխադրումները շարունակվեն երկաթգծով, ապա ճանապարհը կկրճատվի 51 կմ-ով (Երևան–Փոթի երկաթգիծը 501 կմ է): Իսկ Ադրբեջանի տարածքով Սև ծով դուրս գալու համար Իրանը Բանդար-Աբասից պետք է ավտոմայրուղով բեռնափոխադրումներ իրականացնի մինչև Էնզելի նավահանգիստ (1589 կմ), այնտեղից Բաքու՝ 465 կմ, ապա Փոթի՝ 894 կմ, ընդհանուրը՝ 2948 կմ: Եթե ճանապարհը հաշվենք Ուշտ–Աստարա երկաթգծի գործարկումից հետո իրանական Ղազվինից երկաթգծով Ադրբեջանի ու Վրաստանի տարածքով շարունակելու պարագայում, ապա կստանանք 2807 կմ (Բանդար–Աբաս–Ղազվին–Աստարա–Բաքու–Թբիլիսի–Փոթի՝ 1382+205+317+ 578+325):

տեսակ միջանցքի» նախագծի նախաձեռնող, այն անգամ չի դիտարկում: Ուեստի «Հյուսիս–հարավ» ավտոմայրուղու կառուցումը կարող է էապես մեծացնել Հայաստանի տարանցիկ նշանակությունը, խթանել բեռնափոխադրումների ծավալի աճը, ինչպես նաև ունենալ գործուն դրական ազդեցություն Հայաստանի տնտեսության մեջ ներդրումների ներգրավման, նոր արտադրությունների ստեղծման, հետևաբար նաև ընդհանուր զարգացման վրա:

Սույն հետազոտության մեջ մենք փորձելու ենք ուրվագծել «Հյուսիս–հարավ» ավտոմայրուղու Արտաշատ–Ագարակ հատվածի շինարարության համար ներդրումների ներգրավման այլընտրանքային տարբերակ (հիմնված մոտավոր հաշվարկումների վրա), որը կարելի է օգտագործել չինական «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությանը Հայաստանի ինտեգրվելու դեպքում:

Նախնական հաշվարկումների համար հիմք են ծառայել Արտաշատ–Ագարակ հատվածի տեխնիկատնտեսական հիմնավորումների վերաբերյալ մամուլի հրապարակումները*:

Աղյուսակ 1

ԱՐՏԱՇԱՏ–ԱԳԱՐԱԿ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՀԱՏՎԱԾԻ ԿԱՌՈՒՑՄԱՆ ԱՐԺԵՔԸ

Ծախսային բաղադրիչ	Արժեք (դոլար)	Հիմնավորում
1	2	3
Արտաշատ–Սիսիան՝ 256 կմ		
Ճանապարհաշինական աշխատանքներ	768 մլն	Տրանշ 3-ով ճանապարհաշինական աշխատանքների համար նախատեսված է եղել 65 մլն դոլար, կառուցվող ճանապարհի ընդհանուր երկարությունը 46 կմ էր, ուստի 1 կմ-ի արժեքը՝ մոտ 3 մլն է**)

* «Հյուսիս–հարավ» տրանսպորտային միջանցքի ներդրումային ծրագրի ընդհանուր նկարագրությունը, ինչպես նաև դրա վերաբերյալ տարբեր աղբյուրներից հավաքագրված տեղեկատվությունը ներկայացված են Հավելվածում:

** Հաշվի չի առնված, որ Ասիական զարգացման բանկի հայաստանյան ներկայացուցչության գրասենյակի տնօրեն Շեյն Ռոզենտալի կարծիքով՝ «Հյուսիս–հարավ» մայրուղու չկառուցված Աշտարակ–Լանջիկ հատվածի շինարարության արժեքը կհասնի 3,5 միլիոն դոլարի (տես «Հյուսիս–հարավ»-ի 1 կմ-ի կառուցումը Աշտարակ–Լանջիկ հատվածում 3,5 միլիոն դոլար կարժենա. ԱԶԲ գրասենյակի տնօրեն»): «Ազատություն ռադիոկայան», 25.09.2017 (<https://www.azatutyun.am/a/28755645.html>):

ՆԱԽԱԳԻԾ

1	2	3
Գնումներ	13 մլն	Տրանշ 3-ով գնումների համար նախատեսված էր 2,4 մլն 1 կմ-ի համար՝ 52000 դոլար
Նախագծի կառավարման ծախսեր	11 մլն	Նախագծի կառավարման ծախսերը 1 կմ-ի համար կազմել է 43478 դոլար
Խորհրդատվական ծառայություններ	5 մլն	Քանի որ նախորդ տրանշերով վճարված գումարների մի զգալի մասն ուղղվել է խորհրդատվական ծառայությունների գնմանը, ինչպես նաև հաջորդող տրանշերով նախատեսված շինարարական աշխատանքների նախագծմանը և տեխնիկատնտեսական հիմնավորմանը, ինչը կարելի է ավարտված համարել, մենք այս բաղադրիչի ծախսերը գնահատել ենք բավական ցածր: Տրանշ 3-ի ցուցանիշներով կողմնորոշվելու պարագայում 256 կմ-ի համար այս բաղադրիչի արժեքը կգերազանցեր 58 մլն-ը:
Արարատ – Ջանգակատուն հատվածում երեք թունելի կառուցում	60 մլն	Ամենամեծ թունելի կառուցման ներդրումային նախագծով 1 կմ-ի կառուցման միջին արժեքը կազմում է 21 մլն դոլար: <i>Մեր ենթադրությամբ՝</i> այս թունելներից յուրաքանչյուրի ընդհանուր երկարությունը չի գերազանցելու 1 կմ-ը, ուստի՝ որպես թունելների կառուցման հաշվարկային արժեք, ներկայացվել է 60 մլն-ը:
Արտաշատ–Սիսիան հատվածի համար ընդամենը	857 մլն	
<i>Սիսիան – Քաջարան՝ 60 կմ</i>		
Ճանապարհաշինարարական աշխատանքներ	172,2 մլն	60 կմ-անոց հատվածում 18 կմ-ը կազմելու են թունելները, հետևաբար հաշվարկվել է 42 կմ-ի արժեքը՝ 1 կմ-ի համար 4,1 մլն դրամ: Քանի որ մոտ 36 կմ-ի շինարարության համար Եվրասիական զարգացման բանկի հետ ստորագրվել է վարկային համաձայնագիր շուրջ 150 մլն ԱՄՆ-ի դոլարի չափով, ապա 1 կմ-ի արժեքն ստացվում է 4,1 մլն դոլար:

* Ի դեպ, Տրանշ 1-ում դրանք եղել են մոտ 1,5 անգամ էժան՝ 28709 դոլար:

ՆԱԽԱԳԻԾ

1	2	3
Ճանապարհաշինարարական աշխատանքներ	126 մլն	1 կմ-ի արժեքը հաշվարկված է 3 մլն, քանի որ հիմնականում կատարվելու է հին ճանապարհի արդիականացում:
Գնումներ	2,2 մլն	Հաշվարկման սկզբունքները նույնն են, ինչ Արտաշատ–Սիսիան հատվածի համար:
Նախագծի կառավարման ծախսեր	1,8 մլն	
Խորհրդատվական ծառայություններ	1 մլն	
Քաջարանի թունելի կառուցում	125 մլն	Ըստ ներդրումային նախագծի:
Քաջարան – Ագարակ հատվածի համար ընդամենը	256 մլն	Հաշվարկման մոտեցումները նույնն են, ինչ Արտաշատ–Սիսիան հատվածի համար:
Արտաշատ – Ագարակ հատվածի համար ընդամենը	1725,9 մլն	

Այսպիսով՝ նույնիսկ մոտավոր հաշվարկներով պարզ է դառնում, որ «Հյուսիս–հարավ» ավտոմայրուղու Արտաշատ–Ագարակ հատվածի կառուցումը պետության ներգրաված վարկային միջոցներով իրականացնելու համար բավական թանկ է: Ռեսուրսային հատվածի կառուցման համար պետությունը պետք է որոնի ֆինանսավորման այլ միջոցներ: Ընդ որում, պետություն–մասնավոր հատված համագործակցություն նախատեսող ներդրումային ծրագրերը առանձին-առանձին իրագործելու դեպքում չեն կարող համարվել նպատակահարմար մի քանի պատճառով: Նախ. Հայաստանում կատարվող բեռնափոխադրումների այժմյան վիճակագրությունը ցույց է տալիս, որ դրանց շահութաբերությունը բավական ցածր է (2012–2016 թթ. ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումներից տարեկան միջին շահույթը կազմել է ընդամենը 20,8 մլն դոլար⁴): Բացի այդ, Հայաստանով տարանցման հիմնական խնդիրներից մեկը բեռնափոխադրումների սակագներն են, որոնք տարբեր գնահատումներով ավելի բարձր են, քան միջազգային սակագները⁵: Հետևաբար, մասնավոր ներդրումներով ճանա-

⁴ Տես «Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք–Statistical Yearbook of Armenia–Статистический ежегодник Армении 2016»: Ե., 2016, էջ 340:

⁵ Տես Դ. Ն. Հախվերդյան, Ա. Ա. Եղիազարյան, Ա. Վ. Գրիգորյան, Ա. Ա. Փախյան, Ա. Ա. Աբրահամյան, Ծովային ելք չունեցող երկրների միջազգային մրցունակության հիմնախնդիրները (ՀՀ օրինակով): Ե., 2014, էջ 62:

1	2	3
Գնումներ	2,2 մլն	Հաշվարկման սկզբունքները նույն են, ինչ Արտաշատ–Սիսիան հատվածի դեպքում:
Նախագծի կառավարման ծախսեր	1,8 մլն	
Խորհրդատվական ծառայություններ	5 մլն	
Թունելների կառուցում	390 մլն	Ամենամեծ թունելի կառուցումը գնահատված է 180 մլն, դրա երկարությունը 8,6 կմ է: Նույն համամասնությամբ հաշվարկման դեպքում մնացած 9,4 կմ թունելի կառուցման վրա կծախսվի նվազագույնը 210 մլն:
Կամուրջների կառուցում	38,4 մլն	Պետք է կառուցվի 24 կամուրջ՝ յուրաքանչյուրը 1,6 մլն դոլար միջինացված գնով:
Հողերի օտարման և տարաբնակեցման ծախսեր	3,3 մլն	Օտարման ենթակա հողատարածքի 3 միլիոն 249 հազար քառ. մետր միջին կադաստրային գինը հաշվարկվել է ՀՀ Կառավարության «Հայաստանի Հանրապետության բնակավայրերի հողերի կադաստրային գնահատման կարգը, տարածագնահատման (գտնվելու վայրի) գոտիականության գործակիցները և սահմանները հաստատելու մասին» որոշման համաձայն ³ և կազմել է մոտ 1 դոլար, կամ 483 դրամ:
Սիսիան – Քաջարան հատվածի համար ընդամենը	612,9 մլն*	
Քաջարան–Ազարակ՝ 42 կմ		

³ Տես ՀՀ Կառավարության 2003 թ. դեկտեմբերի 24-ի «Հայաստանի Հանրապետության բնակավայրերի հողերի կադաստրային գնահատման կարգը, տարածագնահատման (գտնվելու վայրի) գոտիականության գործակիցները և սահմանները հաստատելու մասին» հմ. 1746-Ն որոշումը (<http://www.arlis.am/DocumentView.aspx?docid=11715>):

* Նկատենք, որ այս հատվածի համար մեր ստացած արժեքը նկատելիորեն տարբերվում է հրապարակված նախնական հաշվարկային արժեքից՝ 800 մլն դոլարից (տես «Քննարկվեցին Հյուսիս-հարավ ճանապարհի Արտաշատ–Քաջարան հատվածի տեխնիկատնտեսական ուսումնասիրության արդյունքները»: «Սյունյաց երկիր», 21.11.2016 (https://www.syuniacyerker.am/news_view.php?post_id=15497)):

պարհի էական հատվածներ կառուցելու և դրանք վճարովի դարձնելու հեռանկարը կարող է նվազեցնել տարանցիկ երկիր դառնալու Հայաստանի հնարավորությունը: Առավել ևս նպատակահարմար չէ տարբեր հատվածներում թունելների կառուցման առանձին ներդրումային նախագծերի ներկայացումը, քանի որ յուրաքանչյուր ներդրող ընկերություն սահմանելու է թունելից օգտվելու իր գինը, իսկ մասշտաբի էֆեկտի բացակայության պայմաններում այդ գները ավելի մեծ են լինելու:

Մենք առաջարկում ենք ֆինանսավորման մի յուրօրինակ գործիք, որը կներառի մի քանի տեսակի ֆինանսավորում: Ֆինանսավորման հնարավոր աղբյուրներն ըստ առանձին բաղադրիչների ներկայացված են Աղ. 2-ում:

Աղյուսակ 2

«ՀՅՈՒՄԻՄ-ՀԱՐԱԿ» ԱԿՏՈՄԱՅՐՈՒՂՈՒ ԱՐՏԱՇԱՏ-ԱԳԱՐԱԿ ՀԱՏՎԱԾԻ ԿԱՌՈՒՑՄԱՆ ԾՐԱԳԻ ՖԻՆԱՆՍԱՎՈՐՄԱՆ ՀՆԱՐԱՎՈՐ ԱՂԲՅՈՒՐՆԵՐ

Հատվածը	Գումարը	Ֆինանսավորող	Հիմնավորում
1	2	3	4
Սիսիան-Քաջարան հատվածի մոտ 36 կմ-ի շինարարություն	150 մլն դոլար	Եվրասիական զարգացման բանկ	Գոյություն ունեցող համաձայնություն
Արտաշատ-Սիսիան հատվածի մոտ 57 կմ-ի շինարարություն	170 մլն դոլար	Ասիական զարգացման բանկ	Գոյություն ունեցող համաձայնություն
Նախատեսված բոլոր թունելների կառուցում (14 թունել)	575 մլն դոլար	<i>Մասնավոր չինական ընկերություն</i> Կառուցման ընդհանուր ներդրումային փաթեթ՝ 20 տարի ժամկետով <i>կոնցեսիոն պայմանագրի</i> հիմունքներով	Եթե թունելների կառուցումն ու շահագործման իրավունքը վերապահվի մեկ ընկերության, ապա կնվազեցվեն ապագայի անորոշությունը, ինչպես նաև ճանապարհի այլ հատվածներում աշխատանքների խաթարման ռիսկերը, այլ շահագործողների կողմից գնային անբարեխիղճ մրցակցության հավանակալությունը:

ՆԱԽԱԳԻԾ

1	2	3	4
<p>Գնումների, նախագծի կառավարման ծախսերի, խորհրդրդատվական ծառայությունների ֆինանսավորում Արտաշատ – Ագարակ ամբողջ հատվածի համար</p>	<p>43 մլն</p>	<p><i>Չինական կառավարության դրամաշնորհ</i></p>	<p>Կարելի է հիմնավորել, որ նախագծի կառավարումը, խորհրդատվական ծառայությունները և այլ գնումներն իրականացվելու են չինական ընկերություններից:</p>
<p>Սիսիան–Քաջարան հատվածի 6 կմ-ի և կամուրջների կառուցում և հողերի օտարման ու տարաբնակեցման ծախսեր</p>	<p>22,2 մլն + 38,4 մլն + 3,3 մլն= 63,9 մլն</p>	<p>ՀՀ Կառավարություն՝ պետական բյուջեից</p>	
<p>Արտաշատ – Սիսիան հատվածի մոտ 200 կմ-ի և Քաջարան – Ագարակ հատվածի 42 կմ-ի շինարարություն</p>	<p>724 մլն*</p>	<p>Երկարաժամկետ վարկ չինական կառավարությունից՝ նրան սպասարկող Էքսիմ բանկի միջոցով (արտոնյալ պայմաններով)</p>	<p>Վարկը տրամադրվելու է չինական «Գոտի և Ճանապարհ» նախագծի շրջանակներում կատարվելիք ներդրումների համար հատկացված ֆոնդից: Ճանապարհաշինական աշխատանքներում ներգրավվելու են չինական ընկերությունները, ինչը կարող է խթանող հանգամանք լինել Չինաստանի կառավարությունից արտոնյալ վարկ ստանալու համար:</p>

* Եթե Չինաստանի կառավարությունը տրամադրի ավելի քիչ ֆինանսավորում, ապա գումարի չբավարարող մասը կարելի է հավաքել համազգային ֆինանսավորմամբ (դրամահավաքով):

«Հյուսիս–հարավ» ավտոմայրուղու Աղ. 2-ում նշված հատվածների կառուցման համար առաջարկվում է ներգրավել չինական պետական ու մասնավոր հատվածների ֆինանսական ռեսուրսները: Խոսքը կոնցեսիոն՝ պետություն–մասնավոր հատված գործընկերության պայմանագրերի կնքմամբ և արտոնյալ ռեժիմով վարկային միջոցների ու դրամաշնորհների ներգրավման մասին է: Ի դեպ, բոլոր այդ տարբերակներով ֆինանսական միջոցների ներգրավումը հաջողությամբ արվել և արվում է Սետաքսի ճանապարհի բալկանյան հատվածի զարգացման նպատակով:

Ֆինանսավորման այս մեխանիզմի կիրառումն իր հերթին կապված է որոշակի բարդությունների հետ: Մասնավորապես՝ նախագծման և խորհրդատվական ծառայություններն սկզբում մատուցել են Ասիական զարգացման բանկի ընտրած կազմակերպությունները, ուստի չինական ֆինանսական գործոնի վճռորոշ դերի պարագայում «հին» և «նոր» հետազոտությունների ու հիմնավորումների միջև կարող են ծագել անհամաձայնություններ, ինչը կարող է պահանջել լրացուցիչ ծախսեր: Բացի այդ, պետություն–մասնավոր հատված գործընկերության հայտնի մեխանիզմները ենթադրում են, որ մասնավորի տրամադրած միջոցների մի մասը փոխանցվում է պետական բյուջե, մինչդեռ Հայաստանի պարագայում տեղին կլինի կոնցեսիոն պայմանագրի գործողության ընթացքում (կամ գոնե առաջին հինգ տարում) ոչ միայն հրաժարվել պետբյուջե այդ միջոցների մասնակի մուտքերից, այլև այդ ընկերություններին տրամադրել էական շահութահարկային արտոնություններ:

Միևնույն ժամանակ, ակնհայտ է, որ եթե հնարավոր լինի «Հյուսիս–հարավ» ավտոմայրուղին իսկապես վերածել բանուկ տարանցիկ երթուղու, որը կդառնա Արևելքն ու Արևմուտքը, ԵՄ-ն ու Չինաստանը, Իրանն ու ԵԱՏՄ-ն «կապող օղակ», ապա կատարված ներդրումների հետզնումը հնարավոր կլինի ապահովել նաև միջնաժամկետ հատվածում՝ 5-10 տարում, սակայն դա դրական ազդեցություն կգործի թե՛ Հայաստանի, թե՛ Չինաստանի, թե՛ Հայաստանի հարավային ու հյուսիսային հարևանների տնտեսական զարգացման վրա:

«ՀՅՈՒՄԻՍ-ՀԱՐԱՎ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋԱՆՑՔԻ
ՆԵՐԴՐՈՒՄԱՅԻՆ ԾՐԱԳԻՐԸ»

2009 թ. սեպտեմբերին ՀՀ տրանսպորտի և հեռահաղորդակցության նախարարությունը Ասիական զարգացման բանկին է ներկայացրել «Հյուսիս-հարավ տրանսպորտային միջանցքի ներդրումային ծրագիրը»: Նախատեսվում էր ծրագիրը ֆինանսավորել բազմատրանշ (5 տրանշ) եղանակով, ընդամին դրանցից յուրաքանչյուրի համար կնքվելու էին առանձին վարկային պայմանագրեր: Ներկայումս ծրագրի շրջանակներում ձեռք են բերվել հետևյալ վարկային պայմանագրերը. Ասիական զարգացման բանկ (ԱԶԲ)՝ 500 մլն դոլար, Եվրոպական ներդրումային բանկ (ԵՆԲ)՝ 60 մլն եվրո, դրան գումարած «Հարևան երկրների ներդրումային գործիքի դրամաշնորհ» (NIF Grant)՝ 12 մլն եվրո, և Եվրասիական զարգացման բանկի Կայունացման և զարգացման եվրասիական հիմնադրամ՝ 150 մլն դոլար: Միևնույն ժամանակ ԵՆԲ-ի հետ ձեռք է բերվել նախնական համաձայնություն շուրջ 120 մլն եվրոյի չափով վարկային միջոցներ տրամադրելու և հնարավորության սահմաններում շուրջ 12 մլն եվրոյի չափով դրամաշնորհային միջոցներ ներգրավելու վերաբերյալ⁶:

Ներկայացվում են ծրագրի ընդհանուր արժեքին չառնչվող տարբեր ցուցանիշներ: Դեռ 2012 թ. կատարված ուսումնասիրությունների համաձայն՝ ծրագրի հաշվարկային արժեքը կազմում էր 962 մլն ԱՄՆ-ի դոլար⁷, ավելի ուշ՝ 2013 թ. նոյեմբերին, ծրագրի իրագործման պատասխանատուների ներկայացրած հաշվետվությունում բերվում էր 1,2-1,5 մլրդ դոլար ցուցանիշ⁸: 2017 թ. սեպտեմբերին ՀՀ Տրանսպորտի, կապի և ՏՏ նախկին նախարար Վահան Մարտիրոսյանը լրատ-

⁶ Ծրագրի վերաբերյալ ամփոփ տեղեկությոթ տես «Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիր» (http://mtcit.am/main.php?lang=1&page_id=664#):

⁷ Տես «Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի առկա վիճակը և խնդիրները»: ՀՅԴ Բյուրոյի տնտեսական հետազոտությունների գրասենյակ (<http://www.maroukhanfoundation.org/am/wp-content/uploads/2018/03/ARF-HMF-Analysis-3-road-final.pdf>):

⁸ Տես «Հյուսիս-հարավ ճանապարհային ծրագիր», 01.11.2013 (<http://mtcit.am/edfiles/files/Hyusis-Harav/Presentation.pdf>):

վամիջոցներին տված իր հարցազրույցում հայտարարել էր, որ ծրագրի արժեքը կարող է գերազանցել 2 մլրդ դոլարը⁹, այն դեպքում, երբ նույն 2017 թ. “Invest in Armenia” կայքում (ստեղծել է ՀՀ Տնտեսական զարգացման և ներդրումների նախարարությունը) տեղադրված ներդրումային նախագծի համաձայն՝ «Հյուսիս-հարավ ավտոմայրուղու» ընդհանուր արժեքը կարող էր հասնել 3 մլրդ դոլարի¹⁰: Ընդհանուր և վերջնական համաձայնություն չկա նաև ծրագրի ավարտի, ծրագիրն իրականացնող կազմակերպությունների, առանձին տրանշերի տեխնիկատնտեսական հիմնավորումների, ծրագրով նախատեսված աշխատանքների ֆինանսավորման աղբյուրների վերաբերյալ: Մինչ օրս նախատեսված 556 կմ-ից կառուցվել է ընդամենը 40 կմ-ը, և դա այն դեպքում, երբ նախապես ենթադրվում էր ճանապարհի կառուցման աշխատանքներն ավարտել 2019 թ. վերջին: Նման իրավիճակում տարբեր փորձագետներ ու փորձագիտական խմբեր ոչ միայն կասկածի տակ են դնում միջանցքի կառուցման նպատակահարմարության հարցը¹¹, այլև խոսում են նախագծի ամբողջական իրագործման անհնարինության մասին¹²:

ՀՀ Տրանսպորտի, կապի և ՏՏ նախարարության պաշտոնական կայքում գետեղված տեղեկությունների համաձայն՝ 2018 թ. տարեվերջին նախատեսվում է ավարտել Տրանշ 3-ի Թալին-Լանջիկ (շուրջ 18,7 կմ երկարությամբ), իսկ 2019 թ. հունիսին՝ Լանջիկ-Գյումրի (շուրջ 27,5 կմ) հատվածի, ինչպես նաև Տրանշ 2-ի Աշտարակ-Թալին (շուրջ 42 կմ երկարությամբ) հատվածի շինարարական աշխատանքները¹³: Ան-

⁹ Տես ««Հյուսիս-հարավ» ծրագիրը վերահսկողության տակ է, ամեն ինչ արվում է, որ խախտումներ չլինեն՝ ոչ ֆինանսական, ոչ շինարարական. նախարար»: «Թերթ.am», 26.09.2017 (<http://www.tert.am/am/news/2017/09/26/vahan-martirosyan/2494026>):

¹⁰ Տես “Construction of Two Tunnels Within the North-South Road Corridor Investment Program” (<http://investmentprojects.am/media/2017/01/84.pdf>):

¹¹ Տես «Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի առկա վիճակը և խնդիրները» (<http://www.maroukhianfoundation.org/am/wp-content/uploads/2018/03/ARF-HMF-Analysis-3-road-final.pdf>):

¹² Տես «Հայաստանն ի վիճակի չէ ավարտին հասցնել «Հյուսիս-հարավ» ծրագիրը. Սիլվա Ադամյան»: «Թերթ.am», 30.08.2017 (<http://www.tert.am/am/news/2017/n08/30/north-south/2468687>):

¹³ Ծրագրի մասին տես «Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիր» (http://mtcit.am/main.php?lang=1&page_id=664):

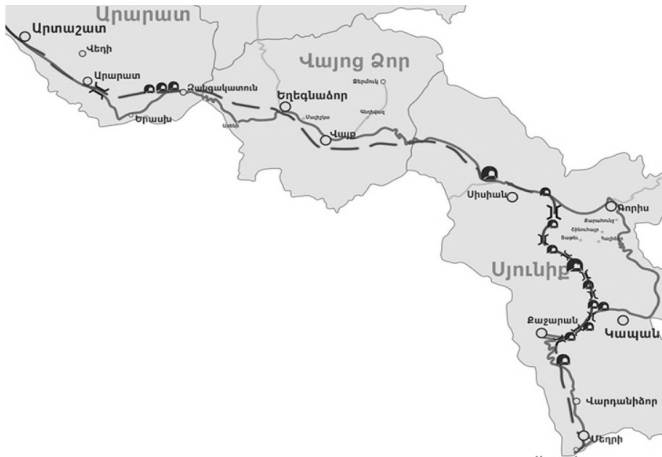
որոշ են Տրանշ 4-ով (Արտաշատ–Քաջարան՝ 304 կմ և Քաջարան–Ազարակ՝ շուրջ 42 կմ) և Տրանշ 5-ով (Գյումրիի շրջանցիկ և Գյումրի–Բավրա՝ շուրջ 60 կմ) նախատեսվող աշխատանքների ոչ միայն ավարտի, այլև մեկնարկի ժամկետները: Ընդ որում, չեն որոշակիացվել նաև այս երկու տրանշերի ֆինանսավորման աղբյուրները: Հայտնի է միայն, որ Տրանշ 4-ի Արտաշատ–Քաջարան հատվածի մի մասը (170 մլն դոլար) ֆինանսավորելու է Ասիական զարգացման բանկը, իսկ Քաջարան–Ազարակ հատվածի՝ 36 կմ երկարությամբ մի մասի ֆինանսավորման համար Եվրասիական զարգացման բանկի հետ ստորագրվել է 150 մլն դոլարի վարկային համաձայնագիր: Տրանշ 5-ի մի մասի ֆինանսավորման համար նախնական համաձայնություն է ձեռք բերվել ԵՆԲ-ի հետ՝ 120 մլն եվրոյի չափով: Այլ դոնորների ներգրավման հարցով բանակցությունները շարունակվում են:

Միևնույն ժամանակ, քանի որ այս երկու տրանշերով նախատեսվող աշխատանքներն ավելի բարդ են և պահանջում են ֆինանսավորման մեծ ծավալներ, դիտարկվում է նաև մասնավոր ներդրումների ներգրավման հնարավորությունը՝ պետություն–մասնավոր հատված համագործակցության ձևաչափով:

Տրանշ 4-ով նախատեսվում է երկու հատվածի շինարարություն՝ Արտաշատ–Քաջարան (304 կմ) և Քաջարան–Ազարակ (56 կմ), ընդամենը 4,7 կմ երկարությամբ թունելի կառուցման շնորհիվ այն կկրճատվի՝ դառնալով 42 կմ: Ռեսուրսավորությունները կատարել են «Սպեա Ինջեներիա Եվրոպեա» և «ԱյԱրԴի Ինջինիերինգ կոնսորցիում» իտալական կազմակերպությունների մասնագետները: Արտաշատ–Քաջարան հատվածը տեղանքի առանձնահատկությունների բերումով բաժանվել է 2 հատվածի՝ Արտաշատ–Սիսիան և Սիսիան–Քաջարան:

Ընդ որում, առաջին հատվածի կառուցման ժամանակ գոյություն ունեցող ճանապարհից էական շեղումներ չեն լինելու, պարզապես անհրաժեշտ կլինի լայնացնել այն՝ բետոնապատ ճանապարհի չափանիշներին դրա համապատասխանության ապահովմամբ, իսկ Սիսիան–Քաջարան հատվածի համար առաջարկվել է նոր ծրագիծ, որը հնարավորինս շրջանցում է համայնքները, պատմամշակութային

արժեք ներկայացնող հուշարձանները, գազատարները և այլն¹⁴: Նախնական հաշվարկումներով (2016 թ.) Սիսիան–Քաջարան հատվածի կառուցման վրա կծախսվի մոտ 800 մլն դոլար¹⁵: Սակայն ամենաերկար 8,6 կմ-անոց (Բարգուշատի) և Քաջարան–Ագարակ հատվածը կրճատող 4,7 կմ-անոց (Քաջարանի) թունելների համար արդեն ներկայացվել են ներդրումային ծրագրեր՝ 180 և 125 մլն դոլար արժեքներով, համապատասխանաբար¹⁶, ինչը վկայում է, որ նախատեսված գումարն ակնհայտորեն կգերազանցվի:



Նկ. 1 (<http://www.northsouth.am/am/categories/show/126>)

Առանձնահատուկ կարևորություն և բարդություն են ներկայացնում ծրագրերի իրագործման դեպքում հողերի օտարման, փոխհատուցման և վերաբնակեցման խնդիրների լուծումը, դրանց ֆինանսական

¹⁴ Տես ««Հյուսիս–հարավի» Տրանշ 4-ի տեխնիկա-տնտեսական ուսումնասիրության նախնական արդյունքները պատրաստ են»: «Հեղք», 29.02.2016 (<http://hetq.am/arm/news/66095/hyusis-haravi-transh-4-i-tekhnika-tntesakan-usumnasirutyan-nakhnakan-ardyunqner-patrst-en.html>):

¹⁵ Տես «Քննարկվեցին Հյուսիս–հարավ ճանապարհի Արտաշատ–Քաջարան հատվածի տեխնիկատնտեսական ուսումնասիրության արդյունքները» (https://www.syuniacyerkir.am/news_view.php?post_id=15497):

¹⁶ Տես “Construction of Two Tunnels Within the North-South Road Corridor Investment Program” (<http://investmentprojects.am/media/2017/01/84.pdf>):

արժեքի գնահատումը: Այս հանգամանքների հաշվառմամբ մենք հաշվարկել ենք Արտաշատ–Ազարակ ճանապարհային հատվածի կառուցման մոտավոր արժեքը, որն ըստ բաղադրիչների ներկայացված է Աղ. 1-ում: Տվյալ հատվածը մենք տրոհել ենք երեք մասի՝ Արտաշատ–Սիսիան (մոտ 256 կմ), Սիսիան–Քաջարան (60 կմ) Քաջարան–Ազարակ (42 կմ): Քանի որ Տրանշ 4-ը բնապահպանական, հողերի օտարման և տարաբնակեցման առումով կարելի է դասել Տրանշ 3-ի նման Ա (A) կատեգորիայում, ապա ծախսերի հաշվարկման համար կողմնորոշիչ են եղել հենց Տրանշ 3-ով նախատեսված ծախսերը*:

* Թեև Տրանշ 3-ը հիմնականում նախատեսում էր գոյություն ունեցող ճանապարհի արդիականացում և լայնացում, իսկ Տրանշ 4-ում ճանապարհը հիմնականում շեղվում է գոյություն ունեցող ճանապարհից, ինչը ենթադրում է ավելի մեծ ծախսերի իրականացում:

PROJECT

FUNDING OPPORTUNITIES FOR THE “NORTH–SOUTH ROAD CORRIDOR INVESTMENT PROGRAM” IN TERMS OF ARMENIA’S INTEGRATION INTO CHINA’S “BELT AND ROAD” INITIATIVE

According to the International Monetary Fund and World Bank estimates, in 2013-2016 China’s investment in the development of the world economy amounted 31.6%, and in 2017 – 34%, which is more than the US, EU and Japan’s investment shares in all¹. Thus, China’s stable economic development has turned into the main driving force for the global market, provided by the continuous growth in the Chinese domestic market, and the significant change of China’s share and status in international trade. The progressive construction and modernization of infrastructures under the framework of the Chinese “Belt and Road” Initiative (BRI), the

¹ See ““Belt and Road”: the interests of the Celestial Empire in the South Caucasus—interview with the Chinese ambassador” (*in Russian*), 08.02.2018 (<https://yenicag.ru/odin-poyas-i-odin-put-interesy-podne/>).

enhancement of Chinese investments, as well as of productive and economic cooperation, had a decisive impact on the process, ought to which in numerous developing countries infrastructures essentially improved, thus contributing to the industrialization.

China’s 2014-2016 total commodity turnover with the states within the BRI, exceeded \$3 trillion, with the Chinese investments in those states exceeding \$50 billion. The Chinese companies have formed 56 economic cooperation zones in more than 20 states ensuring \$1.1 billion tax profits, and creating more than 180 000 jobs². Albeit such impressive indicators, within the recent couple of years no Chinese investments have been made in Armenia. Hence, there is a task to elaborate such mechanisms for attracting Chinese investments, which are more compliant with China’s investment policy traits, and namely, the logic of the infrastructure projects being implemented in the frameworks of the BRI. It implies ensuring a broad range of privileges to private Chinese companies, and consistently, to the greatest extent possible, considering China’s, as a donor country’s both formal and non-formal requirements, and its crediting (and/or granting) conditions. In this way, China’s participation in the “North–South” Road construction (both at the level of private companies, and the state), will turn into a key point for crossing the interests of China, Armenia, neighboring countries, as well as the regional integration structures – the EU and the EAEU.

The “North–South” Road construction is of strategic importance for Armenia, as it may well play an important role in integrating the Persian Gulf–Black Sea multimodal transport corridor in the itineraries of China’s BRI, as a very short route providing this corridor (it is 2740 km from Bandar Abbas to Batumi)*. Shorter is

² See *ibid.*

* For sheer comparison, let us notice that the length of the road from Bandar Abbas to Poti by the road operating nowadays is 2877 km (from Bandar Abbas to Yerevan it is 2325 km, plus 552 km from Yerevan to Poti). In case of continuing the freight traffic by the railroad the way will shorten by 51 km (the Yerevan–Poti rail line is 501 km). In order to reach the Black Sea via Azerbaijan, Iran has to make freight traffic from Bandar Abbas to the Port of Enzel (1589 km), then to Baku – 465 km, and then to Poti – 894 km, in total 2948 km. If we calculate the route in case of

the route stretching from Bandar Abbas to the Port of Trabzon across the territory of Turkey (2662.1 km), however, as the initiator of the “Persian Gulf–Black Sea Multimodal Corridor Project”, Iran does not even regard it. Hence, the construction of the “North–South” Road may significantly raise Armenia’s transit importance, foster the growth in freight traffic volume, as well as have an effective positive influence upon the attracting of investments into Armenia’s economy, creating new productions, and as a consequence, the overall development.

In this research we will be trying to figure out an alternative option for attracting investments for the Artashat–Agarak section of the “North–South” Road construction (based upon approximate calculations), which may be used in the case of Armenia’s integration into the Chinese “Belt and Road” Initiative.

The media publications concerning the feasibility study for the Artashat–Agarak section served as a basis for the initial calculations*.

Table 1.

CONSTRUCTION COST OF ARTASHAT-AGARAK ROAD SECTOR

<i>Cost component:</i>	<i>Cost (dollar)</i>	<i>Justification:</i>
Artashat–Sisian 256 km		
Road construction works	768 million	By Tranche 3, \$65 million was anticipated for the road construction works, the overall length of the road was 46 km (so, the cost of one km is approx. \$3 million**).

passing the way across Azerbaijan and Georgia by the rail line from the Iranian Qazvin after the Resht–Astara railroad launching, then, we’ll get 2807 km (Bandar Abbas–Qazvin–Astara–Baku–Tbilisi– Poti–1382 + 205 + 317 + 578 + 325 km).

* See the Appendix for the overall description of the “North–South Road Corridor Investment Program”, as well as the data about it obtained from different sources.

** Without taking into account that, as mentioned the Asian Development Bank Country Director Shane Rosenthal, the construction of the Ashtarak–Lanjik section within the North–South Road would reach \$3.5 million (see: “The Construction of 1

THE “NORTH–SOUTH ROAD CORRIDOR INVESTMENT PROGRAM”

Procurement	13 million	By Tranche 3, \$2.4 million was anticipated for the Procurement: \$52 000 per one km.
Project management expenses	11 million	The Project management expenses were estimated \$43 478 per one km***.
Consulting expenses	5 million	As the considerable part of the money paid by the previous tranches streamed to purchasing consulting services, as well as to engineering and feasibility study of the construction works, which may be considered completed, we have estimated the cost of this component as quite low. If we orient upon the indicators of the Tranche 3, the cost of this component would exceed 58 million for 256 km.
Construction of three tunnels in the Ararat–Zangakatur section	60 million	Average cost of one km length of the tunnel by the investment project of the biggest tunnel construction is \$21 million. In our assumption, the total length of each of these tunnels will not exceed 1 km, then \$60 million was presented as the tunnel construction estimated value.
Total for the Artashat–Sisian section	857 million	
<i>Sisian–Kajaran 60 km</i>		
Road construction works	172.2 million	In the 60km-long section, the 18 km will be tunnels, thus, the cost for 42 km has been estimated as \$4.1 million for 1 km. Considering also the fact that for the construction of about 36 km, a loan agreement for approximately \$150 million has been signed with the

km in Ashtarak–Lanjik section of the “North–South” will cost \$3.5 million – ADB County Director” (*in Armenian*). “RFE/RL”, 25.09.2017 (<https://www.azatutyun.am/la/28755645.html>).

*** By the way, in the Tranche 5 they cost 1.5 times cheaper–\$28 709.

PROJECT

		Eurasian Development Bank, then the cost per 1 km makes \$4.1 million.
Procurement	2.2 million	The calculation principles are the same for the Artashat–Sisian section.
Project management expenses	1.8 million	
Consulting services	5 million	
Tunnel construction	390 million	The construction of the biggest tunnel is estimated 180 million, its length is 8.6 km. In case of calculating by the same proportion, the remaining 9.4 km tunnel will cost at least \$210 million.
Bridge construction	38.4 million	24 bridges are to be built, with an average price of 1.6 million dollars each.
Land alienation and resettlement expenses	3.3 million	The average cadastral price of the land plots of 3 million 249 thousand m ² subject to alienation was calculated pursuant to the decision of the Government of the Republic of Armenia "On approving the procedure of cadastral assessments of land plots, coefficients for the geographic location zoning and boundaries in the Republic of Armenia" ³ , which amounted to about \$1 or 483 AMD.
Total for Sisian–Kajaran section	612.9 million*	

³ See "The 24 December 2003 Decision of the RA Government "On approving the procedure of cadastral assessments of land plots, coefficients for the geographic location zoning and boundaries in the Republic of Armenia", № 1746-N (*in Armenian*) (<http://www.arlis.am/DocumentView.aspx?docid=11715>).

* Note that our calculated cost for this section significantly differs from the initially publicized calculated value, \$800 million (see "The feasibility study of the "North–South" Road Artashat–Kajaran section was discussed" (*in Armenian*). "Syunac Yerkir", 21.11.2016 (https://www.syunacyerkir.am/news_view.php?post_id=15497)).

THE “NORTH–SOUTH ROAD CORRIDOR INVESTMENT PROGRAM”

<i>Kajaran–Agarak 42 km</i>		
Road construction works	126 million	The cost for 1 km is estimated \$3 million, as in general the old road is going to be modernized.
Procurement	2.2 million	The calculation principles are the same for the Artashat–Sisian section.
Project management expenses	1.8 million	
Consulting services	1 million	
Construction of the Kajaran Tunnel	125 million	According to the investment program.
Total for Kajaran–Agarak section	256 million	The calculation principles are the same for the Artashat–Sisian section.
Total for Artashat–Agarak	1 725.9 million	

In this way, even in approximate estimates it becomes evident, that the construction of Artashat–Agarak section within the “North–South” Road is quite expensive to be accomplished via the loan resources engaged by the state. That’s the reason the state should be looking for another means for the construction of this section. Withal, the investment programs on the PPP format, implemented separately, may not be feasible due to a number of reasons. First, the statistics of the freight traffic in Armenia indicates that the profitability of the freight traffic is relatively low (in 2012-2016, the *annual* average profit from the road freight traffic was only \$20.8 million⁴). Apart from that, one of the main problems of the transit across Armenia is the freight traffic high tariffs, which, according to different estimates, are higher than the international tariffs⁵. Hence, the

⁴ See «Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք-Statistical Yearbook of Armenia-Статистический ежегодник Армении 2016». Yerevan, 2016, P. 340.

⁵ See *D. N. Hakhverdyan, A. A. Yeghiazaryan, A. V. Grigoryan, A. A. Pakhlyan, A. S. Abrahamyan*. The Main Problems of International Competitiveness for Countries

PROJECT

perspective of constructing considerable sections of the road via private investments, and making them toll roads, may well reduce the opportunity of Armenia becoming a transit country. Moreover, it's not expedient to introduce separate investment projects for constructing tunnels in different sections of the road, as far as each investor company will be setting its own price for using the tunnel, and in the event of the absence of the scale effect those prices are going to be more expensive than ever.

Here now we offer a unique funding tool, which will engage several kinds of funding. The possible funding sources are depicted below in Table 2 by separate components.

Table 2.

POSSIBLE FUNDING SOURCES FOR THE CONSTRUCTION
PROGRAM OF THE ARTASHAT–AGARAK SECTION
IN THE “NORTH–SOUTH” ROAD

<i>Section</i>	<i>Sum</i>	<i>Funding agent</i>	<i>Justification</i>
Approximately 36 km part of Sisian–Kajaran section construction	\$150 million	Eurasian Development Bank	Existing agreement
Approximately 57 km part of Artashat – Sisian section construction	\$170 million	Asian Development Bank	Existing agreement
Construction of all the planned tunnels (14 tunnels)	\$575 million	<i>Private Chinese company</i> The total investment package upon the 20-year <i>concession agreement</i>	If the construction and operation of tunnels are tendered to one company, then uncertainty in future, as well as the risks of failures in other parts of the road,

with No Access to the Sea (by the RA example) (*in Armenian*). Yerevan, 2014, P. 62.

THE “NORTH–SOUTH ROAD CORRIDOR INVESTMENT PROGRAM”

			and the likelihood of unfair pricing competition by other operators, will reduce.
Funding for procurement, project management costs, and consulting services for the entire Artashat – Agarak section	43 million	<i>China Government grant</i>	It can be substantiated that the project management, consulting services and other procurement will be carried out by Chinese companies.
Construction of 6 km Sisian–Kajaran section, Construction of bridges, and Land alienation and resettlement expenses	22.2 mln + 38.4 mln + 3.3mln = 63.9 mln	The RA Government – state budget funding	
Construction of approx. 200 km part of Artashat–Sisian, and 42 km part of Kajaran–Agarak	724mln*	Long-term loan from the Chinese Government, via the Exim Bank serving it (on preferential terms)	The loan will be given from the investment fund set up in the frameworks of the Chinese “Belt and Road” Initiative. In the road construction works Chinese companies will be engaged, which may be a stimulating circumstance for receiving a preferential loan from the Chinese Government.

* In case of a less funding by the PRC Government, the insufficient money may be gathered through an all-Armenian fundraising.

It is recommended to attract Chinese public and private sector financial resources for the construction of the “North–South” Road sections mentioned in Table 2. It regards the engagement of credit facilities and grants on preferential terms and via concession / public – private partnership agreements. By the way, attracting funding sources by all these means has been successfully implemented and is being implemented for the development of the Balkan Silk Road.

The application of such a funding mechanism in its turn has certain difficulties. In particular, the engineering and counseling services were initially held by the organizations chosen by the Asian Development Bank, thus in case of the decisive presence of the Chinese financial factor, disagreements may arise between "old and new" research and substantiations, which may require additional expenses. Besides, the known public–private partnership mechanisms presume that part of the means collected by the private sector are transferred to the state budget, whereas in case of Armenia, it'll be appropriate during the course of the concession agreement (or at least in the first five years) not only withhold from the partial revenue inflow to the state budget, but rather provide substantial profit tax preferences to those companies.

At the same time, it is quite evident, that if possible to make the “North–South” Road a busy transit route, which will be a “connecting link” between the East and the West, the EU and China, Iran and the EAEU, then, the buyback of the investments accomplished will be possible also in mid-term period – in 5-10 years. However, this will make a positive impact on the economic development of both Armenia, and China, as well that of Armenia's southern and northern neighbors.

“NORTH–SOUTH ROAD CORRIDOR INVESTMENT PROGRAM”

In September 2009, the RA Ministry of Transport, Communication and IT presented the Asian Development Bank with the “North–South Road Corridor Investment Program”. The program funding was anticipated to be via a multi-tranche financing facility (5 tranches), with separate loan agreements for each of them to be signed. At present, the following loan agreements have been signed under the framework of the program: Asian Development Bank (ADB) – \$500 million, European Investment Bank (EIB) – €60 million and plus the Neighborhood Investment Fund (NIF Grant) – €12 million, and with the Eurasian Fund for Stabilization and Development of the Eurasian Development Bank an agreement was reached to provide with \$150 million. At the same time, a preliminary agreement was reached with the EIB on €120 million for credit funds, and on attracting about €12 million grants to the extent possible⁶.

Different indicators on the program overall cost are introduced. According to the back 2012 studies, the estimated value was \$962 million⁷, later, in the reports made by those in charge with the program implementation, the \$1.2-1.5 million indicator was brought⁸. In September 2017, in the interview given by Vahan Martirosyan, then the RA Minister of Transport, Communication and IT, it was announced that the program cost might well exceed \$2 billion⁹, when in the same 2017, according to the investment

⁶ The Program overview see the “North–South Road Corridor Investment Program” (*in Armenian*) (http://mtcit.am/main.php?lang=1&page_id=664#).

⁷ See “The current state and problems of the “North–South Road Corridor Investment Program””. ARF Bureau Office of Economic Research (*in Armenian*) (<http://www.maroukhanfoundation.org/am/wp-content/uploads/2018/03/ARF-HMF-Analysis-3-road-final.pdf>).

⁸ See “North–South Road Program” (*in Armenian*), 01.11.2013 (<http://mtcit.am/edfiles/files/Hyusis-Harav/Presentation.pdf>).

⁹ See “«The North–South» Program under control, everything is done to avoid

program uploaded in the “Invest in Armenia” website (created by the RA Ministry of Economic Development and Investments), the overall value for the “North–South” Road may reach \$3 billion¹⁰. There is no common and final agreement also on the termination of the program, the companies implementing the program, the feasibility study for separate tranches, the funding sources for the program-anticipated works. Up to this date, from the anticipated 556 km only 40 km have been constructed, when the road construction was assumed to have been completed by the end of 2019. In such a situation, different experts and expert groups not only question the expediency of building the corridor¹¹, but speak of the impossibility of the entire project implementation¹².

According to the information placed on the official website of the RA Ministry of Transport, Communication and IT¹³, at the end of 2018, it is planned to complete the construction works for the Tranche 3 Talin–Lanjik about 18.7-km long section, and in June 2019, the Lanjik–Gyumri section of about 27.5 km, as well as that of the Tranche 2 Ashtarak–Talin section with about 42 km. Indefinite are not only the deadlines for completing the construction works of the Tranche 4 (Artashat–Kajaran 304 km, and Kajaran–Agarak approximately 42 km), and the Tranche 5 (the Gyumri bypassing Bavra section of 60 km), as well as the dates for launching those. Withal, the funding sources for those tranches also haven’t been fixed. All is known is that part of the Tranche 4 Artashat–Kajaran

misdeed either financial, or construction, says the Minister” (*in Armenian*). “Tert.am”, 26.09.2017 (<http://www.tert.am/am/news/2017/09/26/vahan-martirosyan/2494026>).

¹⁰ See “Construction of Two Tunnels Within the “North–South Road Corridor Investment Program” (<http://investmentprojects.am/media/2017/01/84.pdf>).

¹¹ See “The current state and problems of the “North–South Road Corridor Investment Program”” (*in Armenian*) (<http://www.maroukhanfoundation.org/am/wp-content/uploads/2018/03/ARF-HMF-Analysis-3-road-final.pdf>).

¹² See “Armenia short of financial resources to complete North–South highway construction–ADB representative, Silva Adamyan” (*in Armenian*). “Tert.am”, 30.08.2017 (<http://www.tert.am/am/news/2017/08/30/north-south/2468687>).

¹³ About the Program see the “North–South Road Corridor Investment Program” (*in Armenian*) (http://mtcit.am/main.php?lang=1&page_id=664).

section is to be financed by the Asian Development Bank (for \$170 million), and for financing the 36 km-long part of Kajaran–Agarak section, a \$150 million loan agreement was signed with the Eurasian Development Bank. For financing a part of the Tranche 5, a preliminary consent was reached with the EIB for €120 million. Negotiations on attracting other donors are still in progress.

Simultaneously, as the works envisaged by these two Tranches are more complex and require larger funding volumes, the possibility for engaging private investments on public-private partnership (PPP) format is also considered.

By the Tranche 4, the construction of two road sections is planned: Artashat–Kajaran 304 km, and Kajaran–Agarak 56 km (which will be cut down to 42 km by the 4.7 km tunnel construction). The studies have been conducted by the specialists of the *SPEA Ingegneria Europea*, and the IRD Engineering Consortium Italian companies. The Artashat–Kajaran section, due to its location peculiarities, was divided into two subsections – Artashat–Sisian, and Sisian–Kajaran.



Pic. 1 (<http://www.northsouth.am/am/categories/show/126>).

Moreover, there will be no essential deviations from the existing road, simply it will be necessary to widen, ensuring its compliance with the concrete road standards, and as for the Sisian–Kajaran section, a new program has been drawn forward, which bypasses the communities, monuments of historical and cultural value, gas

pipelines, etc., as far as possible¹⁴. Pursuant to the preliminary estimates (2016 data), approximately \$800 million will be spent on the Sisian–Kajaran section¹⁵. Nevertheless, investment programs have already been introduced for one of the longest tunnels, Bargushat, 8,6 km, and the other one cutting down the Kajaran–Agarak section, Kajaran, 4,7 km, with respectively \$180 and \$125 million estimates¹⁶, which indicates that the anticipated cost is evidently going to outdo.

Solution of the problems of alienation, compensation and resettlement, as well as assessment of the financial value of land properties in case the programs are implemented, are of particular importance and cause certain difficulties. On account of these circumstances, we have calculated the approximate value of construction of Artashat–Ashtarak road section, which is brought in Table 1 by its components. We have divided the mentioned section into three parts: Artashat–Sisian (about 256 km), Sisian–Kajaran (60 km), and Kajaran–Agarak (42 km). As the Tranche 4, just like Tranche 3, may be placed into the category A in terms of environmental protection, alienation of lands, and resettlement, thus it was the expenses planned by the Tranche 3 that played a decisive role in calculating the Tranche 4 expenses*.

¹⁴ See “The preliminary results of the “North–South” Tranche 4 feasibility study are ready” (*in Armenian*). “Hetq”, 29.02.2016 (<http://hetq.am/arm/news/66095/hyusis-haravi-transh-4-i-tekhnika-tntesakan-usumnasirutyannakhnakan-ardyunqery-patrast-en.html>).

¹⁵ See “The results of the North–South Road Artashat–Kajaran section technical-economic investigation discussed” (*in Armenian*) (https://www.syuniacyerkir.am/news_view.php?post_id=15497).

¹⁶ See “Construction of Two Tunnels Within the North–South Road Corridor Investment Program” (<http://investmentprojects.am/media/2017/01/84.pdf>).

* Though the Tranche 3 primarily anticipated the modernization and widening of the already existing road, and in Tranche 4 the road mainly deviates from the existing mainroad, which implies more expense.

**ՉԻՆԱՍՏԱՆԻ «ԳՈՏԻ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀ»
ՆԱԽԱԶԵԴՈՒՅՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՆԵՐԳՐԱՎՄԱՆ
ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՔԱՐՏԵԶ**

<p>Խնդրի էությունը. Հայաստանի ինտեգրումը չինական «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությանը</p>	<p>Պատասխանատու. ՀՀ Կառավարություն՝ ի դեմս ՀՀ տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարության, ՀՀ տնտեսական զարգացման և ներդրումների նախարարության, ՀՀ արտաքին գործերի նախարարության</p> <p>Խորհրդատու. ՀՀ ՊՆ ՊԱՀՀ</p>
<p>Ընթացիկ վիճակը. Հայաստանը դուրս է մնացել չինական «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունից, թեև այս նախագծին նրա մասնակցությանը հավանություն է տվել և իրատեսական է համարել ՉԺՀ նախագահը, իսկ ՌԴ և ՉԺՀ նախագահները հայտարարել են ԵԱՏՄ-ի և Չինաստանի միջև համագործակցության ծավալման մասին: Նման իրավիճակը պայմանավորված է առավելապես Հայաստանի ենթակառուցվածքների ոչ համարժեք կացությամբ, մասնավորապես՝ մինչ օրս կառուցվել է «Հյուսիս-հարավ» ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրով նախատեսվող 556 կմ ընդհանուր երկարությամբ Մեղրի-Երևան-Բավրա ավտոճանապարհի ընդամենը 40 կմ-ը, իսկ Իրան-Հայաստան երկաթգծի կառուցման նախագիծն այդպես էլ կյանքի չի կոչվել (մինչդեռ նախագիծը ՀՀ Կառավարության հավանությանն է արժանացել դեռ 2014 թ. օգոստոսին):</p>	<p>Պատասխանատու. ՀՀ Կառավարություն՝ ի դեմս ՀՀ տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարության</p>

Հ/հ	Միջոցառում	Ակնկալվող արդյունք	Կատարման ժամկետ*		Պատասխանատու, կատարող, խորհրդատու
			սկիզբ	ավարտ	
1	2	3	4	5	6
<p>I. ՀՀ ՊՆ ՊԱՀՀ-ի մշակման հիմքի վրա Չինաստանի «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությանը Հայաստանի արդյունավետ ինտեգրման ռազմավարության հաստատում</p>					
1.	<p><i>Չինական «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությանը Հայաստանի արդյունավետ ինտեգրման ռազմավարության մշակում</i></p>	<p><i>Բազմակողմանի (տնտեսական, աշխարհաքաղաքական) հիմնավորումներով իրատեսական համապարփակ ռազմավարություն, որը կլինի պետական համակարգի մարմինների կատարման համար պարտադիր</i></p>	<p><i>2018 թ. սեպտեմբեր</i></p>	<p><i>2018 թ. նոյեմբեր</i></p>	<p>Պատասխանատու. ՀՀ Կառավարություն՝ ի դեմս ՀՀ տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարության, ՀՀ տնտեսական զարգացման և ներդրումների նախարարության, ՀՀ արտաքին գործերի նախարարության</p> <p>խորհրդատու. ՀՀ ՊՆ ՊԱՀՀ</p>

* Ներկայացված ժամկետները հիմնված են նախնական հաշվարկների վրա և ենթակա են փոփոխության:

1	2	3	4	5	6
2.	Ռազմավարության փորձաքննություն (հասարակական և պատկան մարմինների ներկայացուցիչների փորձագիտական խմբում)	Փորձագիտական խմբի եզրակացություն	2018 թ. դեկտեմբեր	2019 թ. հունվար	Կատարող. փորձագիտական խումբ
3.	Չինական «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությանը Հայաստանի արդյունավետ ինտեգրման ռազմավարության հաստատում	Հաստատված ռազմավարություն	-	2019 թ. փետրվար	Կատարող. ՀՀ Կառավարություն
II. «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությանը Հայաստանի արդյունավետ ինտեգրման նախապայմանների ապահովում (գուզահեռ աշխատակարգով)					
4.	«Հյուսիս-հարավ» ավտոճանապարհային նախագծի Տրանշ 4, 5-ով նախատեսված հատվածների շինարարությանն ուղի ներդրումային նախագծի պատրաստում	«Հյուսիս-հարավ» նախագծի Տրանշ 4, 5-ի ուղի ներդրումային նախագիծ	2018 թ. սեպտեմբեր	2019 թ. մայիս	Կատարող. ՀՀ տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարություն, ՀՀ տնտեսական զարգացման և ներդրումների նախարարություն

1	2	3	4	5	6
5.	Տրանշ 4, 5-ով նախատեսված հատվածների շինարարության ներդրումային նախագծի փորձաքննություն	Փորձաքննական եզրակացություն	2019 թ. հունվար	2019 թ. ապրիլ	Կատարող. Փորձագիտական խումբ
6.	Տրանշ 4, 5-ով նախատեսված հատվածների շինարարություն	«Հյուսիս–հարավ» ավտոմայրուղու Տրանշ 4, 5-ով նախատեսված հատվածների կառուցում	2019 թ. մայիս	2025 թ. հուլիս	Պատասխանատու. ՀՀ տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարություն Կատարող. կապալառու ընկերություններ
7.	Հարկային և մաքսային քաղաքականության համապատասխանեցում խնդիրների լուծմանը (չինական ընկերությունների, ներդրումների, հարկերի, բեռնափոխադրումների սակագների գծով արտոնությունների տրամադրում)	Բարենպաստ հարկային և մաքսային ռեժիմներ՝ օտարերկրյա ներդրումների, տարանցիկ փոխադրումների այլ տնտեսական գործարքների համար	2018 թ. հոկտեմբեր	2019 թ. հոկտեմբեր	Կատարող. ՀՀ պետական եկամուտների կոմիտե, ՀՀ ֆինանսների նախարարություն

1	2	3	4	5	6
8.	<p>ՀՀ-ում գործող ազատ տնտեսական գոտիներում գործարարության ծավալման համար համապատասխան ենթակառուցվածքների ձևավորում, ազատ գոտու կազմակերպչի մատուցած ծառայությունների ցանկի և սակագների հստակեցում ու համապատասխանեցում միջազգային չափանիշներին</p>	<p>Հայաստանում իրական առավելություններ տրամադրող ազատ տնտեսական գոտիների առկայություն</p>	<p>2018 թ. հոկտեմբեր</p>	<p>2019 թ. հոկտեմբեր</p>	<p>Պատասխանատու. ՀՀ տնտեսական զարգացման և ներդրումների նախարարություն</p> <p>Կատարող. «Ալյանս», «Մերիդիան», «Մեդրի» ազատ տնտեսական գոտի ՓԲԸ-ներ</p>
9.	<p>ՀՀ-ում բարենպաստ ներդրումային միջավայրի առկայության վերաբերյալ իրազեկիչ միջոցառումների կազմակերպում «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությանը մասնակցող պետություններում</p>	<p>Հայաստանում բարենպաստ տնտեսական միջավայրի գոյության մասին իրազեկված միջազգային հանրություն</p>	<p>2019 թ. մայիս</p>	<p>2019 թ. հոկտեմբեր</p>	<p>Պատասխանատու. ՀՀ տնտեսական զարգացման և ներդրումների նախարարություն</p> <p>Կատարող. Գործարարության աջակցման գրասենյակ, այլ պետություններում ՀՀ դեսպանատներին կից առևտրական ներկայացուցչություններ</p>

1	2	3	4	5	6
III. «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությանը Հայաստանի արդյունավետ ինտեգրման համար բանակցությունների փուլ՝ ըստ շահագրգիռ և մասնակից կողմերի					
10.	<i>Բանակցային փաստաթղթի պատրաստում՝ Հայաստան–Չինաստան արդյունավետ համագործակցության բոլոր կողմերի (տրանսպորտային, տնտեսական, ֆինանսական և այլն) ներառմամբ</i>	<i>Բանակցային փաթեթ</i>	<i>2018 թ. հունիս</i>	<i>2019 թ. մայրտ</i>	<i>Կատարող.</i> <i>ՀՀ արտաքին գործերի նախարարություն, ՀՀ տնտեսական զարգացման և ներդրումների նախարարություն</i> <i>Խորհրդատու.</i> <i>ՀՀ ՊՆ ՊԱՀՀ</i>
11.	<i>Բուն բանակցությունների փուլ (Չինաստանի հետ համաձայնեցմամբ)</i>	<i>«Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությանը Հայաստանի մասնակցության վերաբերյալ համատեղ հայտարարություն</i>	<i>2019 թ. մայրտ (փոխհամաձայնեցմամբ)</i>	<i>2019 թ. հունիս (փոխհամաձայնեցմամբ)</i>	<i>Մասնակից՝</i> <i>Չինաստանի և ՀՀ տնտեսական ու արտաքին կապերի գերատեսչությունների ներկայացուցիչներ, գործարար համայնքի ներկայացուցիչներ</i>

1	2	3	4	5	6
12.	<p>«Հյուսիս-հարավ» նախագծի Տրանշ 4-ով նախատեսված հատվածների կառուցման ֆինանսավորման հայտի (724 մլն) և դրամաշնորհի դիմումի պատրաստում (43 մլն) նոր ներդրումային նախագծի հիման վրա</p>	<p>Ֆինանսավորման հայտ, դրամաշնորհի դիմում</p>	<p>2019 թ. օգոստոս</p>	<p>2019 թ. դեկտեմբեր</p>	<p>Կատարող. ՀՀ տրանսպորտի, կապի և ՏՏ նախարարություն</p> <p>Խորհրդատու. ՀՀ ֆինանսների նախարարություն</p>
13.	<p>724 մլն դոլար ֆինանսավորման հայտի ներկայացում Չինաստանի կառավարությանը</p>	<p>Հաստատված հայտ</p>	<p>2020 թ. հունվար</p>	<p>Հայտի քննության խելամիտ ժամկետներում</p>	<p>Կատարող. ՀՀ տրանսպորտի, կապի և ՏՏ նախարարություն</p> <p>Խորհրդատու. ՀՀ ֆինանսների նախարարություն</p>

1	2	3	4	5	6
14.	<p>43 մլն դրամաշնորհի դիմումի ներկայացում</p> <p>Չինաստանի կառավարությանը (Արտաշատ–Ազարակ հատվածի կառուցման համար անհրաժեշտ գնումների, խորհրդատվական ծառայությունների, կառավարման ծախսերի ֆինանսավորման համար)</p>	<p>Դրամաշնորհի հաստատված դիմում</p>	<p>2020 թ. մարտ</p>	<p>Դիմումի ուսումնասիրության խելամիտ ժամկետներում</p>	<p>Կատարող. ՀՀ տրանսպորտի, կապի և ՏՏ նախարարություն</p> <p>Խորհրդատու. ՀՀ ֆինանսների նախարարություն</p>
15.	<p>Վարկի (724 մլն) դիմումի ներկայացում Չինաստանի կառավարության որոշմամբ ֆինանսաբանկային հաստատություն (համապատասխան տեխնիկատնտեսական հիմնավորումներով և ներդրումային միջավայրի ուսումնասիրություններով)</p>	<p>Վարկի հաստատված դիմում</p>	<p>2020 թ. մայիս</p>	<p>Վարկային դիմումի դիտարկման խելամիտ ժամկետներում</p>	<p>Կատարող. ՀՀ տրանսպորտի, կապի և ՏՏ նախարարություն</p> <p>Խորհրդատու. ՀՀ ֆինանսների նախարարություն</p>

1	2	3	4	5	6
16.	<p>Հայ-չինական գործարարական համաժողովի կազմակերպում՝ Արտաշատ – Ագարակ հատվածի թունելների կառուցման ներդրումային ծրագրերի ներկայացմամբ</p>	<p>Ներդրումային նախագծի վերաբերյալ պայմանավորվածության ձեռքբերում՝ համագործակցության հուշագրի ստորագրմամբ</p>	-	2020 թ. մայրս	<p>Կատարող. ՀՀ տնտեսական զարգացման և ներդրումների նախարարություն, Մասնակից. Զինաստանի, Հայաստանի, «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությանը մասնակցող այլ պետությունների գործարար հանրության և պետական մարմինների ներկայացուցիչներ</p>
17.	<p>Չինական ընկերության հետ կոնցեսիոն պայմանագրի (575 մլն) պատրաստում, փորձաքննություն և ներկայացում ստորագրման</p>	<p>Կոնցեսիոն պայմանագիր</p>	2020 թ. ապրիլ	2020 թ. հուլիս	<p>Կատարող. ՀՀ տրանսպորտի, կապի և ՏՏ նախարարություն</p>

ROADMAP OF ARMENIA'S INTEGRATION INTO THE CHINESE "BELT AND ROAD" INITIATIVE

<p><i>The essence of the issue:</i> Armenia's integration into the Chinese "Belt and Road" Initiative (BRI) "North-South" Road</p>	<p><i>Authority in charge:</i> the Government of the RA, on behalf of the RA Ministry of Transport, Communication and Information Technologies, the RA Ministry of Economic Development and Investments, the RA Ministry of Foreign Affairs</p> <p><i>Consulting authority:</i> the RA Ministry of Defense</p>
<p><i>Current state of affairs:</i> Armenia has been left out of the Chinese "Belt and Road" Initiative despite the fact that Armenia's participation in this project has been welcomed and characterized as realistic by the PRC President, and the Presidents of Russia and China have announced promoting cooperation between the EAEU and China. The key reason for this situation is mainly the inadequate state of Armenia's infrastructures, in particular, up to now only 40 km of the anticipated overall 556 km-long Meghri-Yerevan-Bavra Highway, within the "North-South" Road Corridor investment program has been constructed. As for the construction of the Iran-Armenia railway project, it was never brought into life (albeit, the project was approved by the Government back in August 2014).</p>	<p><i>Authority in charge:</i> the RA Government, on behalf of the Ministry of Transport, Communication and Information Technologies</p>

“BELT AND ROAD”, ROADMAP OF ARMENIA'S INTEGRATION

N/n	Event	Outcome anticipated	Implementation deadlines		The authority in charge, the executor and the consultant for the corresponding stage of the project
			Beginning	Termination	
1	2	3	4	5	6
I. Approval of the strategy of Armenia's effective integration into the BRI based on the elaboration of the NDRU, MOD, RA					
1.	<i>Strategy Elaboration of Armenia's effective integration into the Chinese BRI</i>	<i>A realistic and all-out strategy backed up with multi-factor (economic, geopolitical) arguments, which will be mandatory for the state authorities</i>	<i>September 2018</i>	<i>November 2018</i>	Authority in charge: <i>the RA Government, on behalf of the RA Ministry of Transport, Communication and Information Technologies, the RA Ministry of Economic Development and Investments, the RA Ministry of Foreign Affairs</i> Consultant: <i>the RA Ministry of Defense</i>

“BELT AND ROAD”, ROADMAP OF ARMENIA’S INTEGRATION

1	2	3	4	5	6
2.	<i>Strategy review (by the expert group comprised of representatives of NGO and public authorities)</i>	<i>Expert Group conclusion</i>	<i>December 2018</i>	<i>January 2019</i>	Executor: <i>Expert Group</i>
3.	<i>Approval of strategy of Armenia's effective integration into the BRI</i>	<i>Approved strategy</i>	-	<i>February 2019</i>	Executor: the RA Government
II. Ensuring the prerequisites for Armenia's effective integration into the BRI (in a parallel operating regime)					
4.	<i>Designing a new investment project for the construction of the sections planned by the "North-South" Road Tranche 4 and 5</i>	<i>A new investment project of the "North-South" project Tranche 4 and 5</i>	<i>September 2018</i>	<i>May 2019</i>	Executor: the RA Ministry of Transport, Communication and Information Technologies, the RA Ministry of Economic Development and Investments

“BELT AND ROAD”, ROADMAP OF ARMENIA'S INTEGRATION

1	2	3	4	5	6
5.	<i>Reviewing the investment programs for the construction of sections planned by the “North–South” Road Tranche 4 and 5</i>	<i>Review conclusion</i>	<i>January 2019</i>	<i>April 2019</i>	Executor: <i>Expert Group</i>
6.	<i>Construction of sections planned by the “North–South” Road Tranche 4 and 5</i>	<i>Building the sections planned by the “North–South” Road Tranche 4 and 5</i>	<i>May 2019</i>	<i>July 2025</i>	Authority in charge: <i>the RA Ministry of Transport, Communication and Information Technologies</i> Executor: <i>Contracting companies</i>
7.	<i>The Tax and Customs Policy compliance with the task-solution (providing Chinese companies with privileges on investments, taxes, and freight tariffs)</i>	<i>Favorable tax and customs regimes for foreign investment, transit shipping, and other economic transactions</i>	<i>October 2018</i>	<i>October 2019</i>	Executor: <i>the RA State Revenue Committee, the RA Ministry of Finance</i>

“BELT AND ROAD”, ROADMAP OF ARMENIA’S INTEGRATION

1	2	3	4	5	6
8.	<i>Formation of relevant infrastructures for business expansion in the free economic zones operating in the RA, specification of the list of services and tariffs provided by the free zone organizer, and compliance with international standards</i>	<i>Free economic zones providing real advantages in Armenia</i>	<i>October 2018</i>	<i>October 2019</i>	<p>Authority in charge: <i>the RA Ministry of Economic Development and Investments</i></p> <p>Executor: <i>“Alliance”, “Meridian”, “Meghri” free economic zone CJSCs</i></p>
9.	<i>Organization of awareness raising events on the availability of a favorable investment climate in the countries participating in the BRI</i>	<i>An international community aware of Armenia's favorable economic environment</i>	<i>May 2019</i>	<i>October 2019</i>	<p>Authority in charge: <i>the RA Ministry of Economic Development and Investments</i></p> <p>Executor: <i>Business Support Office, commercial representations at the RA embassies in other countries</i></p>

“BELT AND ROAD”, ROADMAP OF ARMENIA’S INTEGRATION

1	2	3	4	5	6
III. The stage of negotiations for Armenia’s effective integration into the BRI, according to stakeholders and participants					
10.	<i>Preparation of the negotiation document, with the integration of all aspects of Armenia–China effective cooperation (transport, economic, financial, etc.)</i>	<i>Negotiation package</i>	<i>June 2018</i>	<i>March 2019</i>	Executor: <i>the RA Ministry of Foreign Affairs, the RA Ministry of Economic Development and Investments</i> Consultant: <i>NDRU, MOD, RA</i>
11.	<i>The main round of talks (coordinated with China)</i>	<i>Joint statement on Armenia’s participation in the “Belt and Road” initiative</i>	<i>March 2019 (mutually agreed)</i>	<i>June 2019 (mutually agreed)</i>	Participant: <i>China’s and Armenia’s representatives of economic and foreign relations agencies, and of business communities</i>
12.	<i>Preparation of the request for Funding Application (for \$724 million), and the grant application (for \$43 million) for the construction of sections planned by the “North–South” Road Tranche 4</i>	<i>Funding Application, Grant Application</i>	<i>August 2019</i>	<i>December 2019</i>	Executor: <i>the RA Ministry of Transport, Communication and Information Technologies</i> Consultant: <i>the RA Ministry of Finance</i>

"BELT AND ROAD", ROADMAP OF ARMENIA'S INTEGRATION

1	2	3	4	5	6
13.	<i>Submitting a \$724 million funding application to the Government of China</i>	<i>Approved application</i>	<i>January 2020</i>	<i>Within reasonable terms of examining the application</i>	Executor: <i>the RA Ministry of Transport, Communication and Information Technologies</i>
14.	<i>Submitting a \$43 million grant application to the Government of China (for funding the necessary procurement, consulting services, and management expenses for the construction of Artashat-Agarak section)</i>	<i>Grant award application</i>	<i>March 2020</i>	<i>Within reasonable terms of studying the application</i>	Executor: <i>the RA Ministry of Transport, Communication and Information Technologies</i> Consultant: <i>the RA Ministry of Finance</i>

“BELT AND ROAD”, ROADMAP OF ARMENIA'S INTEGRATION

1	2	3	4	5	6
15.	<i>Submitting a \$ 724 million loan application to a financial and banking institution by the decision of the Government of China (with relevant feasibility and investment climate studies)</i>	<i>Loan approval application</i>	<i>May 2020</i>	<i>Within reasonable terms of considering the application</i>	<p>Executor: <i>the RA Ministry of Transport, Communication and Information Technologies</i></p> <p>Consultant: <i>the RA Ministry of Finance</i></p>
16.	<i>Organizing a Chinese-Armenian joint conference introducing the investment programs for the construction of Artashat and Agarak tunnels</i>	<i>Reaching an agreement on the investment project by signing a Memorandum of Cooperation</i>	-	<i>March 2020</i>	<p>Executor: <i>the RA Ministry of Economic Development and Investments</i></p> <p>Participant: <i>Representatives from public agencies and business communities of China, Armenia, and other states participating in the “Belt and Road” initiative</i></p>

"BELT AND ROAD", ROADMAP OF ARMENIA'S INTEGRATION

1	2	3	4	5	6
17.	<i>Preparing, reviewing and signing a concession agreement (for \$575 million) with the Chinese company</i>	<i>Concession agreement</i>	<i>April 2020</i>	<i>July 2020</i>	<i>Executor:</i> <i>the RA Ministry of Transport, Communication and Information Technologies</i>

ԳԻՏԱԿԻՐԱՌԱԿԱՆ ՄՇԱԿՈՒՄՆԵՐ

ACADEMIC-APPLIED DEVELOPMENTS

ՉԻՆԱՍՏԱՆԻ «ՄԵԿ ԳՈՏԻ՝ ՄԵԿ ՃԱՆԱՊԱՐՀ»
ՆԱԽԱԶԵՌՆՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ
ՀՀ ՆԵՐԳՐԱՎՄԱՆ ՌԱԶՄԱՎԱՐԱԿԱՆ
ՀՆԱՐԱՎՈՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

- Բ. Պ. ՊՈՂՈՍՅԱՆ, պատմական գիտությունների թեկնածու,
ՀՀ ՊՆ ՊԱՀՀ-ի պետի տեղակալ,*
- Ա. Գ. ԴԱՎԹՅԱՆ, տնտեսագիտության թեկնածու, ՀՀ ՊՆ ՊԱՀՀ-ի
ԱՌՀԻ-ի Տարածաշրջանային ռազմավարական
վերլուծությունների կենտրոնի գիտնական-վերլուծաբան,*
- Գ. Է. ՀԱՐՈՒԹՅՈՒՆՅԱՆ, տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ,
ՀՀ ՊՆ ՊԱՀՀ-ի ԱՌՀԻ-ի Տարածաշրջանային ռազմավարական
վերլուծությունների կենտրոնի գիտնական-վերլուծաբան*



**1. ԱՇԽԱՐՀԱՔԱՂԱՔԱԿԱՆ
ՀՆԱՐԱՎՈՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ**

Վերջին տասնամյակում միջազգային անվտանգային ճարտարապետությունը ենթարկվում է էական կերպափոխումների: Հետսառըպատերազմյան միաբևեռ համակարգն

աստիճանաբար իր տեղն է զիջում տարբեր ուժային կենտրոնների միջև նրցակցության, համագործակցության և հակասությունների խաչման պայմաններում ձևավորվող նոր աշխարհակարգին: ԱՄՆ-ը պահպանում է իր բացարձակ առաջատար դիրքերը, սակայն միջազգային հարաբերություններում գնալով մեծանում է այլ դերակատարների, առաջին հերթին՝ Չինաստանի, Հնդկաստանի, Գերմանիայի, Ռուսաստանի դերակատարությունը: Համաշխարհային մակարդակով նոր աշխարհակարգի ձևավորման վրա ազդող համար գործոններից մեկը Չինաստանի արագընթաց վերելքն է: Նա ինչպես ՀՆԱ-ի, այնպես էլ ռազմական ծախսերի առումով արդեն զբաղեցնում է աշխարհում երկրորդ տեղը: 2008 թ. համեմատությամբ 2017 թ. համաշխարհային

ռազմական ծախսերում Չինաստանի մասնաբաժինը 5,8 %-ից հասել է 13 %-ի՝ կազմելով 228 միլիարդ դոլար¹:

Չինաստանի ազդեցության աճման կարևոր ցուցիչներից է 2013 թ. սեպտեմբերին նրա առաջ քաշած «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությունը: Դրա հիմնական նպատակը Եվրոպային Չինաստանը կապող նոր ցամաքային ու ծովային տրանսպորտային ենթակառուցվածքների ստեղծումն է: Դա հնարավորություն կտա նվազեցնելու Չինաստանի կախումը այն ծովային երթուղիներից, առաջին հերթին՝ Մալակկայի նեղուցից, որոնք վերահսկում են ԱՄՆ-ի ռազմածովային ուժերը: Միևնույն ժամանակ, տարբեր պետություններում Չինաստանի կատարած ներդրումները և տրամադրած վարկերը հանգեցնելու են դրանցում Չինաստանի տնտեսական, իսկ այնուհետև նաև քաղաքական ազդեցության մեծացմանը: Այս նախաձեռնությունը Չինաստանին հնարավորություն է տալիս հանդես գալու որպես միջազգային անվտանգային ճարտարապետության պատասխանատու դերակատար, որն իր տնտեսական հզորության ծավալումն օգտագործում է այլ պետություններին աջակցելու նպատակով:

Հայաստանի նկատմամբ Ադրբեջանի և Թուրքիայի վարած թշնամական քաղաքականության հետևանքով Հայաստանը դուրս է մնացել տարածաշրջանում իրականացվող ենթակառուցվածքային ծրագրերից: Առաջընթաց չկա նաև դեռ 2008 թ. հայտարարված Իրան – Հայաստան նոր երկաթգծի կառուցման գործում: Հնդկաստանը Իրանի, Ադրբեջանի ու Ռուսաստանի տարածքներով անցնող ու Հյուսիսային Եվրոպային երկաթուղային ճանապարհով կապող «Հյուսիս – հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի գոյության հաշվառմամբ (արդեն գործարկվել է ադրբեջանական Աստարա – իրանական Աստարա երկաթուղին, և միջանցքի լիարժեք գործարկման համար անհրաժեշտ է Իրանում ավարտին հասցնել Ռաշտ – Աստարա երկաթգիծը) Իրան – Հայաստան երկաթգծի կառուցման հավանականությունը բավականաչափ նվազել է:

¹ Stu “Global military spending remains high at \$1.7 trillion”. “Stockholm International Peace Research Institute”, 02.05.2018 (<https://www.sipri.org/media/press-release/2018/global-military-spending-remains-high-17-trillion>):

Միակ բացառությունը 2016 թ. մեկնարկած «Պարսից ծոց – Սև ծով» մուլտիմոդալ (բազմատեսակ) տրանսպորտային միջանցքի նախագիծն է, որի մասնակից պետություններն են Իրանը, Հայաստանը, Վրաստանը, Ադրբեջանը, Բուլղարիան ու Հունաստանը: Այն նախատեսում է Իրանից Եվրոպա և հակառակ ուղղությամբ կատարվող բեռնափոխադրումներ Հայաստանի ու Վրաստանի տարածքներով: Նախագծի շրջանակում կայացել են երեք փորձագիտական հանդիպումներ, որոնցից վերջինը՝ 2017 թ. հոկտեմբերին, անցկացվել է Թբիլիսիում: Նախատեսվում է ծրագրի վերաբերյալ համաձայնագիրն ստորագրել մինչև 2018 թ. ավարտը:

Իրան – Չինաստան գործող տարանցիկ ճանապարհներին «Պարսից ծոց – Սև ծով» տրանսպորտային միջանցքի ինտեգրումը հնարավորություն կտա գործարկելու Չինաստան – Եվրոպա ևս մեկ երթուղի, որը կանցնի Հայաստանի տարածքով: Տվյալ հնարավորության իրականացումը կարող է էական նշանակություն ունենալ ՀՀ աշխարհառազմավարական ռեսուրսի մեծացման գործում:

«Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակում Չինաստանը էական նշանակություն է տալիս Իրանին: Իրանն ու Չինաստանն ունեն սերտ առևտրատնտեսական հարաբերություններ, ընդ որում, ապրանքափոխանակությունը հիմնականում կատարվում է ծովային ուղիներով: 2016 թ. հունվարին երկու պետություններն ստորագրել են երկկողմ ապրանքաշրջանառությունը մինչև 2026 թ. 600 միլիարդ դոլարի հասցնելու վերաբերյալ համաձայնագիր²: Չինաստանը իրանական նավթի համար մեկ գնորդն է³: 2018 թ. առաջին չորս ամիսներին Իրանից արտահանված հեղուկ գազի 1,86 միլիոն մետրիկ տոննայի հիմնական գնորդը ևս Չինաստանն է⁴: 2016 թ. գործարկվել է Իրանը Չինաստանի հետ կապող

² Stu *Golnar Motevalli*. China, Iran Agree to Expand Trade to \$600 Billion in a Decade. “Bloomberg”, 23.01.2016 (<https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-01-23/china-iran-agree-to-expand-trade-to-600-billion-in-a-decade>):

³ Stu “Iran’s Oil Exports Near 1 Billion Barrels in 2017”. “Financial Tribune”, 01.01.2018 (<https://financialtribune.com/articles/energy-economy/79082/iran-oil-exports-near-1-billion-barrels-in-2017>):

⁴ Stu “Iran’s LNG Exports Jump as China, US Lock Horns in Trade War”. “Sputnik”, 24.04.2018 (<https://sputniknews.com/business/201804241063861611-iran-china-gas/>):

Չինաստան – Ղազախստան – Թուրքմենստան – Իրան երկաթգիծը, որը այդ երկու պետություններին հնարավորություն է տալիս ապրանքափոխադրումներ կատարելու նաև ցամաքով: Փաստորեն Չինաստանն ինչպես ծովով, այնպես էլ երկաթգծով արդեն կապված է Իրանի հետ, ինչը հնարավորություն է ստեղծում բեռնափոխադրումները Չինաստանից դեպի Եվրոպա և հակառակ ուղղությամբ Իրանի տարածքով կազմակերպելու համար:

2015 թ. հուլիսին Իրանի միջուկային ծրագրի վերաբերյալ Իրանի և ՄԱԿ-ի Անվտանգության խորհրդի հինգ մշտական անդամների ու Գերմանիայի միջև ստորագրված համաձայնագիրը և ըստ այդմ 2016 թ. հունվարին Իրանի նկատմամբ գործող միջազգային պատժամիջոցների մի մասի հանումը հնարավորություն տվեցին միջազգային տնտեսական համակարգում Իրանի ներգրավումը աստիճանաբար մեծացնելու համար, ինչը նպաստավոր պայմաններ էր ստեղծում նաև Չինաստանից Եվրոպա և հակառակ ուղղություններով բեռնափոխադրումները Իրանի տարածքով կատարելու համար:

Սակայն Իրանի միջուկային ծրագրի վերաբերյալ համաձայնագրից 2018 թ. մայիսին ԱՄՆ-ի դուրս գալուց հետո Իրանում արևմտյան ընկերությունների տնտեսական գործունեության ծավալման հեռանկարները խիստ անորոշ են: ԱՄՆ-ը հայտարարել է, որ Իրանում տնտեսական գործունեություն վարող ցանկացած օտարերկրյա ընկերության նկատմամբ կկիրառի պատժամիջոցներ: Ամերիկյան իշխանությունները 2018 թ. մայիսին օտարերկրյա ընկերություններին տվել են երեքից վեց ամիս ժամանակ արդեն սկսած ծրագրերը դադարեցնելու համար⁵: Մի շարք խոշոր եվրոպական ընկերություններ (\$րանսիական «Տոտալը» և «Պեժո-Սիտրոնը», դանիական «Մաերսկը») արդեն հայտարարել են, որ ԱՄՆ-ի պատժամիջոցների պատճառով մտադիր են դադարեցնել Իրանում իրենց գործունեությունը⁶: Մինևսյն

⁵ Stu “Businesses given three to six months to “get out” of Iran”. “The Jerusalem Post”, 10.05.2018 (<https://www.jpost.com/Israel-News/Businesses-given-three-to-six-months-to-get-out-of-Iran-556020>):

⁶ Stu “Total set to pull out of Iran gas deal without sanctions waiver”. “BBC News”, 16.05.2018 (<https://www.bbc.com/news/business-44147814>); “Denmark’s Maersk Tankers ends Iran shipping after renewed US sanctions”. “The Local”, 17.05.2018 (<https://www.thelocal.dk/20180517/denmarks-maersk-tankers-ends-iran-shipping-after->

Ժամանակ, գերմանական «Ֆոլկսվագեն գրուպ», իտալական «Անսալ-դո Էներգիա», ֆրանսիական «Ռենո» ընկերությունները շեշտել են Իրանում գործունեությունը շարունակելու իրենց շահագրգռվածությունը:

Ռուսաստանը, Չինաստանը, Գերմանիան, Ֆրանսիան և Մեծ Բրիտանիան հայտարարել են միջուկային ծրագրի վերաբերյալ համաձայնագրի շարունակման մտադրության մասին: Այս խնդրում Ռուսաստանի և Չինաստանի միասնական դիրքորոշումը հաստատվել է նաև 2018 թ. հունիսի 10-ին՝ Համագործակցության շանհայյան կազմակերպության գագաթնաժողովի հայտարարությամբ⁷: Համաձայնագրից դուրս չգալու մասին է հայտարարել նաև Իրանը՝ միևնույն ժամանակ շեշտելով, որ պետք է շարունակի ստանալ համաձայնագրից բխող տնտեսական օգուտներ⁸: Ամենայն հավանականությամբ, համաձայնագրի անդամ պետությունները կփորձեն եղանակներ գտնել Իրանի հետ տնտեսական գործակցությունը շարունակող ընկերությունների վրա ամերիկյան պատժամիջոցների ազդեցությունը նվազեցնելու համար:

Եթե հաշվի առնենք Հյուսիսային Կորեայի միջուկային խնդրի կարգավորման հարցում Չինաստանի ունեցած լծակները և ԱՄՆ-ի ու Չինաստանի միջև երկկողմ առևտրի վերակարգավորման վերաբերյալ տեղի ունեցող բանակցությունները, ապա կարող ենք պնդել, որ Իրանում աշխատող չինական ընկերությունների հանդեպ ամերիկյան պատժամիջոցների կիրառումը մեղմելու հարցում Չինաստանը կարող է ցուցաբերել ավելի մեծ ձկունություն: Միևնույն ժամանակ, հարկ է նշել, որ Չինաստանից ներկրվող 50 միլիարդ դոլար արժողությամբ

renewed-us-sanctions); “French car giants Peugeot and Citroen to exit Iran over US sanction risk”. “The Local”, 05.06.2018 (<https://www.thelocal.fr/20180605/french-car-giants-peugeot-and-citroen-to-exit-iran-over-us-sanction-risk>):

⁷ Տես «Циндаоская декларация Совета глав государств –членов Шанхайской организации сотрудничества». «Kremlin.ru», 10.06.2018 (<http://kremlin.ru/supplement/5315>):

⁸ Տես “Rouhani says Iran may remain part of nuclear accord”. “Reuters”, 13.05.2018 (<https://www.reuters.com/article/us-iran-nuclear-rouhani/rouhani-says-iran-may-remain-part-of-nuclear-accord-idUSKCN11E0BY>):

ապրանքների վրա հավելյալ 25 տոկոս մաքսատուրք սահմանելու մասին 2018 թ. հունիսի 15-ին Նախագահ Թրամպի ընդունած որոշումը⁹ կարող է դժվարացնել Իրանում աշխատող չինական ընկերությունների համար ամերիկյան պատժամիջոցների ազդեցության մեղմման գործը:

Իրանի հետ ստորագրված միջուկային համաձայնագրի հարցում եվրոպական պետությունների, Ռուսաստանի և Չինաստանի որդեգրած դիրքորոշումը առաջիկայում ամենայն հավանականությամբ կմեծացնի Չինաստանի հետ Իրանի ապրանքաշրջանառության ծավալները, առաջին հերթին՝ նավթի և բնական հեղուկ գազի վաճառքի ասպարեզում: Իրանը ձգտելու է այդ ճանապարհով նվազեցնելու 2018 թ. մայիսից ԱՄՆ-ի կիրառած տնտեսական պատժամիջոցների ազդեցությունը: Միևնույն ժամանակ, ապրանքաշրջանառության շահավետության ապահովման տեսակետից էական նշանակություն ունի նաև հակառակ երթուղով՝ Չինաստան – Իրան բեռնափոխադրումների ծավալի աճման ապահովումը, ընդ որում, այդ ծավալների մեծ մասի սպառման շուկան կարող են դառնալ եվրոպական պետությունները:

«Պարսից ծոց–Սև ծով» բազմատեսակ տրանսպորտային միջանցքը գործող Իրան – Չինաստան տարանցիկ ճանապարհներին ինտեգրմամբ Չինաստան – Եվրոպա նոր երթուղու գործարկման աշխարհաքաղաքական նշանակությունը նաև այն է, որ «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում նախատեսվող ցամաքային երթուղիները անցնում են հիմնականում կա՛մ Ռուսաստանի, կա՛մ թյուրքալեզու պետությունների (Թուրքիա, Ադրբեջան, Ղազախստան, Ղրղզստան) տարածքներով: Երկարաժամկետ հեռանկարում Ռուսաստան–Չինաստան հարաբերություններում բարդությունների հնարավոր առաջացման և թյուրքալեզու ուլդուրների պրոբլեմի պատճառով Չինաստանի ռազմավարական շահերի համար թյուրքականության սպառնալիքի աճման պայմաններում Չինաստան – Իրան ծովային երթուղու և «Պարսից ծոց–Սև ծով» բազմատեսակ տրանսպորտային միջանցքի ինտեգրումը Չինաստանին հնարավոր

⁹ Տես «Statement by the President Regarding Trade with China». “The White House”, 15.06.2018 (<https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/statement-president-regarding-trade-china/>):

րություն կտա դեպի Եվրոպա և հակառակ ուղղությամբ բեռնափոխադրումների համար ստեղծելու այլընտրանքային ճանապարհ, ինչով կամրապնդվի Իրան – ԵՄ ռազմավարական նշանակություն ունեցող համագործակցությունը և կշրջանցվեն թյուրքալեզու պետությունների տարածքները:

2. ՀԱՅԱՍՏԱՆԸ, ՎՐԱՍՏԱՆԸ, ԻՐԱՆԸ ԵՎ ԶԻՆԱՍՏԱՆԸ ԱՇԽԱՐՀԱՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՇԱՀՆԻ ՓՈՒՀԱՍՏՆԿՆՄԱՆ ՏԻՐՈՒՅՑՈՒՄ

«Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությունում Հայաստանի աշխարհատնտեսական դիրքի որոշարկման տեսանկյունից կարևոր հանգամանք է այն, որ Հայաստանի երկու հարևանները՝ Վրաստանը և Իրանը, դրանում ունեն նկատելի դերակատարում : Հայաստանը գտնվում է այս երկու պետությունների միջև և կարող է տարանցիկ նշանակություն ունենալ ինչպես Իրան–Վրաստան փոխադարձ բեռնափոխադրումների, այնպես էլ նախաձեռնության շրջանակներում գործող տրանսպորտային միջանցքներով փոխադրումների համար: Հետևաբար «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությանը Հայաստանի մասնակցության հեռանկարը կարող է մեծապես պայմանավորել «Պարսից ծոց–Սև ծով» տարանցիկ միջանցքի ստեղծման նպատակահարմարությունը, և հակառակը՝ այս միջանցքի տնտեսական շահավետության ու նպատակահարմարության հիմնավորումները կարող են հիմք դառնալ «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում մշակվող նախագծերին Հայաստանի մասնակցության համար: Այս փոխպայմանավորված խնդիրների լուծումը պետք է որոնել հարևան պետությունների հետ Հայաստանի տնտեսական համագործակցության ընդլայնման ասպարեզում, քանի որ նրանք էական դեր ունեն թե՛ չինական նախաձեռնությունում, թե՛ «Պարսից ծոց–Սև ծով» տարանցիկ տրանսպորտային միջանցքում:

Հարավային Կովկասում Չինաստանը վարում է հավասարակշռված քաղաքականություն՝ բացահայտ նախապատվություն չտալով երեք երկրներից որևէ մեկի հետ հարաբերություններին: Այնուամենայնիվ, Չինաստանը Վրաստանին, շնորհիվ նրա բարենպաստ աշխարհագրական դիրքի (ելք դեպի ծով), դիտում է որպես Մետաքսի ճանապարհի կարևոր «հանգույց և կայարան», որն ունի տարանցիկ բեռնափոխադրումների, լոգիստիկ զարգացման մեծ ներուժ: Բացի այդ, Վրաստանը տարածաշրջանի միակ պետությունն է, որը ԵՄ-ի հետ

ստորագրել է ասոցիացման համաձայնագիր և, բացառությամբ Ռուսաստանի, գործընկերային հարաբերություններ ունի բոլոր հարևան պետությունների հետ, ուստի, Չինաստանը նրան կարող է համարել «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության հարավկովկասյան կենտրոն, որտեղից չինացի գործարարները կարող են արդյունավետ կապեր հաստատել նաև Հայաստանի, Իրանի և Ադրբեջանի հետ¹⁰: Նման պայմաններում ԵԱՏՄ անդամ Հայաստանի և ԵՄ-ի հետ ասոցիացման համաձայնագիր ստորագրած Վրաստանի միջև փոխլրացնող համագործակցության շնորհիվ կարող է ձևավորվել արդյունավետ տանդեմ՝ չինական նախաձեռնության շրջանակներում առևտրային, ֆինանսական և հեռահաղորդակցային հոսքերի համար ունիվերսալ տարածաշրջանային հանգույց ստեղծելու առումով:

2017 թ. մայիսին Չինաստանը և Վրաստանը կնքեցին Ազատ առևտրի համաձայնագիր, ըստ որի՝ մաքսատուրքերից ազատվում են Վրաստանից Չինաստան արտահանվող ապրանքների մոտ 94 %-ը (91 %-ն անմիջապես համաձայնագրի կնքումից հետո, իսկ 3 %-ը՝ հինգ տարվա ընթացքում) և Չինաստանից Վրաստան արտահանվող ապրանքների 96,5 %-ը¹¹: Չինաստանը մեծ հետաքրքրություն է ցուցաբերում Վրաստանում ազատ արդյունաբերական գոտիների զարգացման նկատմամբ: Այս առնչությամբ 2017 թ. նոյեմբերին կողմերի ստորագրած հուշագրով նախատեսվում է չինական արտադրական հզորությունների տեղափոխում Վրաստան և համատեղ արտադրությունների հիմնում, ինչի հիմնական նպատակն է առավելագույնս շահավետ կերպով օգտագործել Եվրոպայի և Ասիայի միջև Վրաստանի ունեցած ռազմավարական դիրքը: Ներկայումս չինական ընկերություններն ստանձնել են Վրաստանի երեք արդյունաբերական գոտիների (Թբիլիսի, Փոթի և Քութայիս) կառավարումը¹²: Չինաստանն

¹⁰ Տես *А. Ч. Мокрецкий. Страны Закавказья в китайской стратегии «Экономический пояс шелкового пути». «Китай в мировой и региональной политике: История и современность», 2016, вып. XXI, с. 155:*

¹¹ Տես «Грузия и Китай подписали Соглашение о свободной торговле». «International Centre for Trade and Sustainable Development», 17.05.2017 (<https://ru.ictsd.org/bridges-news/мосты/news/грузия-и-китай-подписали-соглашение-о-свободной-торговле>):

¹² Տես «Китай перенесет производства в Грузию: о чем договорились»

ուսումնասիրում է Կրաստանի տարածքում շինանյութերի, էլեկտրա-էներգիայի, քիմիկատների, մանվածքի արտադրություն կազմակերպելու հնարավորությունը՝ միևնույն ժամանակ հետաքրքրություն ցուցաբերելով գյուղատնտեսական, կապի և հեռահաղորդակցության միջոցների արտադրության ոլորտներում հնարավոր համագործակցության նկատմամբ: Նկատենք, որ գրեթե բոլոր թվարկված ոլորտներում զգալի արտադրական ներուժ ունի նաև Հայաստանը, ինչը ենթադրում է, որ ենթակառուցվածքների բավարար մակարդակի պայմաններում Հայաստանի այդ ոլորտները նույնպես կարող են Չինաստանի համար ներկայացնել որոշակի հետաքրքրություն:

Իրանի հետ տնտեսական համագործակցությունը մշտապես եղել է Չինաստանի արտաքին տնտեսական կապերի գերակա ուղղություններից մեկը: 2016 թ. տվյալներով՝ 31,2 մլրդ դոլար տարեկան ապրանքաշրջանառությամբ Իրանը Միջին Ասիայում Չինաստանի ամենախոշոր գործընկերն է¹³, Չինաստանն էլ արտահանման գծով Իրանի գլխավոր առևտրային գործընկերն է. նրա տեսակարար կշիռը 30,1 % է¹⁴: Բացի նավթագազային ոլորտից այս երկու պետություններն ակտիվորեն համագործակցում են նաև ատոմային էներգետիկայի և ռազմական ոլորտներում: Իրանը դիտվում է որպես «Մեկ զոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությունում Չինաստանի ամենահեռանկարային գործընկերը տրանսպորտահեռահաղորդակցային ենթակառուցվածքներից մինչև մետաղամշակում և ավտոմեքենաշինություն, բարձր տեխնոլոգիաներից մինչև շրջակա միջավայրի պաշտպանություն: Ընդ որում, Չինաստանը «պատրաստակամ է երկարաժամկետ և կայուն ռազմավարական գործընկերության ապահովման համար լիովին օգտագործելու երկու երկրների միմյանց լրացնող առավելությունները»¹⁵: Ներկայումս Իրան–Չինաստան առևտրատնտեսական

Пекин и Тбилиси». «Sputnik», 28.11.2017 (<https://sputnik-georgia.ru/economy/20171128/238347526/Chito-Kitaj-budet-proizvodit-v-Gruzii.html>):

¹³ Стu “Value of Imports and Exports by Country (Region) of Origin/Destination (2016)”. “National Bureau of Statistics” (<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2017/html/EN1105.jpg>):

¹⁴ Стu “The World Factbook”. “Central Intelligence Agency” (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ir.html>):

¹⁵ Стu «Иран-Китай: грандиозный дипломатический прорыв». «IRAN.ru»,

դաշտում գործում են մոտ 100 չինական ընկերություններ՝ հիմնականում գերարագ երկաթուղիների, նավթագազային, հիդրոէներգետիկայի, քիմիական արդյունաբերության և հեռահաղորդակցության ոլորտներում:

Չին-իրանական առևտրատնտեսական հարաբերությունների համար թերևս միակ խոչընդոտն այն է, որ դրանք չեն ենթարկվում միջազգային մակարդակով ազատ արտաքին-առևտրային կարգավորման նորմերին: Խոսքը վերաբերում է այն փաստին, որ Իրանը չի անդամակցում Առևտրի համաշխարհային կազմակերպությանը, որն այսօր կարգավորում է համաշխարհային առևտրի 97 %-ը, և որին անդամակցում է 162 պետություն, այդ թվում՝ Վրաստանը և ԵԱՏՄ անդամ բոլոր պետությունները: Այս առումով պետք է նկատել, որ 2018 թ. մայիսին Իրանը, ԵԱՏՄ-ի հետ կնքելով ազատ առևտրի ժամանակավոր պայմանագիր, ըստ էության, ստանձնել է պարտավորություններ, որոնք համապատասխանում են ԱՀԿ սկզբունքներին¹⁶, և այս պայմանագիրը կարող է կարևոր հիմքեր ստեղծել ԱՀԿ-ին Իրանի հետագա անդամակցության համար, և դրանով իսկ նպաստել նաև չին-իրանական առևտրատնտեսական հարաբերությունների զարգացմանը:

«Պարսից ծոց–Սև ծով» տրանսպորտային միջանցքի կայացման, ինչպես նաև «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության տրանսպորտային ենթակառուցվածքներին դրա ինտեգրման կարևոր նախապայմաններից մեկը, անշուշտ, միմյանց հետ համագործակցելու Հայաստանի երկու հարևանների՝ Վրաստանի և Իրանի պատրաստակամությունն է: Չնայած այն հանգամանքին, որ նման համագործակցությունը միշտ չէ, որ հարթ է ընթացել, այնուամենայնիվ,

25.01.2016 (http://www.iran.ru/news/analytics/99895/IRAN_KITAY_GRAN_DIOZNIY_DIPLOMATICHESKIY_PRORIV):

¹⁶ Տես *Дмитрий Покидаев*. ЕЭК: Иран взял на себя обязательства перед ЕАЭС, соответствующие принципам ВТО. «КУРСИВ.kz», 17.05.2018 (<https://www.kursiv.kz/news/vlast/eek-iran-vzal-na-seba-obazatelstva-pered-eaes-sootvetstvuisie-principam-vto/>):

* Վրաց-իրանական հարաբերությունների ինտենսիֆիկացման հիմնական խոչընդոտ կարելի է համարել ԱՄՆ-ի մեծ ազդեցությունը Վրաստանի քաղաքական դիրքորոշումների վրա, ինչով պայմանավորված հարաբերությունների ջերմաց-

վերջին տարիներին նկատվում են նրանց միջև տնտեսական հարաբերությունների էական խորացման միտումներ: Վրաստանում հասկանում են, որ Իրանը տարածաշրջանային գերտերություն է՝ մեծ ներքին շուկայով, և իրենց համար շահավետ կարող է լինել այդ երկրի «հարուստ զբոսաշրջային, էներգետիկ և ներդրումային ներուժի օգտագործումն ի նպաստ Վրաստանի»¹⁷: Միևնույն ժամանակ, Իրանի համար «Վրաստանը կարևոր առևտրային հանգույց է և կարող է իր ուրույն դերն ունենալ Հյուսիս-հարավ էներգետիկ միջանցքի զարգացման գործում»¹⁸: Մասնավորապես՝ Իրան-Հայաստան գազ-էլեկտրաէներգիա բարտեային փոխանակման և Ռուսաստան-Վրաստան բարձրավոլտ էլեկտրաբաշխիչ գծերի կառուցման համատեքստում ապագայում կարելի է այս չորս պետությունների միջև կառուցել էներգետիկ կամուրջ¹⁹: Առայժմ, սակայն, Իրանը մեծ զգուշավորություն է դրսևորում Վրաստանում ներդրում կատարելու հարցում, ու թեև 2006–2016 թթ. Վրաստանում ուղղակի իրանական ներդրումներն աճել են մոտ 125 անգամ՝ 42 հազ. ԱՄՆ-ի դոլարից հասնելով 5,3 մլն դոլարի²⁰, այնուամենայնիվ, դրանք շարունակում են մնալ բավական ցածր մակարդակի, եթե հաշվի առնենք Իրանի ներդրումային ներուժը: Իրանցի գործարարներն առավել հետաքրքրված են վրացական տրանսպորտային ենթակառուցվածքներով, քիմիական արտադրանքի և նավթի բեռնափոխադրումների հնարավորություններով, հեռահաղորդակցությամբ, սննդաարդյունաբերությամբ, փայտամշակմամբ, էլեկտրասարքավորումների արտադրությամբ, մետաղամշակմամբ, ոսկերչական իրերի արտադրությամբ, դեղագործությամբ և այլն²¹:

ման փորձերը մի քանի անգամ անհաջողության են մատնվել, օրինակ, երբ Սահակաշվիլիի իշխանության օրոք Վրաստանը ԱՄՆ-ին հանձնեց Իրանի քաղաքացուն, կամ երբ 2013 թ.-ին Վրաստանը միակողմանիորեն վիզային ռեժիմ սահմանեց Իրանի քաղաքացիների համար:

¹⁷ Տես «Грузия—Иран: чистая экономика, никакой политики». «Эхо Кавказа», 18.04.2017 (<https://www.ekhokavkaza.com/a/28437326.html>):

¹⁸ Տես նույն տեղում:

¹⁹ Տես նույն տեղում:

²⁰ Տես “National Statistics Office of Georgia” (http://www.geostat.ge/index.php?action=news_archive&lang=eng):

²¹ Տես «Грузино-иранский бизнес-форум прошел в Тбилиси». «Sputnik»,

Իրան–Վրաստան համագործակցության խորացման գործում կարևոր դեր կարող է խաղալ Չինաստանը՝ երկու երկրներին ակտիվորեն ներգրավելով «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում իրագործվող ամենատարբեր ենթակառուցվածքային ու ներդրումային նախագծերում: Տարբեր բանակցությունների և համատեղ տնտեսական համաժողովների ժամանակ հնչեցված հայտարարություններից ակնհայտորեն երևում է, որ Չինաստանը Իրանին և Վրաստանին էական դեր է վերապահում հատկապես այսպես կոչված «Հեռահաղորդակցային Մետաքսի ճանապարհի» նախագծերում²², որոնցով նախատեսվում է համագործակցություն (ընդհուպ մինչև համատեղ ձեռնարկությունների հիմնում) SՀS ոլորտում և այլ նորամուծական ու բարձր տեխնոլոգիական ոլորտներում:

Իրանը Հայաստանին դիտում է որպես կարևոր առևտրատնտեսական գործընկերոջ և փորձում է ընդլայնել համագործակցության հնարավորությունները, մինչդեռ, հայ-վրացական հարաբերությունները «նկարագրվում են որոշակի ասիմետրիայով և գերակայությունների տարբերությամբ»²³: Այսպես, Հայաստանը և ԵԱՏՄ, և ՀԱՊԿ-ի անդամ է, իսկ Վրաստանը հակված է ԵՄ-ի և ՆԱՏՕ-ի հետ հարաբերությունների խորացմանը, մինևույն ժամանակ, Վրաստանն այն միակ տարանցիկ երկիրն է, որով Հայաստանն առևտրային կապեր ունի իր հիմնական գործընկերոջ՝ Ռուսաստանի հետ (որի հետ Վրաստանի հարաբերությունները լարված են): Բացի այդ, Վրաստանն ակտիվ կերպով համագործակցում է Ադրբեջանի ու Թուրքիայի հետ և ներգրավված է այնպիսի ենթակառուցվածքային նախագծերում, որոնց պատճառով Հայաստանը, ըստ էության, ենթարկվում է «երկրորդային շրջափակման»*: Չնայած այս հանգամանքին՝ երկու պետությունն էլ

10.10.2017 (<https://sputnik-georgia.ru/economy/20171010/237692910/Gruzino-iranskij-biznes-forum-proshel-v-Tbilisi.html>):

²² Տես *Mohsen Shariatinia, Hamidreza Azizi*. Iran–China Cooperation in the Silk Road Economic Belt: From Strategic Understanding to Operational Understanding. «China & World Economy», 2017, Vol. 25, N 5:

²³ Տես «Հայաստան և Վրաստան. առաձգական հարաբերություն», 20.12.2017 (<https://ge.boell.org/en/2017/12/20/hayastan-ew-vrstan-arhadzghan-harabe-rowtyown>):

* «Երկրորդային շրջափակում» ասելով ի նկատի ունենք, որ հարևաններ Թուրքիայի և Ադրբեջանի ակտիվ կերպով ֆինանսավորված ենթակառուցվածքային

չարունակում են իրար հետ ակտիվորեն համագործակցել, իսկ տարբեր քաղաքական ու տնտեսական կառույցներին անդամակցությունը դիտվում է որպես մի յուրօրինակ հնարավորություն, որի խելամիտ օգտագործման դեպքում այդ երկու երկրի գործարարները կկարողանան հաջողությամբ գործակցել՝ երկու հսկայական շուկաներ դուրս գալու համար: Հայաստանի հետ ակտիվ առևտրատնտեսական հարաբերությունների և ենթակառուցվածքային (տրանսպորտային և էներգետիկ) նախագծերի իրագործումը Վրաստանի համար հնարավորություն է դուրս գալու տարածաշրջանում աճող թուրք-ադրբեջանական մշտական ճնշումների դաշտից և խորացնելու Ռուսաստանի հետ առևտրատնտեսական հարաբերությունները (հատկապես՝ էներգետիկ ոլորտում):

Փաստորեն, Հայաստանի «Հյուսիս-հարավ» ավտոմայրուղին չինական «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությանն ինտեգրելու համար անհրաժեշտ է, որ «Պարսից ծոց-Սև ծով» բազմատեսակ տրանսպորտային միջանցքում ներառված պետությունները (առաջին հերթին՝ Վրաստանը և Իրանը) Հայաստանը դիտեն որպես մի պետության, որը կարող է նախագծի համար ապահովել որոշակի շահավետություն՝ ի հաշիվ կարևոր տարածաշրջանային հանգույցի դերի կատարման:

Չինական նախաձեռնությունում առանցքային դեր է վերապահված ԵԱՏՄ-ին, որի հետ, փոխադարձ շահերի համընկման և դրանց փոխկապված զարգացման մասին հայտարարությամբ կողմերն հանդես են եկել դեռ 2015 թ., իսկ արդեն 2018 թ. մայիսի 17-ին Աստանայում ԵԱՏՄ-ի և Չինաստանի միջև կնքվել է առևտրատնտեսական համագործակցության պայմանագիր²⁴: Մյուս կողմից՝ Հայաստանը ԵԱՏՄ

նախագծերը (օրինակ՝ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթգիծը) նպատակ ունեն ոչ միայն մասնակից պետությունների համար ապահովել տնտեսական օգուտներ, այլև խոչընդոտել Հայաստանի մասնակցությանը խոշոր տրանսպորտային տարածաշրջանային նախագծերին՝ դրանով իսկ նպաստելով Հայաստանի տնտեսական ու տրանսպորտային շրջափակման բացասական հետևանքների երկրորդային դրսևորմանը:

²⁴ Ств «Иран и Китай теперь с ЕАЭС. Экономических партнеров стало больше», 17.05.2018 (<https://mir24.tv/news/16305527/iran-i-kitai-teper-s-eaes-ekonomicheskikh-partnerov-stalo-bolshe>):

անդամ միակ պետությունն է, որն ունի ԵՄ-ի հետ «Համապարփակ և ընդլայնված ընկերության համաձայնագիր», ինչպես նաև արտաքին առևտրի արտոնյալ ռեժիմ (*GSP+*), ինչը կարող է ԵՄ-ի և Չինաստանի, ԵՄ-ի և ԵԱՏՄ-ի միջև առևտրատնտեսական հարաբերությունների զարգացման համար ստեղծել լրացուցիչ հնարավորություններ:

Նկատենք, որ տրանսպորտային ենթակառուցվածքների և ընդհանուր լոգիստիկ ցանցի ձևավորումը նաև ԵԱՏՄ-ի գլխավոր նպատակներից մեկն է, քանի որ դիտվում է որպես անդամ-պետությունների միջև արդյունավետ համագործակցության նախապայման: Սպասվում է, որ մինչև 2025 թ. պետք է ավարտվի Միասնական տրանսպորտային տարածքի ձևավորումը: Նման պայմաններում ակնհայտ է, որ «Հյուսիս-հարավ» ավտոմայրուղու կառուցման դեպքում դրա շահագործումը, ինչպես նաև Իրանի և Վրաստանի հետ միջսահմանային բեռնափոխադրումների սակագները և ընթացակարգերը պետք է համապատասխանեցվեն ԵԱՏՄ Միասնական տրանսպորտային տարածքի ձևավորման պահանջներին: Արդեն 2017 թ. 13-րդ միջազգային տրանսպորտային «Յուգ Տրանս-2017» համաժողովի ժամանակ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի Տրանսպորտի և ենթակառուցվածքների դեպարտամենտը ներկայացրեց ԵԱՏՄ-ում միասնական տրանսպորտային տարածության ձևավորման գործողությունների ռազմավարությունը, որի նպատակն է ապահովել «ուղևորների անխաչընդոտ տեղաշարժը, բեռների և փոխադրամիջոցների տեղափոխումը, Միության պետությունների տրանսպորտային համակարգերի տեխնիկական և տեխնոլոգիական համատեղելիությունը»: Այս ուղղությամբ արդեն նկատելի է էական շարժ, մասնավորապես՝ վերացվել է անդամ պետությունների միջև բեռների միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրումների համար թույլատրողական համակարգը, ավտոտրանսպորտի ոլորտի նկատմամբ վերահսկողությունը տեղափոխվել է ԵԱՏՄ արտաքին սահման, միասնականացվել են արտահանման, ներմուծման և ներպետական գործարքների ժամանակ բեռների փոխադրման ներպետական սակագները: Ակտիվ ենթակառուցվածքային նախագծեր են իրականացվում «Մետաքսի ճանապարհի տնտեսական գոտի» նախագծի հետ ԵԱՏՄ համակցման համատեքստում, ընդ որում՝ «հնգյակի» երկրներից յուրաքանչյուրի հետ առանձին «Ճշգրտված ցանկով», ինչը կհանգեցնի զգալի սիներգետիկ

էֆեկտի: Հայաստանի մասով դա վերաբերում է Իրան–Հայաստան երկաթգծի կառուցմանը: Այդ հարցի ավելի առարկայական քննարկման համար նախատեսվում էր 2017 թ. դեկտեմբերին Չինաստանի տրանսպորտի նախարար Լի Սյաոպենին հրավիրել ԵԱՏՄ տրանսպորտի նախարարների հերթական խորհրդակցությանը²⁵:

Սակայն ԵԱՏՄ անդամակցությամբ պայմանավորված առավելությունների դրսևորման համար առկա են մի շարք անորոշություններ: Մասնավորապես՝ տարբեր ոլորտներում ընդհանուր քաղաքականության մշակման և իրագործման հարցում ԵԱՏՄ անդամ-պետությունների միջև եղած տարաձայնությունները, արդյունաբերական համագործակցության պասիվությունը և այլն²⁶: Որոշիչ է նաև ԵԱՏՄ որպես տնտեսական համագործակցության հարթակի միակենտրոն բնույթը, երբ, Ռուսաստանից բացի, ԵԱՏՄ մյուս անդամ-պետությունները դեռ Հայաստանին (երբեմն նաև միմյանց) չեն դիտում որպես համագործակցության կողմի, ինչի հետևանքով էլ Հայաստանը մինչ օրս ընդգրկված չէ արևելքից արևմուտք և հակառակ ուղղությամբ ԵԱՏՄ տարածքով բեռնափոխադրումների տարանցման երթուղիներում²⁷: Դրա հետ մեկտեղ, Ռուսաստանն ակտիվորեն մասնակցում է Հայաստանը շրջանցող տրանսպորտային նախագծերին (օրինակ՝ «Հյուսիս–հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքին, որի մի մասն անցնելու է Ադրբեջանով)²⁸:

Այնուամենայնիվ, Հայաստանը՝ որպես ԵԱՏՄ անդամ-պետություն,

²⁵ Стu «К единому транспортному пространству ЕАЭС». Доклад эксперта. Евразийский межправительственный совет. М., 2017 сс. 3–4:

²⁶ Стu *Ханс-Йоахим Шпангер*. Поворот России на Восток, поворот Китая на Запад: взаимодействие и конфликты на Шелковом пути. «Россия в глобальной политике», 14.06.2016 (<http://www.globalaffairs.ru/valday/Povorot-Rossii-na-Vostok-povorot-Kitaya-na-Zapad-vzaimodeistvie-i-konflikty-na-Shlko-vom-puti-18208>): Նշենք, որ հրավերն այդպես էլ չուղարկվեց:

²⁷ Стu «Транспортные коридоры Шелкового пути: Потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС». Евразийский банк развития, Центр интеграционных исследований. Доклад № 49, 2018 (https://eabr.org/upload/iblock/c2a/EDB-Centre_2018_Report-49_Transport-Corridors_RUS.pdf):

²⁸ Стu «Транспорт и инвестиции: Азербайджан и Россия расширят сотрудничество». «МИР 24», 23.04.2018 (<https://mir24.tv/news/16302157/transport-i-investicii-azerbaidzhan-i-rossiya-rasshiryat-sotrudnichestvo>):

բավական հարմար է «Պարսից ծոց–Աև ծով» միջանցքում տարանցիկ ուղի դառնալու համար, քանի որ հատուկ պայմաններով համագործակցում է ԵՄ-ի հետ: ԵՄ-ը նույնպես դրսևորում է Հայաստանի հետ հարաբերությունների խորացման ու զարգացման պատրաստակամություն: Նույնիսկ ԵՄ–Հայաստան «Խոր և համապարփակ ազատ առևտրի գոտու» մասին համաձայնագրի նախաստորագրումից Հայաստանի հրաժարվելուց հետո էլ ԵՄ-ը, շարունակելով համագործակցության «եզրեր փնտրել», արդեն 2014 թ. հունվարից Հայաստանին ներառեց այն պետությունների ցանկում, որոնք օգտվում են ԵՄ-ի «Արտոնությունների համընդհանրացված համակարգից» (*GSP+*)*, որի հիմնական նպատակն է միջազգային առևտրում պետություններին արտոնություններ տրամադրելու միջոցով աջակցել նրանց տնտեսական զարգացմանը: Տվյալ համակարգը հնարավորություն է տալիս Հայաստանի շուրջ 6400 անուն ապրանքատեսակ արտահանելու ԵՄ զրոյական մաքսատուրքով: Իսկ 2017 թ. նոյեմբերին ՀՀ-ի և ԵՄ-ի միջև կնքված «Համապարփակ և ընդլայնված գործընկերության համաձայնագիրը» թեև չի սահմանում կոնկրետ արտոնությունների կամ առավելությունների համակարգ, այնուամենայնիվ ենթադրում է համագործակցության բազմաթիվ վեկտորներ՝ տրանսպորտային ենթակառուցվածքների բարելավման, հարկային քաղաքականության, արտաքին առևտրի կատարելագործման, և այլ բնագավառներում: Այս համաձայնագիրը վկայում է Հայաստանի նկատմամբ ԵՄ-ի տածած «բարեհաճ» վերաբերմունքը, և հիմք է տալիս ՀՀ տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացման գործում ակնկալելու համագործակցության ընդլայնում: Ընդ որում, նման տրամադրվածությունը կարող է Ռուսաստանի նկատմամբ արևմտյան պետությունների պատժամիջոցների համայնապատկերում համարվել առավելություն: Փաստորեն, Հայաստանը «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությանը կարող է մասնակցել որպես մի պետություն, որն արտոնություններ ունի ինչպես ԵԱՏՄ, այնպես էլ ԵՄ-ի շուկաներում: Մյուս կողմից՝ ճիշտ ներդրումային քաղաքականության պարագայում նա կկարողանա ներգրավել ներդրումներ չորս ուղղություններով՝

* Արտոնություններից օգտվում են խիստ սահմանափակ թվով երկրներ՝ Վրաստանը, Պակիստանը, Բոլիվիան, Էկվադորը, Մոնղոլիան, Պարագվայը, Պերուն, Կաբո-Վերդեն և Կոստա Ռիկան:

ԵԱՏՍ-ից, ԵՄ-ից, Իրանից և Չինաստանից, համապատասխանաբար՝ նույն չորս ուղղություններով արտոնյալ ռեժիմով ապրանքային հոսքերի դյուրինության ու շահավետության հիմնավորումներով (այլ հավասար պայմաններում):

3. «ՄԵԿ ԳՈՏԻ՝ ՄԵԿ ՃԱՆԱՊԱՐՀ» ՆԱԽԱԶԵՆՈՒԹՅԱՆ ՇՐՋԱՆԱԿՆԵՐՈՒՄ ՉԻՆԱՍՏԱՆԻ ԿԱՐԱԾ ՆԵՐԴՐՈՒՄԱՅԻՆ ԹՎՈՒՔԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ԱՌԱՆՁՆԱՀԱՏԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

«Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում տրանսպորտային երթուղիների զարգացումը պայմանավորված է դրանցում կատարվելիք չինական ներդրումներով: Հետևաբար նպատակահարմար է, բացի այդ նախաձեռնությունում ՀՀ ներգրավման ռազմավարական հնարավորությունների աշխարհաքաղաքական և աշխարհատնտեսական գործոնների վերլուծությունից, ուսումնասիրել նաև «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությունում Չինաստանի վարած ներդրումային քաղաքականության առանձնահատկությունները:

«Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությունում Չինաստանը նախատեսում է դրանում ներառված բոլոր պետություններում կապակցված ենթակառուցվածքների ցանցի զարգացում, տրանսպորտային և տարանցիկ միջանցքների ընդլայնում, բեռնափոխադրումների ծավալի և շահավետության մեծացում: Ըստ այդմ նա առաջարկում է համագործակցության զարգացում ֆինանսական, գիտական, հումանիտար և այլ ուղղություններով: Ներկայումս Չինաստանը աշխարհում ամենախոշոր ենթակառուցվածքային ներդրողն է (վերջին 20 տարում այս ոլորտին ուղղվել է ՀՆԱ-ի միջինը 8,5 %-ը): Ներդրումների հիմնական ծավալը ուղղված է ավտոմոբիլային և երկաթուղային ճանապարհների կառուցմանը, ինչպես նաև էներգետիկայի զարգացմանը: Չինաստանի ենթակառուցվածքային ակտիվների ընդհանուր արժեքը կազմում է ՀՆԱ-ի 76 %-ը²⁹:

«Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում նախատեսվում են 6 ցամաքային միջանցքներ (Չինաստան – Մոնղոլիա – Ռուսաստան, Նոր եվրասիական ցամաքային կամուրջ, Չինաստան – Եվրոպա, Ինդո-Պակիստանյան ցամաքային կամուրջ, Ինդո-Չինական ցամաքային կամուրջ, Ինդո-Մալայական կամուրջ):

²⁹ Տե՛ս *М. Ю. Корвин*. Анализ международного опыта финансирования инфраструктурных проектов. «Транспортное дело России», 2015, № 2:

տան–Կենտրոնական Ասիա–Արևմտյան Ասիա, Չինաստան–Պակիստան, Չինաստան–Բանգլադեշ–Հնդկաստան, Չինաստան–Հնդկաչին թերակղզի և երկու հիմնական ծովային ուղիներ՝ Հարավչինական ծով–Բենգալյան ծոց–Արաբական ծով, ապա դեպի Պարսից ծոց կամ Կարմիր ծով, ապա դեպի Միջերկրական ծով և Սև ծով):

Այդ նախաձեռնության անքակտելի մասն է չինականտրոն ֆինանսական համակարգը, որն արտացոլում է համաշխարհային տնտեսական զարգացման Չինաստանի առաջ քաշած օրակարգը: «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության իրագործման համար Չինական ներդրումային կորպորացիայի, Արտահանման–ներկրման բանկի և Չինական զարգացման բանկի միջոցներով ձևավորվել է 40 միլիարդ դոլար ծավալով Մետաքսի ճանապարհի ֆոնդը: 100 միլիարդ դոլար կանոնադրական կապիտալ ունեցող Ենթակառուցվածքային ներդրումների ասիական բանկի ստեղծումը նույնպես անմիջականորեն կապված է «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության հետ: Կանոնադրական կապիտալի կեսն ապահովվել է ի հաշիվ Չինաստանի ֆինանսական ռեսուրսների: Բանկի միջոցներն ուղղվելու են «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում ստեղծվող ենթակառուցվածքային օբյեկտների ֆինանսավորմանը³⁰:

«Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության իրագործման համար Չինաստանի ղեկավարությունը կարևորում է ֆինանսավորման բազմամակարդակ և բազմաբնույթ համակարգի ստեղծումը, ընդամին դրանում կարևոր դեր է վերապահված պետություն–մասնավոր հատված գործընկերությանը: Չինաստանը կարևորում է նաև «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» երկայնքով պետությունների համատեղ նախաձեռնությունը՝ նպատակաուղղված ենթակառուցվածքային նախագծերի իրականացման գործում չինական ֆինանսական միջոցների ներգրավմանը:

³⁰ *Stu M. L. Горбунова, И. Д. Комаров. Гибридные механизмы многостороннего экономического сотрудничества—новое явление во внешней политике КНР. «Вестник международных организаций», 2016, т. 11, № 3 (<https://iorj.hse.ru/data/2016/10/14/1108366947/%D0%93%D0%BE%D1%80%D0%B1%D1%83%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B0%20%D0%9C.%D0%9B.%20%D0%9A%D0%BE%D0%BC%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B2%20%D0%98.%D0%94..pdf>):*

Չինաստանը իրականացնում է ավելցուկային արտադրական հզորությունների և ավելցուկային շուկայական առաջարկի վերացմանն ուղղված ծրագրեր, որոնց առանցքում դրված է չինական ձեռնարկությունների պարտավորությունների ռիսկի կրճատումը: Այս համատեքստում չինական պետական և մասնավոր ընկերությունները մտադրված են իրենց ավելցուկային արտադրական հզորությունները տեղափոխել «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» երկայնքով գտնվող պետություններ:

«Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությունում Պեկինի մոտեցումների անբաժան մասն են քննարկումները, համագործակցության վերաբերյալ առաջարկությունների մշակումը, գործընկերների համար իրենց հասարակության իրազեկման և տրանսակցիոն ծախքերի կրճատումը, ենթակառուցվածքների օգտագործման իրավունքի, ինչպես նաև վարկերի, ներդրումների և առևտրային հնարավորությունների տեսքով նյութական խթանների տրամադրումը³¹: Ընդ որում, գործընկերների հետ հարաբերություններում Չինաստանն առաջնորդվում է նրանց տնտեսական, մշակութային, քաղաքական և տարածաշրջանային առանձնահատկությունների հետ հաշվի նստելու մոտեցումներով:

Պեկինն աստիճանաբար անցում է կատարում անվերադարձ օգնությունից դեպի տնտեսական համագործակցություն, որը կառուցվում է երկու կողմերի շահերի հաշվառման սկզբունքով: Չինաստանի կառավարությունն աջակցում է չինական ընկերություններին, որոնք գործում են Եվրասիայի շուկաներում: Մյուս կողմից՝ այլ պետություններին Չինաստանի աջակցությունը ներառում է դրամաշնորհների, զրոյական տոկոսադրույքով վարկերի և ֆիքսված կամ ցածր տոկոսադրույքով կոնցեսիոն վարկերի տրամադրում:

Արտահանման-ներկրման բանկը և Չինաստանի զարգացման բանկը այդ երկրի ամենակտիվ պետական ֆինանսական հիմնարկներն են, որոնք «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում ֆինանսավորում են ենթակառուցվածքային նախագծերը: Չի-

³¹ Տես *Հանս-Յոախիմ Շյանգեր*, Նշ. աշխ. (<http://www.globalaffairs.ru/valday/Povorot-Rossii-na-Vostok-povorot-Kitaya-na-Zapad-vzaimodeistvie-i-konfliktna-Shilkovom-puti-18208>):

նաստանի պետական Արտահանման-ներկրման բանկն ապահովում է դրանց ֆինանսավորման մոտավորապես 85 %-ը, մնացածը ֆինանսավորում է ստացող պետությունը: Սովորաբար սահմանվում են վարկերի մարման երկար ժամկետ (20 տարի) և ցածր տոկոսադրույք (2 %): Միևնույն ժամանակ, կառուցապատող չինական ընկերությունները ներգրավում են իրենց աշխատողներին, օգտագործում են հիմնականում չինական հումք ու սարքավորանք և հակված չեն օգտվելու տեղական ռեսուրսներից³²:

Ընդհանուր առմամբ՝ Արտահանման - ներկրման բանկը կիրառում է վարկավորման հետևյալ ընթացակարգը.

- հայտատու պետությունը առաջարկություն է ներկայացնում Չինաստանի կառավարությանը,
- չինական կառավարությունը հղում է հաստատող նամակ,
- տնտեսական շահավետության և ներդրումային միջավայրի ուսումնասիրություններն ամփոփող կից զեկույցներով վարկային դիմումը փոխանցվում է չինական կառավարությանը,
- չինական կառավարությունը կատարում է կապալառուի ընտրություն,
- չինական կապալառուի և կառավարության համապատասխան գերատեսչության միջև տեղի են ունենում բանակցություններ, որոնց արդյունքներով կատարվում է առևտրային պայմանագրի վերջնական մշակում և համաձայնեցում,
- առևտրային պայմանագիրն ստորագրվում է,
- կազմակերպվում են ֆինանսական պայմանագրերի հարցով բանակցություններ, որոնց արդյունքներով այն լրամշակվում և ստորագրվում է³³:

Արտասահմանում Չինական զարգացման և Արտահանման-ներկր-

³² Stu *O. Levitin, J. Milatovic, P. Sanfey*. China and South-Eastern Europe: Infrastructure, trade and investment links, 2016 (<https://www.ebrd.com/news/2016/ebd-papers-highlight-potential-of-southeastern-europe.html>):

³³ Stu *T. Islam*. The Export and Import Bank of China and the China Development Bank: understanding the environmental regulations of China's overseas development assistance (http://www.actionaid.org/sites/files/actionaid/the_export_and_import_bank_of_china_and_the_china_development_bank.docx):

ման բանկերի 2013 – 2015 թթ. վարկային գործունեությունը ցույց է տալիս, որ վարկերի 70 %-ը տրամադրվել է այն պայմանով, որ այդ գումարների մի մասը օգտագործվելու է չինական սարքավորանքի գնման և չինական աշխատուժի ներգրավման համար: Ընդ որում, որոշ դեպքերում Չինաստանից վարկեր ստացած ընկերությունները պայմանագրային առումով պարտավորված են աշխատելու չինական ենթակապալառուների հետ³⁴:

4. ԲԱԶՄԱՏԵՍԱԿ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋԱՆՑՔՆԵՐԻ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԳՈՐԾՈՒՄ ՉԻՆԱՍՏԱՆԻ ՎՈՐԱԾ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՔԱՂԱՔԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ (ՄԵՏԱՔՍԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀԻ ԲԱԿԱՆՅԱՆ ԲԱԶՄԱՍՏԱԿԱՐԴԱԿ ՆԱԽԱԳԾԻ ՕՐԻՆԱԿՈՎ)

Հետազոտության այս բաժնում փորձ է արվում «Մետաքսի բալկանյան ճանապարհ» նախագծի ուսումնասիրության օրինակով վերհանելու «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությանը բազմատեսակ տրանսպորտային միջանցքների նախագծերի ինտեգրման հնարավորությունները, ինչպես նաև դրանց զարգացման գործում Չինաստանի հավանական քաղաքականությունը: Նման ընտրությունը պայմանավորված է մի քանի գործոններով: Նախ. սա այն ենթակառուցվածքային նախագծերից է, որն ակնհայտ կերպով արտացոլում է միջազգային համագործակցության ծավալման միտումների վրա աշխարհաքաղաքական և աշխարհատնտեսական գործոնների ազդեցությունը: Բացի այդ, Մետաքսի ճանապարհի բալկանյան հատվածը ներկայանում է որպես «21-րդ դարի Մետաքսի ծովային ճանապարհի» շարունակություն, իսկ «Պարսից ծոց–Սև ծով» միջանցքը կարող է դառնալ Մետաքսի ծովային ճանապարհի՝ ցամաքով բազմատեսակ միջազգային տրանսպորտային հատված: Մյուս կողմից՝ «Պարսից ծոց–Սև ծով» բազմատեսակ տրանսպորտային միջանցքի և բալկանյան հատվածի աշխարհագրական մերձավորությունը, երկու միջանցքներում Հունաստանի տարածքի ներգրավվածությունը և «Պարսից ծոց–Սև ծով–Միջերկրական ծով» երթուղու զարգացման գործում Չինաստանի շահագրգռվածությունը կարող են նպաստել «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությունում Բալկանյան թե-

³⁴ *Stu P. Tonchev*. China's Road: into the Western Balkans. European Union Institute for Security Studies (EUISS), February 2017 (<https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Brief%203%20China%27s%20Silk%20Road.pdf>):

րակղզու և Պարսից ծոց–Սև ծով տարածաշրջանների տրանսպորտային ենթակառուցվածքների ներառմանը:

Բալկանյան տարածաշրջանում նավահանգիստների, երկաթգծերի և ավտոմայրուղիների կառուցման ֆինանսավորումը գտնվում է առևտրի ընդլայնմանը նպաստող Չինաստանի ջանքերի տիրույթում: Պեկինը, առաջին հերթին, շեշտը դնում է Հարավարևելյան Եվրոպայի պետությունների տարանցիկ թողունակության վրա և ձգտում է ստանալու այդ տարածաշրջանով Չինաստանից կատարվող բեռնափոխադրումների ծավալների մեծացման համար արտոնություններ: Այս առումով ԵՄ-ին այդ պետությունների անդամակցությունը հնարավորություն է տալիս նաև չինական ընկերություններին ավելի դյուրին կերպով մուտք գործելու ԵՄ-ի շուկաներ: Ընդ որում, Չինաստանը, առաջնորդվելով իր երկարաժամկետ տնտեսական և աշխարհաքաղաքական նպատակներով, փորձում է Հարավարևելյան Եվրոպայում ներկայանալ որպես չեզոք քաղաքական ուժ և վստահելի ձեռնարկչական գործընկեր: Միևնույն ժամանակ, Հունաստանին, Հունգարիային, Ալբանիային, Չեռնոգորիային, Սերբիային, Բոսնիային և Հերցեգովինային ու Մակեդոնիային չինական ներդրումները հնարավորություն են տալիս նվազեցնելու ռուսաստանյան և թուրքական տնտեսական ազդեցությունը և ԵՄ-ի շուկայում հանդես գալու որպես ներդրումների կատարման համար այլընտրանք³⁵: Այդպիսով՝ նշված պետությունները ԵՄ-ի հետ հարաբերություններում մեծացնում են իրենց տնտեսական ու քաղաքական հեղինակությունը և ազդեցությունը:

Մետաքսի ճանապարհի բալկանյան հատվածը տրանսպորտային ճանապարհների ու ապահովումային ցանցերի մի ամբողջական համակարգ է, որը Չինաստանն սկսել է ստեղծել «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում: Ճանապարհն սկսվում է հունական Պիրեա նավահանգստում, այնուհետև շարունակվում Հունաստանի, Մակեդոնիայի, Սերբիայի և Հունգարիայի տարածքներով դեպի Արևմտյան Եվրոպա³⁶: Բալկանյան հատվածի երկայնքով Չի-

³⁵ Stu “China’s Footprint In Southeast Europe: Constructing The “Balkan Silk Road””. “The Corner”, 11.10.2017 (<http://thecorner.eu/news-europe/chinas-footprint-southeast-europe-constructing-balkan-silk-road/67816/>):

³⁶ Stu *J. Bastian*. The potential for growth through Chinese infrastructure investments in Central and South-Eastern Europe along the “Balkan Silk Road”. London, 2017:

նաստանի ֆինանսավորմամբ իրագործվող ենթակառուցվածքային նախագծերի ծավալները տարեցտարի աճում են, ինչին նպաստում է 2012 թ. ստեղծված «16+1» ձևաչափը, որի նպատակն է Չինաստանի և Արևելյան ու Կենտրոնական Եվրոպայի 16 պետությունների միջև առևտրային և տնտեսական հարաբերությունների ընդլայնումը: Մասնակից պետություններն են Ալբանիան, Բոսնիան և Հերցեգովինան, Բուլղարիան, Խորվաթիան, Էստոնիան, Հունգարիան, Լատվիան, Լիտվան, Մակեդոնիան, Չեխիան, Լեհաստանը, Չեռնոգորիան, Ռումինիան, Սերբիան, Սլովակիան և Սլովենիան³⁷:

Արևելյան ու Կենտրոնական Եվրոպայի պետությունների հետ Չինաստանի առևտրատնտեսական և ներդրումային համագործակցության ընդլայնման համար էական նշանակություն ունի հունական Պիրեա նավահանգիստը: Շանհայի և Պիրեայի միջև բեռնափոխադրումները տևում են մոտավորապես 22 օր՝ 10 օրով պակաս, քան Շանհայի և Հյուսիսային Եվրոպայի Ռոտերդամի ու Համբուրգի նավահանգիստների միջև: Չինաստանի և Եվրոպայի միջև բեռնափոխադրումների տևողությունը նշանակալիորեն կրճատելու հանգամանքի հաշվառմամբ Պիրեա նավահանգիստը կարող է դառնալ եվրոպական շուկա չինական ապրանքների մուտքի կարևոր օղակ, և Չինաստանն այն դիտում է որպես Մետաքսի ճանապարհի բալկանյան հատվածի մեկնակետ:

Մետաքսի ճանապարհի բալկանյան հատվածի շրջանակներում մուլտիմոդալ տրանսպորտային միջանցքի զարգացման ուղղությամբ այդ միջանցքի գոտում գտնվող պետությունների և Չինաստանի համագործակցությանը բնորոշ են հետևյալ օրինաչափությունները, որոնք հետաքրքրություն են ներկայացնում Հայաստանի տարածքով անցնող «Պարսից ծոց–Սև ծով» միջանցքի բարեկարգման գործում չինական ներդրումների ներգրավման առումով:

- Չինաստանը շահագրգռված է հնարավորինս մեծ թվով պետություններն իրար կապող տրանսպորտային ենթակառուցվածքային նախագծերի իրականացման գործում, եթե դրանք իրապես նպաստում են տվյալ տարածաշրջանով չինական ապրանքների բեռնափոխադրումների մեծացմանը,

³⁷ Stu “China’s Footprint In Southeast Europe: Constructing The “Balkan Silk Road”” (<http://thecorner.eu/news-europe/chinas-footprint-southeast-europe-constructing-balkan-silk-road/67816/>):

- Բալկանյան թերակղզու պետությունները Չինաստանին առաջարկել և առաջարկում են ֆինանսավորել ինչպես երկկողմ, այնպես էլ բազմակողմ տրանսպորտային ենթակառուցվածքային նախագծեր (օրինակ՝ 2015 թ. նոյեմբերին Ալբանիան ու Չեռնոգորիան չինական «Պասիֆիկ Քոնստրակշեն գրուպ» (*Pacific Construction Group*³⁸) ընկերության հետ ստորագրել են «Կապույտ միջանցք» ավտոճանապարհի կառուցման նախագծի վերաբերյալ փոխըմբռնման հուշագիր), որոնք նպատակաուղղված են խոշոր եվրոպական շուկաներ չինական ապրանքների մուտքի դյուրինացմանը,
- Մետաքսի ճանապարհի բալկանյան հատվածի ծևավորման շրջանակներում Չինաստանն առաջարկում է տրանսպորտային ենթակառուցվածքային նախագծերի ֆինանսավորման բազմաթիվ տարբերակներ, որոնք բոլորը ենթադրում են շահառու պետության կամ պետությունների հետ տարբեր վարկային համակցություններով համաձայնագրերի կնքում, նախագծի որոշակի մասի ֆինանսավորում շահառու պետության կամ պետությունների միջոցներով (օրինակ՝ Պոդգորիցա–Կոլասին հատվածի շինարարություն³⁹) և շինարարական աշխատանքների կատարում չինական կապալառու ընկերությունների աշխատողների ուժերով,
- Չինաստանի հետ Բալկանյան պետությունները հաջողությամբ կնքում են պետություն–մասնավոր հատված գործընկերության կոնցեսիոն պայմանագրեր, որոնք ենթադրում են արտոնյալ ռեժիմով վարկային միջոցների ներգրավում, բոլոր տեսակի հարկային ու մաքսային վճարումներ կատարելու պարտավորությունից չինական կապալառու շինարարական ընկերությունների ազատում, իսկ հետագայում այդ ընկերություններին տրանսպորտային ենթակառուցվածքի պահպանման, շահագործման և կառավարման արտոնությունների տրամադրում (օրինակ՝ «Արբեր» նախագծով ավտոճանապարհի շինարարություն⁴⁰),

³⁸ Տես *Օ. Լևիտին, Յ. Միլատովիչ, Պ. Սանֆեյ, Նշ.* աշխ. (<https://www.ebrd.com/news/2016/ebd-papers-highlight-potential-of-southeastern-europe.html>):

³⁹ Տես *Պ. Տոնչև, Նշ.* աշխ. (https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISS_Files/Brief%203%20China%27s%20Silk%20Road.pdf):

⁴⁰ Տես *Օ. Լևիտին, Յ. Միլատովիչ, Պ. Սանֆեյ, Նշ.* աշխ. (<https://www.ebrd.com/news/2016/ebd-papers-highlight-potential-of-southeastern-europe.html>):

- տրանսպորտային ենթակառուցվածքային նախագծերը հիմնականում իրականացվում են համատեղ ֆինանսավորմամբ, ինչին, բացի վարկառու պետությունից և Չինաստանից, մասնակցում են նաև այլ, հիմնականում՝ եվրոպական և ասիական, ֆինանսական կազմակերպություններ: Դրա հետ մեկտեղ ենթակառուցվածքային նախագծերի տնտեսական էֆեկտը ավելի է մեծանում տվյալ տարածքում գործարարության զարգացմանն ուղղված՝ եվրոպական ֆինանսական հաստատությունների աջակցության շնորհիվ (օրինակ՝ Նովի Սադ-Իրիգ-Ռուման ճանապարհի երկայնքով Վերակառուցման և զարգացման եվրոպական բանկի Փոքր գործարարության շրջանակներում իրագործվող աջակցությունը միևնույն ժամանակ նպաստում է այդ ճանապարհի երկայնքով տեղաբաշխված բնակավայրերում զբաղվածության աճմանը և տնտեսական ակտիվությանը⁴¹):

⁴¹ Տես *Զ. Բաստիան*, Նշ. աշխ.:

«ԳՈՏԻ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀ» ՆԱԽԱԶԵՌՆՈՒԹՅՈՒՆ.
ԶԻՆԱՍՏԱՆՆ ԱՇԽԱՐՀԻՆ ԿԱՊՈՂ ԳՈՏԻՆ ԵՎ ԴԵՊԻ
ՀԱՄԱՏԵՂ ԱՊԱԳԱ ՏԱՆՈՂ ՈՒՂԻՆ

*Դոկտոր ՉեՆ ՎԵՅ, Չինաստանի միջազգային ռազմավարական
հետազոտությունների ինստիտուտի ավագ գիտնական-
վերլուծաբան*



Ինձ համար պատիվ է այս հոդվածով ներդրում ունենալ «Հայկական բանակի» հավելվածում, որի սույն համարը հատկացվել է «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության լուսաբանմանը: Ի թիվս շատ այլ փաստերի՝ սա ևս մեկ համոզիչ ապացույց է, որ հինգ տարի առաջ մեկնարկած «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունն ունի լայն հեռանկարներ և արժանացել է հավանության, ուստի թույլ տվեք դրվատանքի և բարեմաղթության խոսք ուղղել «Հայկական բանակի» հասցեին:

2013 թվականի սեպտեմբերին Ղազախստան կատարած այցի ժամանակ Չինաստանի Նախագահ Սի Ցզինպինը հանդես եկավ «Մետաքսի ճանապարհ» տնտեսական գոտի համատեղ կառուցելու առաջարկությամբ: Հաջորդ ամիս Ինդոնեզիա կատարած այցի ընթացքում Նախագահ Սին հնչեցրեց «21-րդ դարի Մետաքսի ծովային ճանապարհ» համատեղ կառուցելու առաջարկությունը: Ի սկզբանե «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» (ՄԳՄՃ) կոչվող նախաձեռնությունում, որն այնուհետև վերանվանվեց «Գոտի և ճանապարհ», հիմնական նպատակային ոլորտներն ընդլայնվեցին և համագործակցություն ծավալվեց աշխարհի բոլոր մայր ցամաքների ամեն մի անկյունում:

ՄԳՄՃ նախաձեռնության հնգամյակը նշանավորվեց 2018 թ. սեպտեմբերի 3–4-ին Պեկինում կազմակերպված «Չինաստանի և Աֆրիկայի համագործակցություն» գագաթնաժողովով, որին մասնակցում էին 53 աֆրիկյան պետությունների, ինչպես նաև Չինաստանի ղեկավարները: Գագաթնաժողովում աֆրիկյան առաջնորդները միահամուռ կերպով կարևորեցին «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակում վերջին հինգ տարիների ընթացքում աֆրիկյան մայր ցամաքում ծավալված արգասաբեր համագործակցությունը: Գագաթնաժողովը, ի

թիվս այլ ձեռքբերումների, ամրագրեց մեկ կարևոր փաստ ևս, այն է՝ «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում համագործակցային փաստաթղթերի ստորագրումը 28 աֆրիկյան պետությունների և Աֆրիկյան Միության հանձնաժողովի հետ, ինչի շնորհիվ Չինաստանի հետ այդ տեսակի փաստաթուղթ ունեցող աֆրիկյան պետությունների թիվը հասավ 37-ի: Ակնկալվում է, որ առաջիկայում մնացած աֆրիկյան պետություններն էլ կհետևեն այս օրինակին՝ Չինաստանի հետ կնքելով համագործակցության պայմանագրեր: «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում Աֆրիկայի՝ որպես ամենամեծ թվով զարգացող պետություններ ունեցող մայր ցամաքի և Չինաստանի միջև համագործակցությունը թե՛ խորհրդանշական, թե՛ գործնական առումներով մեծ կարևորություն ունի փոխշահավետության և ընդհանուր զարգացման համար, ինչը «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության հիմնական նպատակն է: Չինաստանի և աֆրիկյան պետությունների միջև համագործակցությունը լավ օրինակ է «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակում Չինաստանի և մյուս, հատկապես՝ զարգացող, երկրների ու տարածաշրջանների հետ համագործակցության համար: «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության փաստացի արդյունքները լավագույն կերպով են բացառում տարբեր մեղադրանքներն ու անվստահությունը:

Որպես փաստ նշենք, որ «Չինաստանի և Աֆրիկայի համագործակցության» գազաթնաժողովից առաջ էլ Չինաստանը «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում արդեն համագործակցության փաստաթղթեր էր ստորագրել ավելի քան հարյուր պետությունների հետ՝ սկսած Եվրասիայից, որտեղ գտնվում է և Հայաստանը, մինչև Աֆրիկա, Լատինական Ամերիկա, Կարիբյան երկրներ և Հարավային Օվկիանիա՝ չհաշված միջազգային կազմակերպությունները: Պեկինում կայացած «Չինաստանի և Աֆրիկայի համագործակցություն» գազաթնաժողովում արծանագրվեց համագործակցող երկրների նոր թիվ, որը ամենևին էլ դեռ սահման չէ:

«Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունը համատեղում է թե՛ ցամաքային, թե՛ ծովային հին Մետաքսի ճանապարհի պատմական խորհրդանշային կարևորությունը և արդի պահանջները: Նախաձեռնությունը մի չինական գաղափար է, որի էությունն է բաց համաշխարհային տնտեսական համակարգի և բազմազանեցված, անկախ, հաշվեկշռված և կայուն զարգացման ապահովումը: Դա նաև չինական առաջարկություն է, որը նպատակաուղղված է տարածաշրջանային

համագործակցության առաջնղմանը, քաղաքակրթությունների միջև կապերի ամրապնդմանը և աշխարհում խաղաղության ու կայունության երաշխավորմանը: Այս ամենը վկայում է, որ Չինաստանը՝ որպես ամենամեծ զարգացող և աշխարհում մեծությամբ երկրորդ տնտեսությունն ունեցող երկիր, ստանձնում է միջազգային տնտեսական կառավարումը արդար և ռացիոնալ համակարգի վերածելու պատասխանատվությունը:

Միջազգային հանրությանը «Գոտի և Ճանապարհ» նախաձեռնությունն ավելի հասկանալի դարձնելու համար Չինաստանի կառավարությունը 2015 թ. մարտին հրապարակեց «Մետաքսի Ճանապարհ» տնտեսական գոտու և «21-րդ դարի Մետաքսի ծովային Ճանապարհի» համատեղ կառուցման տեսլականը և գործողությունների ծրագիրը: Այդ փաստաթղթում համակարգված ձևով ներկայացվում են «Գոտի և Ճանապարհ» նախաձեռնության վերաբերյալ հիմքային գաղափարները: Այն որպես «Գոտի և Ճանապարհ» նախաձեռնության կառուցման հիմնական սկզբունք կարևորում է ակնհայտ, հավասար ընդհանուր օգուտը. ինտենսիվ խորհրդարկումներ, համատեղ ներդրումներ և ընդհանուր օգուտներ՝ ահա «Գոտի և Ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակում համագործակցության երեք անկյունաքարերը: Փաստաթղթում որպես համագործակցության համար առաջնահերթություն ուրվագծվում է հինգ կարևոր ոլորտ, քաղաքականության համադասում, հաստատությունների միջև կապ, ազատ առևտուր, ֆինանսական ինտեգրում և ժողովուրդների միջև շփումներ: Չինաստանի և համապատասխան երկրների միջև գործնական ու սերտ համագործակցության պայմաններում «Գոտի և Ճանապարհ» նախաձեռնության համատեղ կերտմամբ դրա գաղափարը գործողությունների միջոցով տեսլականից հաջողությամբ դարձել է իրականություն:

2017 թվականի մայիսին Պեկինում տեղի ունեցավ «Գոտի և Ճանապարհ» նախաձեռնության առաջին միջազգային համաժողովը, որին մասնակցում էին ավելի քան 140 պետությունների և 80 միջազգային կազմակերպությունների ավելի քան 1600 ներկայացուցիչ: Համաժողովում ձեռք բերվեցին համաձայնություններ խոշոր նախագծերի վերաբերյալ, ներառյալ՝ հինգ կարևոր ոլորտներին առնչվող 76 կետերը, որոնք ընդգրկում են ավելի քան 270 կոնկրետ արդյունք, ընդամին դրանցից 265-ը կամ հասցվել են ավարտին, կամ կատարման

ընթացքում են: Այս հինգ տարիների ընթացքում Չինաստանի և մյուս մասնակից երկրների միջև առևտուրը գումարային հաշվարկով գերազանցել է 5 տրիլիոն դոլարը, այդ երկրներում չինական ներդրումների ծավալը գերազանցել է 70 միլիարդ դոլարը՝ տարեկան 7,2 % աճմամբ, ինչպես նաև տեղերում ստեղծվել են ավելի քան 240000 աշխատատեղեր: Սա վառ ապացույցն է այն բանի, թե որքան են համապատասխան երկրները շահել «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությանը մասնակցելուց: Ակներև է, որ նախաձեռնությունը շատ երկրների, հատկապես՝ զարգացող պետությունների համար ստեղծել է տնտեսական աճման հնարավորություն, և որ այն նոր հույսեր է ներշնչում տվյալ ժողովուրդներին: Այս ամենը համոզիչ կերպով ցուցադրում է, որ Չինաստանը ջանքեր է գործադրում, որպեսզի մարդկությունը վերածվի ընդհանուր ապագա ունեցող մի հանրության, ու «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունը դրան հասնելու արդյունավետ միջոց է:

«Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության հնգամյա պատմությունը, որքան էլ որ կարճ է, այնուամենայնիվ արդեն համոզիչ կերպով ցույց է տվել, որ այն հավատարիմ է մնացել իր սկզբնական գաղափարին, այն է՝ ամբողջ աշխարհում խաղաղ համագործակցությունը և համընդհանուր զարգացումը խթանելու մասին Չինաստանի առաջարկությամբ: «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակում ծավալվող համագործակցությունը նախատեսում է, որ բոլոր երկրները՝ մեծ, թե փոքր, հարուստ, թե աղքատ, կարող են ներգրավվել հավասար հիմունքներով: Այս համագործակցությունը թափանցիկ է ու բաց, և դրական է ներգիս է հաղորդում համաշխարհային խաղաղության և զարգացման գործին: Այն շարունակում է նպաստել Մետաքսի ճանապարհի ոգու տարածմանը և փոխշահավետությանն ու լրացուցիչ օգուտների ստացմանը: Նախագծի շրջանակում շահագրգիռ երկրները հավատարիմ են մնում քննարկումների ու համագործակցության միջոցով ընդհանուր աճին հասնելու սկզբունքին և համախմբվում են համաշխարհային տնտեսական կառավարման նոր համակարգ կառուցելու համար: Համագործակցությունն օգնում է խթանելու շուկայի տարրերի տեղաշարժման արդյունավետությունը և խոր ինտեգրումը, ապահովելու բազմազանեցված, անկախ, հաշվեկշռված ու կայուն զարգացում: Այն միտված է խթանելու տարածաշրջանային զարգացումը, բարգավաճումը և կայունությունը, ինչպես նաև ընդլայնելու տարբեր քաղաքակրթությունների միջև երկխոսությունն ու գիտելիքների փոխանակումը:

Չինաստանը պատրաստակամ է միավորելու իր զարգացման փորձն ու սկզբունքները բոլոր երկրների զարգանալու կամքի և համեմատական առավելությունների հետ ու «Գոտի և Ճանապարհ» նախաձեռնությունը օգտագործելու որպես կարևոր հնարավորություն և համագործակցային հարթակ, որոնք կծառայեն տարբեր երկրների շրջանում տնտեսական քաղաքականության համադասմանը նպաստելու, նրանց միջև կապերը զարգացնելու, ավելի լայն հեռանկարով և բարձր մակարդակի ու խոր երկկողմ և բազմակողմ համագործակցությունը խթանելու, ինչպես նաև մի նոր՝ բաց, ընդգրկուն, հաշվեկշռված և փոխշահավետ, համագործակցային միջավայր ձևավորելու նպատակներին: Հավասարության և ընդգրկունության հատկանիշներով բնութագրվող, իրատեսության վրա հիմնված «Գոտի և Ճանապարհ» նախաձեռնությունը արտահայտում է իր ուղիների գոտում գտնվող երկրների, այդ թվում նաև Չինաստանի, ընդհանուր շահերը, և միջազգային համագործակցության ծավալման վերաբերյալ նոր, դեպի ապագա կողմնորոշված համաձայնություն է: Այն ներկայացնում է մի կառուցողական տեսլական, ըստ որի՝ չինական երազանքը փոխկապված է համաշխարհային երազանքի հետ, և որ բոլոր երկրները ջանում են միասնաբար կառուցել ընդհանուր ապագա ունեցող մարդկային հանրություն:

Կարևոր է շեշտել, որ Չինաստանը բարձր է պահում Մետաքսի ճանապարհի՝ «խաղաղությամբ և համագործակցությամբ, շիտակությամբ և ընդգրկունությամբ, փոխադարձ ուսուցմամբ, փոխշահավետությամբ և համընդհանուր օգտակարությամբ» բնորոշվող ոգին, հավատարիմ է քննարկումների և համագործակցության միջոցով ընդհանուր զարգացմանը հասնելու սկզբունքին, հետևողականորեն համագործակցություն ու համաձայնություն է հաստատում «Գոտի և Ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում ընդգրկվող երկրների հետ և աշխատում է բոլոր շահագրգիռ կողմերի մասնակցությամբ նախաձեռնությունը նախագծից համատեղ գործողության վերածելու ուղղությամբ:

Առաջնորդվելով ինտենսիվ խորհրդարկումների առանցքային սկզբունքով՝ Չինաստանը «Գոտի և Ճանապարհ» նախաձեռնությունը ակտիվ կերպով համադասում է մասնակից պետությունների ազգային ռազմավարությունների, զարգացման տեսլականների և ընդհանուր ծրագրերի հետ՝ նպատակ ունենալով ապահովել նախագծի լավագույնս համադասված մեկնարկումը: Միայն այս եղանակով կարող են իրա-

գործվել մյուս երկու առանցքային սկզբունքները, որոնք են՝ ներբերումների համատեղությունը և շահերի ընդհանրությունը:

«Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շնորհիվ Չինաստանը հսկայական հնարավորություններ է ստեղծում և տրամադրում աշխարհի մյուս պետությունների հետ փոխշահավետ համագործակցություն զարգացնելու համար: Չինաստանը համաշխարհային տնտեսական աճման առանցքային ապավենն ու շարժիչն է: Չինաստանի զարգացումը համաշխարհային առողջացման և տնտեսական աճման համար հզոր շարժիչ ուժ է՝ ապահովելով 2000-ականներից սկսած համաշխարհային տնտեսական աճի միջինը մոտ 30 %-ը: Սպառողական ծախսեր և ներդրումներ կատարելու Չինաստանի հնարավորությունները նպաստել են ամբողջ աշխարհում նոր աշխատատեղերի ստեղծմանը: 2017 թվականին համաշխարհային ներմուծումներում Չինաստանի մասնաբաժինը կազմել է 10,2 %, իսկ արտահանումներում՝ 12,8 %: Չինաստանը եղել է նաև տարբեր տարածաշրջանների ավելի քան 120 պետությունների գլխավոր առևտրային գործընկերը: Անկասկած, «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունը դարձել է Չինաստանի և մյուս մասնակից պետությունների զարգացումները միմյանց կապող գոտի:

Հաշվի առնելով Մետաքսի հին ճանապարհի ցամաքային և ծովային ուղիները՝ Չինաստանը «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության համար առանձնացրել է հինգ ուղի: «Մետաքսի ճանապարհ» տնտեսական գոտին կազմված է երեք ուղուց. մեկը՝ հյուսիսարևմտյան Չինաստանից և հյուսիսարևելյան Չինաստանից Կենտրոնական Ասիայով ու Ռուսաստանով դեպի Եվրոպա և Բալթիկ ծով, մյուսը՝ հյուսիսարևմտյան Չինաստանից դեպի Պարսից ծոց և Միջերկրական ծով՝ անցնելով Կենտրոնական և Արևմտյան Ասիայով, իսկ երրորդը՝ հարավարևմտյան Չինաստանից դեպի Հնդկական օվկիանոս՝ հատելով Հնդկաչին թերակղզին: 21-րդ դարի «Մետաքսի ծովային ճանապարհը» ունի երկու հիմնական ուղեգիծ. մեկն սկսվում է Չինաստանի առափնյա նավահանգիստներում, հատում է Հարավ-Չինական ծովը, անցնում է Մալակկայի նեղուցով և հասնում Հնդկական օվկիանոս՝ ձգվելով դեպի Եվրոպա, իսկ մյուսը դարձյալ սկիզբ է առնում Չինաստանի առափնյա նավահանգիստներում, հատում է Հարավ-Չինական ծովը և ուղղվում դեպի Խաղաղ օվկիանոսի հարավային կողմերը:

Նկատի ունենալով նշված հինգ ուղիներն ու հիմք ընդունելով «Գոտի

և ճանապարհ» նախաձեռնության իրագործման համար համագործակցության ու տարածքների տարաբաշխվածությունը՝ Չինաստանն առաջարկել է մի շրջանակ, որի մեջ մտնում են վեց միջանցք, հաղորդակցության համար վեց միջոց, ինչպես նաև բազմաթիվ երկրներ ու նավահանգիստներ: Այդ «վեց միջանցքներն» են՝ Նոր եվրասիական ցամաքային կամուրջը, Չինաստան–Մոնղոլիա–Ռուսաստան, Չինաստան–Կենտրոնական Ասիա–Արևմտյան Ասիա, Չինաստան–Հնդկաչին, Չինաստան–Պակիստան և Բանգլադեշ–Չինաստան–Հնդկաստան–Սյանմա տնտեսական միջանցքները: «Հաղորդակցության վեց միջոցներն» են՝ երկաթուղին, ավտոմայրուղիները, ծովային տրանսպորտը, ավիացիան, խողովակաշարերը և համալիր օդատիեզերական տեղեկատվական ցանցը, որոնք ենթակառուցվածքային կապակցման հիմնական օբյեկտներն են: «Բազմաթիվ երկրներ» ասելով՝ հասկանում ենք «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության գոտում գտնվող մի շարք երկրներ, որոնք առաջինն են միացել նախաձեռնությանը, և Չինաստանը կհամագործակցի նրանց հետ հավասարության և փոխադարձ շահերի սկզբունքների հիման վրա: Սակայն պրագմատիզմը պահանջում է առաջին հերթին համագործակցել մի շարք կոնկրետ պետությունների հետ և փորձել նրանց հետ հասնել հաջող արդյունքների, ինչը կունենա ցուցադրական ազդեցություն և կմարմնավորի «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության էությունը, ինչի շնորհիվ էլ ավելի մեծ թվով երկրներ շահագրգռված կլինեն մասնակցելու այդ նախաձեռնությանը: «Բազմաթիվ նավահանգիստներ» ասելով՝ ի նկատի ունենք մի շարք նավահանգիստներ, որոնք ապահովում են անվտանգ և անխափան ծովային երթևեկությունը: «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության մասնակից երկրներում համատեղ կառուցելով մի շարք կարևոր նավահանգիստներ ու քաղաքներ՝ Չինաստանը փորձում է խթանել ծովային համագործակցությունը: Համագործակցության շրջանը «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության համատեղ կառուցման այն ոլորտն է, որը նախաձեռնությանը մասնակցող երկրներին ցույց է տալիս հստակ ուղղություն:

Տնտեսական միջանցքը ձգվում է հյուսիսարևմտյան Չինաստանից դեպի արևմուտք՝ Պարսից ծոց, Արաբական թերակղզի ու Միջերկրականի ափերը, և կարող է տարածաշրջանում կատարել կարևոր կապող դեր:

«Մետաքսի ճանապարհ» տնտեսական գոտին համատեղ կառուցելու նախաձեռնությունը Չինաստանի և Հայաստանի համար բազմակող-

մանի համագործակցության նոր պատմական հնարավորություն է, ինչը բարենպաստ կլինի երկու երկրների և ժողովուրդների հիմնարար ու երկարաժամկետ շահերի առաջնդման, ինչպես նաև տարածաշրջանում խաղաղության ու կայունության պահպանման տեսանկյունից: Չինաստանը ցանկանում է լիարժեք կերպով օգտագործել այս հնարավորությունը համագործակցության հեռանկարները ուսումնասիրելու համար և այդ երկկողմ համագործակցությունն ավելի բարձր մակարդակի հասցնելու նպատակով դրա մոդելներում կիրառելու նորամուծական մոտեցումներ:

Ուղեղային կենտրոնները կարող են անփոխարինելի կառուցողական դեր խաղալ և, անկասկած, խաղացել են գաղափարների փոխանակման ու ժողովուրդների միջև կապի ամրապնդման գործում, ինչը «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում ծավալվելիք համագործակցության հիմքն է: Չինաստանի միջազգային ռազմավարական հետազոտությունների ինստիտուտը (ՉՄՈՀԻ) «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության խթանման նպատակով իր օտարերկրյա գործընկերների հետ, նաև միջազգային համաժողովներում և սեմինարներում, մի շարք այլ գործոնների հետ մեկտեղ ինտենսիվ կերպով գործակցել է ռազմավարական և անվտանգային համագործության հարցերով: ՉՄՈՀԻ-ն պատրաստակամ է նաև համագործակցելու Հայաստանի համապատասխան գործընկեր կառույցի հետ «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության համատեքստում երկու երկրների միջև փոխըմբռնումը և փոխադարձ վստահությունը ամրապնդելու նպատակով:

Վերջին հինգ տարվա ընթացքում դրվել են «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության հիմքերը, ձևավորվել է դրա հիմնական շրջանակը: Ներկայիս խնդիրն է բարելավել «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության կառուցման որակը և հասնել ավելի տեսանելի նվաճումների՝ մարդկանց տալով ավելի առարկայական օգուտներ: Ակնկալվում են ավելի լուսավոր հեռանկարներ և ավելի կոնկրետ աշխատանքների կատարում: Երբ «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունը թևակոխի որակապես ավելի բարձր փուլ, դրա շրջանակում Չինաստան–Հայաստան համագործակցության համար կբացվեն նոր հնարավորություններ, որոնց իրականացումը ոչ միայն հաջողություններ կպարգևի երկու երկրներին, այլև կարևոր դեր կխաղա տարածաշրջանի զարգացման գործում:

THE “BELT AND ROAD” INITIATIVE: THE “BELT AND ROAD” TO BIND CHINA AND THE WORLD FOR A SHARED FUTURE

*Dr. Chen Wei, Senior Research Fellow, China Institute
for International Strategic Studies*

It is an honor as well as privilege to contribute this article to the “Haikakan Banak” (*Armenian Army*) which devotes its pages to the “Belt and Road” Initiative. This is one more convincing proof among many of the facts to indicate the wide scope BRI has been reaching and the acclaim it has been enjoying since the concept was first raised five years ago. The *Armenian Army* deserves compliments as well as congratulations!

In September, 2013, during his visit to Kazakhstan, Chinese President Xi Jinping announced the proposal of jointly building the Silk Road Economic Belt. In the following month, during his visit to Indonesia, President Xi further announced the proposal of jointly building the 21st Century Maritime Silk Road. “One Belt, One Road”, or OBOR as originally called, has since been termed the “Belt and Road” Initiative and developing, solidly based on but far beyond the primarily proposed spheres, into every corner of every continent of the globe.

There could be no better commemoration of the fifth anniversary of the initial proposal of BRI than the convening, on September 3 and 4, 2018, of the 2018 Beijing Summit of the Forum on China-Africa Cooperation (FOCAC), attended by the heads of state and government from 53 African countries as well as China. At the forum, the African leaders unanimously highly praised the fruitful benefits the BRI cooperation has brought to the African continent over the last five years. The summit witnessed, among numerous achievements, the signing of cooperation documents on jointly building the “Belt and Road” between China and 28 African countries and African Union Commission, bringing the number of African countries to sign such documents with China to 37. It is expected that the rest of African countries will also follow suit by signing such agreements with China before long. Africa is the continent with most numerous developing countries, between whom and China

the cooperation on the joint building of the BRI is of great significance, both symbolically and substantially, in terms of mutual benefit and common development which are the core purpose of BRI. China-African cooperation has set a good example for BRI cooperation between China and other countries and regions, especially the developing countries. Facts speak for themselves best to refute various accusations and doubts with regard to the BRI.

As a matter of fact, even before the convening of the Beijing FOCAC, China had already signed cooperation documents on jointly building the “Belt and Road” with more than 100 countries ranging from Eurasia, where Armenia is located, to Africa, Latin America and the Caribbean, and southern Oceania in addition to international organizations. FOCAC Beijing Summit brought, to be sure far from limiting, the number to the new height.

BRI integrates the historical symbolism of the ancient Silk Road, both on the land and at the sea, with the new requirements of today. The initiative is a Chinese idea whose goal is to maintain an open world economic system, and achieve diversified, independent, balanced, and sustainable development, and also a Chinese proposal intended to advance regional cooperation, strengthen communications between civilizations, and safeguard world peace and stability. It showcases the fact that China, as the largest developing country and the world’s second largest economy, shoulders its wider responsibilities in promoting international economic governance toward a fair, just and rational system.

To let the world better understand the BRI, the Chinese government published in March, 2015, Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road, which systematically introduces the relevant ideas concerning the BRI. The document emphasizes open, inclusive and mutual benefit as the basic principles to build the “Belt and Road”: extensive consultation, joint contribution and shared benefits being the three cornerstones of BRI cooperation. It outlines five key areas as cooperation priorities: policy coordination, facilities connectivity, unimpeded trade, financial integration, and people-to-people bond. With the close and practical cooperation between China and the relevant countries taking part in the

joint building of the BRI, the concept of BRI has been successfully transformed from vision through actions to reality.

In May, 2017, the first “Belt and Road” Forum for International Cooperation (BRF) was held in Beijing, attracting over 1,600 participants from more than 140 countries and 80 international organizations. The BRF witnessed the agreements of major deliverables including 76 items in the five key areas comprising more than 270 concrete results, of which 265 have either been completed or in the due process of implementation. Over the five years, trade between China and other participating countries has exceeded \$5 trillion in cumulative terms, Chinese investment in these countries has exceeded \$70 billion with an annual increase rate of 7.2%, and more than 240,000 local jobs have been created. These are the evidences that the relevant countries have benefited from their participation in the BRI. It has been proved that the initiative is an enabler of economic growth for many countries, especially developing ones, and it is bringing a new hope for their people. All this is a convincing demonstration of China’s efforts toward, and BRI as an effective way in, building a community with a shared future for mankind.

The five years’ history of the BRI, though short as it is, has already fully expressed that the initiative deserves its original purpose as the Chinese proposal with the aim to promote peaceful cooperation and common development around the world. Cooperation under the BRI framework is something in which all countries, big or small, rich or poor, can participate on an equal footing. This cooperation is transparent and open, and brings positive energy to world peace and development. It carries forward the spirit of the Silk Road, and pursues mutual benefit and complementary gains. Under this framework, the countries concerned adhere to the principle of achieving shared growth through discussion and collaboration, and join hands to build a new system of global economic governance. Cooperation helps to promote efficiency in the flow of elements and in-depth integration of markets, to achieve diversified, independent, balanced and sustainable development. It aims to promote regional development, prosperity and stability, and expand dialogue and mutual learning between different civilizations.

China is willing to combine the experience and foundations of its own development with the development will and comparative strengths of all

countries, and use the “Belt and Road” as an important opportunity and a cooperation platform to promote economic policy coordination among various countries, improve connectivity, foster bilateral and multilateral cooperation with a broader scope and at a higher and deeper level, and build a new cooperation framework that is open, inclusive, balanced and mutually beneficial. The “Belt and Road” Initiative, characterized by equality and inclusiveness, and grounded in realism, manifests the common interests of countries along the routes, including China, and is a new future-oriented consensus for international cooperation. It showcases a positive vision that the Chinese dream is interconnected with the world dream and all countries work together to build a community with a shared future for mankind.

It is important to stress that China upholds the Silk Road spirit characterized by “peace and cooperation, openness and inclusiveness, mutual learning, mutual benefit and win-win results,” adheres to the principle of achieving shared growth through discussion and collaboration, constantly expands cooperation and consensus with countries along the “Belt and Road”, and works to translate the initiative from plan to cooperative action with the participation of all parties involved.

Based on the basic principle of extensive consultation, China actively dovetails the “Belt and Road” Initiative with the national strategies, development visions and general plans of the participating countries to give the initiative the best possible coordinated start. Only in this way can the other two basic principles of joint contribution and shared benefits be realized.

By BRI, China creates and provides immense opportunities for the win-win cooperation with the rest of the world. China is a key anchor and engine of global economic growth. China’s development has lent a strong momentum to global recovery and growth, contributing nearly 30 percent of world economic growth on average since early of this century. Consumer spending and investment opportunities in China have created more jobs worldwide. In 2017, China accounted for 10.2 percent of global imports and 12.8 percent of global exports, and was the leading trade partner of over 120 countries and regions. BRI has

indeed become an essential belt to bind the development of China and that of other participating countries.

Taking into consideration the routes of the ancient land and sea Silk Roads, China has determined five routes for the “Belt and Road”. The Silk Road Economic Belt has three routes: one from Northwest China and Northeast China to Europe and the Baltic Sea via Central Asia and Russia; one from Northwest China to the Persian Gulf and the Mediterranean Sea, passing through Central Asia and West Asia; and one from Southwest China through the Indochina Peninsula to the Indian Ocean. The 21st Century Maritime Silk Road has two major routes: one starts from coastal ports of China, crosses the South China Sea, passes through the Malacca Strait, and reaches the Indian Ocean, extending to Europe; the other starts from coastal ports of China, crosses the South China Sea, and extends to the South Pacific.

Based on the above five routes, and the focus of cooperation and spatial distribution for building the “Belt and Road”, China has proposed a framework including six corridors, six means of communication, multiple countries, and multiple ports. The “six corridors” are: the New Eurasian Land Bridge Economic Corridor, the China-Mongolia-Russia Economic Corridor, the China-Central Asia-West Asia Economic Corridor, the China-Indochina Peninsula Economic Corridor, the China-Pakistan Economic Corridor, and the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor. The “six means of communication” are rail, highways, seagoing transport, aviation, pipelines, and aerospace integrated information network, which comprise the main targets of infrastructure connectivity. “Multiple countries” refer to a number of countries along the “Belt and Road” that first joined the initiative, and China will cooperate with them on the basis of equality and mutual benefit. But pragmatism requires a need to cooperate first with a number of particular countries, and try to achieve results with them that have a demonstrative impact and embody the concept of the “Belt and Road”, so that more countries will be attracted to participate in the initiative. “Multiple ports” refer to a number of ports that ensure safe and smooth sea passages. By building a number of important ports and key cities with countries along the “Belt and Road”, China works to promote maritime cooperation. The cooperation framework is the framework for

joint building of the “Belt and Road”, giving a clear direction for countries involved to participate in the initiative.

The economic Corridor extends westward from northwestern China to the Persian Gulf, the Arabian Peninsula, and the Mediterranean coast, and may play an important connecting role in the region.

The initiative of jointly building the Silk Road Economic Belt provides a new historic opportunity for China and Armenia to implement all-round cooperation, which is conducive to both the fundamental and long-term interests of the two countries and peoples but also to maintaining regional peace and stability. China is willing to make full use of this opportunity to explore the cooperation potentials and innovate in the cooperation models to push the bilateral cooperation to the new higher levels.

Think tanks may and indeed have been playing an indispensable constructive role in terms of promoting exchange of ideas and strengthening people-to-people communications as the foundation for BRI cooperation. China Institute for International Strategic Studies (CIISS) has had such intensive interactions with its foreign counterparts and on international forums and seminars with regard to promoting BRI cooperation concerning strategic and security cooperation among other factors. CIISS is willing to cooperate with relevant counterpart in Armenia for promoting mutual understanding and trust between the two countries on BRI cooperation.

Over the five years, the foundations of the BRI have been laid and the basic framework set up. Now the task is to raise the quality of building the BRI and realize more visible achievements to bring more substantial benefits to the people. Brighter prospects are to be expected with more concrete work to be done. With BRI entering a new stage of high quality development, China-Armenia cooperation over BRI is faced with more opportunities of which the fruits will not only bring fortune to the two countries but also play an important part in promoting the regional development.

ՀԱՅԱՍՏԱՆ – ՉԻՆԱՍՏԱՆ. ՄԵՏԱՔՍԻ ՄԵԾ
ՃԱՆԱՊԱՐՀԻ ՆԱԽԱԳԾԻ ՇՐՋԱՆԱԿՆԵՐՈՒԽ
ԻՆՏԵԳՐՄԱՆ ԸՆԴՈՒՅՆՄԱՆ
ՀՆԱՐԱԿՈՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ
(«ՄԵԿ ԳՈՏԻ՝ ՄԵԿ ՃԱՆԱՊԱՐՀ»)

Վ. Բ. ԲՈՍՍԱՆՋՅԱՆ, տնտեսագիտության դոկտոր, պրոֆեսոր



Չինաստանը համաշխարհային տնտեսության մեջ վերածվում է իշխանության խոշոր կենտրոնի, որն առանձնանում է աճող ներքին և արտաքին ներդրումներով: Ջարգացած և զարգացող երկրներում չինական անդրազգային կորպորացիաների դերի մեծացման շնորհիվ ձևավորվում է տնտեսական համընդհանրացման նոր դարա-

շրջան: Բացի այդ, տվյալ ներդրումները ամբողջ աշխարհում տարատեսակում են ներդրումների աղբյուրները և ընդունող երկրներում ներմուծում են գործարարական մշակույթի նոր տարրեր: Ավելի կանխատեսելի է դառնում, որ առաջիկա տարիներին Չինաստանը կհայտնվի հիմնական համաշխարհային ներդրողների շարքում՝ կիսելով համաշխարհային տնտեսության և քաղաքականության ոլորտում տեղի ունեցող իրադարձությունների և միտումների համար պատասխանատվությունը: Այդ ամենը անխուսափելի է դարձնում համագործակցությունը մյուս ծանրակշիռ դերակատարների՝ ԱՄՆ-ի, Կանադայի, ԵՄ-ի, Ռուսաստանի, Հնդկաստանի հետ: Համընդհանուր ֆինանսական ճգնաժամը և դրա «երկրորդ ալիքը» արագացրին ինտեգրումը և ֆինանսական ու դրա հետ կապված այլ դժվարությունների հաղթահարման համար ընդհանուր լուծումների որոնման գործընթացը:

Մասնավորապես՝ մեծ թվով չինական ընկերությունների համար ճգնաժամը տնտեսական աղետից վերածվեց ամբողջ աշխարհում իրենց գործունեությունն ընդլայնելու եզակի հնարավորության: Վիճակագրական տվյալները ակնհայտորեն վկայում են, որ փոքր նախագծերին աստիճանական մասնակցության և պարզ ձևերի տնտեսական ինտեգրման, առևտրի ու համագործակցության միջոցով ամեն-

րիկյան, կանադական ու եվրոպական ընկերություններում ուղղակի և փաթեթային խոշոր ներդրումներին անցնելու մեծաթափ միտումը: Հաշվի առնելով «չինական ընկերությունների՝ աշխարհով մեկ սփռման» միտումը՝ այն պետք է դիտենք ոչ թե որպես «միակողմանի երթևեկությամբ փողոց», այլ յուրաքանչյուր կոնկրետ դեպքում ավելի շատ որպես համատեղ օգտագործման և ուսուցանման գործընթաց: Մինևույն ժամանակ, ներդրումային ռազմավարությունները փոխվում են ըստ այն ձեռք բերվող նոր գիտելիքի, որը վերաբերում է տարբեր եվրոպական երկրներում տեղի գործարար միջավայրին, ազգային առանձնահատկություններին և այլ կազմակերպական տարբերությունների: Դա չինական ընկերություններին օգնում է լինելու ավելի ձկուն, ուստի նրանք ավելի լավ են պատրաստված Հյուսիսային Ամերիկայի շուկայի նոր հատվածներ ներթափանցելուն:

Առևտրի ու ներդրումների առումով իր գործընկերների ընտրության, ինչպես նաև տնտեսության տեղական ճյուղերի համար սահմանված դրանց ծավալների ու նպատակների որոշման հարցում, Չինաստանը, լինելով Առևտրի համաշխարհային կազմակերպության անդամ, սկզբունքորեն չունի որևէ սահմանափակում: Սակայն որոշ խնդիրներ ծագում են պատժամիջոցների և այլ սահմանափակումների պատճառով:

Մասնավորապես՝ Պեկինի հասցեին Վաշինգտոնի առավել չարագույժ սպառնալիքներից մեկը 2017 թ. սեպտեմբերին ֆինանսների նախարար Ստեֆան Մուլչինի հայտարարությունն էր: Նա զգուշացրել էր, որ եթե Չինաստանը խախտի Հյուսիսային Կորեայի նկատմամբ պատժամիջոցները, ապա Վաշինգտոնը կարող է Պեկինին մեկուսացնել ԱՄՆ-ի ֆինանսական համակարգից և «միջազգային դոլարային համակարգից»: ԱՄՆ-ի ֆինանսների նախարարի սպառնալիքը աննկատ չմնաց: Միջազգային հաշվարկումներից չինական ֆինանսական համակարգի մեկուսացումը կետային կամ երկրորդային պատժամիջոց է: Սա լիամասշտաբ տնտեսական պատերազմ է, որը կընդգրկի ամբողջ կամ գրեթե ամբողջ աշխարհը: Լարվեց անգամ Եվրոպան:

Պեկինը, իհարկե, արծագանքում է սպառնալիքներին: Նման հակազդում էր, օրինակ, ՍԿԻՖԹ* համակարգին այլընտրանքային վճարում-

* ՍԿԻՖԹ (անգլ.՝ *Society of Worldwide Interbank Financial Telecommunications*)՝ միջազգային դրամական հաշվարկների և վճարումների ավտոմատացված (համակարգչայնացված) համակարգ: – *խմբ.*

ների և հաշվարկումների համակարգերի մշակումը: 2015 թվականին Չինաստանը գործարկեց ԱԴՀՀ՝ վճարային համակարգը, որը նախատեսված է միջազգային հաշվարկները չինական յուաններով կատարելու համար: Երբ համակարգն սկսեց գործել, նրա կազմում ներառված էին 19 անմիջական մասնակիցներ՝ չինական բանկեր և Չինաստանում մասնաճյուղեր ունեցող օտարերկրյա բանկեր: Բացի այդ, ԱԴՀՀ-ին ոչ անմիջական մասնակցի կարգավիճակով անդամակցեցին 176 կազմակերպություն՝ 38 ազգային և 138 արտասահմանյան առևտրային հաստատություններ: Ոչ անմիջական մասնակիցները ներկայացնում էին աշխարհի հինգ մայրցամաքների 50 պետություն և իրավասություններ: Չինաստանի ՋԼՄ-ները հաղորդել են, որ այս տարվա մարտի վերջին Չինաստանի ժողովրդական բանկը, որի վրա դրված է ԱԴՀՀ նախագծի ընդհանուր կառավարումը, ձեռնամուխ եղավ ծրագրի իրացման երկրորդ փուլին, որի ընթացքում պետք է մեծացվի գործառնությունների արագությունը, նվազեցվեն ծախսերը և կատարվի անցում շուրջօրյա աշխատակարգի, ընդլայնվի մասնակիցների շրջանը: Մինևույն ժամանակ, ԱԴՀՀ-ն չինական ընկերություններին և բանկերին չի ապահովագրում ԱՄՆ-ի դոլարով կատարվող գործարքների արգելափակման ռիսկից: Չինաստանի միջազգային հաշվարկներում դոլարը դեռևս մնում է որպես համար 1 արժույթ, իսկ յուանը երկրորդ տեղում է:

2017 թ. աշնանը ՉԿԿ 19-րդ համագումարում և 2018 թ. մարտին ժողովրդական ներկայացուցիչների համաչինական ժողովի նստաշրջանում Չինաստանի կուսակցական-պետական առաջնորդները բազմիցս հայտարարել են, որ Չինաստանի կարևոր խնդիրներից է յուանի միջազգայնացումը: Սակայն կարծում են, թե մեծ է հավանականությունը, որ Վաշինգտոնի և Պեկինի միջև առևտրային հակասությունները կվերաճեն տնտեսական պատերազմի, ուստի ավելի արդիական է դառնում չինական տնտեսության և ՉԺՀ միջազգային հաշվարկների ապադոլարացումը¹:

* ԱԴՀՀ (անգլ.՝ *Cross-Border Interbank Payment System, CIPS*)՝ Անդրսահմանային դրամական հաշվարկների համակարգ, որը Չինաստանը գործարկել է որպես ՍԿԻՖԹ-ին այլընտրանք: – *Խմբ.*

¹ Ств Валентин Катасонов. О смысле вторичных санкций США против Китая. «Фонд стратегической культуры», 24.05.2018 (<https://www.fondsk.ru/news/2018/05/24/o-smysle-vtorichnyh-sankcij-ssha-protiv-kitaja-46195.html>):

ԶԺՀ-ի համար սկզբունքորեն կարևոր է արտաքին գործոնը, քանի որ աճման կայուն և համեմատաբար արագ տեմպերի պահպանումը Պեկինին անհրաժեշտ է պետության համապատասխան կերպարանքը պահպանելու համար, մի կերպարանք, որը վերջին տարիներին ձևավորվել էր շնորհիվ նրա ձեռնարկած ջանքերի, որոնք նպատակաուղղված էին Չինաստանի՝ որպես միջազգային տնտեսական հանրության պատասխանատու և պայմանագիր կնքելու ունակ մասնակցի ներկայացմանը: Բացի այդ, Չինաստանը ծայր աստիճանի շահագրգռված է համընդհանրացման և համաշխարհային ֆինանսական շուկայի հետ ինտեգրման շրջանակում իր ձեռնարկած քայլերի նկատմամբ արտասահմանում «վստահության քվեի» մեծացման գործում²:

Չինաստանի տնտեսության մեջ տեղի ունեցող փոփոխություններն զգալի ազդեցություն են գործում բազմաթիվ ապրանքային և հումքային շուկաների վիճակի վրա՝ մեծացնելով տարածաշրջանային և համաշխարհային տնտեսությունների անկայունությունը: Այդ է պատճառը, որ Չինաստանի կայուն զարգացումը դիտվում է որպես համաշխարհային տնտեսության կայուն աճի ապահովման կարևոր գործոններից մեկը³:

Վերջին մի քանի տարիների ընթացքում Չինաստանը արտերկրում ներդրել է ավելի քան 40 մլրդ դոլարի իրական ակտիվներ, մինչդեռ Հայաստանին հաջողվել է ներգրավել միայն դրա մի փոքր մասը: Գնահատումներից մեկի համաձայն՝ Հայաստանը 1992–2010 թթ. կարողացել է ներգրավել 1,4 մլրդ դոլար, իսկ 2011 թ. ընթացքում՝ ևս 2,7 մլրդ⁴: 2012–2017 թվականներին երկկողմ առևտրատնտեսական հարաբերություններում առանձնակի փոփոխություններ տեղի չեն ունեցել:

Ինչ վերաբերում է բուն Չինաստանին, ապա 2018 թ. նրա տնտեսության աճը կկազմի 6,73 %, իսկ 2019 թվականին՝ 6,6 %: Դա Սիամենի համալսարանի և «Ցզինցզի ցանկաբառ» հեղինակավոր

² Տես *Н. В. Грибова*. Актуальные вопросы экономического развития Китая в современных условиях. «Проблемы национальной стратегии», 2017, № 6 (45) (<https://riss.ru/images/pdf/journal/2017/6/12.pdf>):

³ Տես նույն տեղում:

⁴ Տես նույն տեղում:

պարբերականի համատեղ զեկույցում արված կանխատեսումն է⁵: Առաջիկա տարիներին Չինաստանը պետք է ձգտի բարելավելու իր տնտեսական զարգացման տեմպերը՝ փորձելով իրեն պաշտպանել ֆինանսական ցնցումներից և միջազգային ռիսկերից: 2017 թվականի դեկտեմբերին ՉԺՀ-ում տեղի ունեցած Կենտրոնական տնտեսական աշխատանքային խորհրդաժողովը Չինաստանի տնտեսության զարգացման համար դարձավ պատմական իրադարձություն: 20-րդ դարում տարածաշրջանի ինքնավարության համար Մաոյի պայքարից և քաղաքական գործիչ Դեն Սյաոպինի ձեռնարկած տնտեսական բարեփոխումներից հետո Նախագահ Սի Ցզինպինի թիմը ձգտում է մինչև 2020-ականների սկիզբն ավարտելու անցումը դեպի հետին-դուստրիալ հասարակություն⁶:

Արտերկրում Չինաստանի ներդրումային քաղաքականությունը լիովին արտացոլում է ՉԺՀ կառավարության ձևակերպած ռազմավարական նպատակները: Այդ պետությունը մտադիր է մինչև 2020 թ. դառնալ աշխարհի «ամենանորամուծական» տնտեսություններից մեկը, մինչև 2030 թվականը այս ոլորտում գրավել առաջավարական դիրք՝ դառնալով գիտական և տեխնոլոգիական կենտրոն: Ընդամին Չինաստանը մտահոգված է իր տնտեսական, այդ թվում՝ էներգետիկ և պարենային, անվտանգության ապահովմամբ, ինչպես նաև ձգտում է առևտրում պահպանելու և ամրապնդելու իր մրցակցային առավելությունները⁷:

Համաշխարհային տնտեսության մեջ վերջերս տեղի ունեցած իրադարձությունները ցույց են տալիս, որ չինական ընկերություններն ունակ են ապահովելու հայրենիքում տնտեսական անվտանգությունը և կայուն զարգացումը, ինչպես նաև ազդելու միջազգային շուկաներում ձևավորված ուժերի հարաբերակցության վրա, մտածելու և գործելու համաշխարհային մասշտաբներով և հաջողված օրինակների

⁵ Stu «Рост китайской экономики в 2018-м составит 6,73% – прогноз». «ЭКД», 28.02.2018 (<http://ekd.me/2018/02/rost-kitajskoj-ekonomiki-v-2018-m-sostavit-673-prognoz/>):

⁶ Stu «Экономика Китая в 2018 и в последующие годы» (<https://www.macrohedge.ru/ekonomika-kitaa-v-2018-i-v-posleduushie-gody/>):

⁷ Stu *Е. Я. Арапова*. Инвестиционная политика Китая за рубежом (<http://www.webeconomy.ru/index.php?page=cat&cat=mcats&mcats=153&type=news&newsid=3671>):

տարածման միջոցով նպաստելու այլ շուկաների զարգացմանը: Այս առումով Հայաստանի տնտեսությունը բացառություն է: Ավելին. Չինաստանի և Հայաստանի միջև առևտրատնտեսական ու մշակութային առնչություններն ունեն երկար դարերի պատմություն և չեն սահմանափակվում միայն Մետաքսի ճանապարհի շուրջ ձևավորված հարաբերություններով:

Թեև կա չինական ներդրումների համար Հայաստանի գրավչության հարցում որոշակի թերահավատություն, երկկողմ հարաբերությունների վերածննդի և զարգացման տեսակետից մեզ համար կարևոր է ոչ միայն տնտեսական, այլև քաղաքատնտեսական մշակութային ժառանգությունը: Չէ՞ որ, ժամանակի փոփոխությունը, ըստ էության, չի փոխել երկրների աշխարհագրական դիրքը և չի կարող փոխել այն նպատակներն ու խնդիրները, որոնք նոր գույներ են ստանում տնտեսական և քաղաքական համընդհանրացման պայմաններում: Միևնույն ժամանակ, հարկ է նշել, որ դարավոր չինական պետականության ավանդույթներին միշտ էլ բնորոշ է եղել արժեքների և գերակայությունների ժառանգականությունը: Մյուս կողմից՝ Չինաստանում տեղի ունեցող փոփոխությունները, որոնք ընդունված է անվանել «աստիճանականությամբ» մոդել, հիմնվում են դրանց կանխատեսման, պլանավորման և համաշխարհային տնտեսության անընդհատ փոփոխվող պայմաններին համապատասխանեցման ներդաշնակ գույակցման վրա:

Այսօր, Հայաստանի արտաքին քաղաքականության այսպիսի կարևոր հաջողությունների հետ մեկտեղ, ինչպիսին է ԵՄ-ի հետ «Համապարփակ և ընդլայնված գործընկերության մասին» համաձայնագրի ստորագրումը և, միևնույն ժամանակ, ԱՊՀ ազատ առևտրի գոտու միջոցով Եվրասիական միությանը միանալը*, պետք է գերակա համարել նաև Չինաստանի գլխավորությամբ տնտեսական ինտեգրման Հարավարևելյան վեկտորը:

Հայաստանի անկախության հռչակումից հետո նրա ու Չինաստանի միջև հարաբերությունները միշտ էլ աչքի են ընկել առանձնահատուկ ջերմությամբ, խորությամբ և անտիկ քաղաքակրթությունների ավան-

* Ազատ առևտրի գոտու ստեղծման մասին համաձայնագիրը ստորագրվել է 2011 թ. հոկտեմբերի 18-ին Սանկտ-Պետերբուրգում և վավերացվել է 2012 թ. նոյեմբերին Հայաստանի Ազգային ժողովի կողմից:

դույթների վրա հիմնված փոխադարձ հետաքրքրությամբ, որոնք, սակայն, չեն ստացել քաղաքական հարաբերությունների զարգացմանը համապատասխանություն: Դա կարելի է բացատրել իրական մրցակցային առավելությունների և արտաքին շուկաներում դրանց արդյունավետ իրացման ուղիների հետազոտվածության և իրազեկվածության ցածր մակարդակով: Այսօր, երբ Չինաստանը դարձել է համաշխարհային տնտեսության ուժի կենտրոն, մեր նպատակն է փոխշահավետ տնտեսական կապեր հաստատելու համար ավելի խոր ուսումնասիրել և հասկանալ յուրաքանչյուր երկրի ոչ միայն հարաբերական ու բացարձակ առավելությունները, այլև առևտրատնտեսական համագործակցության չօգտագործված հնարավորությունները:

Վերջին տարիների փորձը ցույց է տալիս, որ երկու պետությունների միջև առևտրատնտեսական հարաբերությունները նույնիսկ առանց մրցակցային առավելությունների խոր վերլուծության էլ ապրում են դինամիկ զարգացում: Եթե 1997 թվականին նրանց միջև ապրանքաշրջանառությունը կազմել է շուրջ 370000 դոլար⁸, ապա միայն վերջին երկու տարիների ընթացքում այդ ծավալները աճել են, իսկ 2010 թ. Չինաստանը դարձել է ՀՀ խոշորագույն առևտրային գործընկերը⁹: 2017 թվականին Հայաստանի և Չինաստանի միջև ներմուծման և արտահանման ծավալը ընդհանուր առմամբ կազմել է, համապատասխանաբար, 480,7 մլն դոլար և 123,8 մլն դոլար¹⁰: Այս առումով պետք է նշել, որ հարևան երկրները Չինաստանի հետ համագործակցության տեսակետից գերազանցում են Հայաստանին*: Հետ ընկնելու պատճառ-

⁸ Տես «Китайско-армянские отношения», 25.11.2010 (<http://am.chineseembassy.org/rus/zygx/t392051.htm>):

⁹ Տես *Ս. Սարաջյան*, Նշ. աշխ.:

¹⁰ Տես «Չինաստանի առևտրատնտեսական հարաբերություններն Արևելյան գործընկերության երկրների հետ»: «168 hours», 26.05.2018 (<https://168.am/2018/05/26/957572.html>):

* 2017 թ. Ադրբեջանի և Չինաստանի փոխադարձ առևտուրը ավելացել է 20%-ով և կազմել է 1,3 միլիարդ դոլար (տես «Оглашена сумма внешнеторгового оборота Азербайджана с Китаем». «Sputnik», 14.07.2018 (<https://ru.sputnik.az/economy/20180714/416212303/azerbajdzhan-kitaj-vstrecha-minjekonomiki.html>)): 2017 թ. Չինաստանի հետ Վրաստանի արտաքին առևտուրը կազմել է ավելի քան 939,5 միլիոն դոլար: 2017 թ. երկու երկրների միջև առևտուրը 2016 թ. համեմատ աճել է 31,3 %-ով (տես «Внешняя торговля: популярность грузинской продукции в мире растёт». «Sputnik», 23.01.2018 ([112](https://sputnik-</p>
</div>
<div data-bbox=)

ներից նշենք Հայաստանի աշխարհաքաղաքական պայմանների անբարենպաստությունը, շուկայի ու բնական ռեսուրսների սահմանափակությունը և տնտեսության ավելի փոքր ծավալները (2017 թ. Հայաստանի ՀՆԱ-ն կազմել է 11,6 մլրդ դոլար¹¹, իսկ Ադրբեջանինը՝ 39,21¹²):

Մեր հետազոտությունները հաստատում են այն կարծիքը, որ Հայաստանն ունի բոլոր հնարավորությունները դառնալու Չինաստանի աշխարհաքաղաքական և, հատկապես, աշխարհատնտեսական շահերի ռազմավարական կետերից մեկը:

Դատելով վերջին միտումներից՝ չինացի գործարարները շահագրգռված են Հայաստանում ներդրումներ կատարելու գործում: Այդ են վկայում, մասնավորապես, *“Huahe International”* ընկերության պլանները, ինչպես նաև Հայաստանում անցկացվող հայ-չինական բիզնես-համաժողովները, որոնցում քննարկվում են Հայաստանի տնտեսության մեջ ներդրումներ կատարելու հնարավորությունները: Չինացի գործարարներին առանձնակի գրավում է այն, որ Հայաստանն ունի լավ հարաբերություններ Իրանի հետ, ինչպես նաև ազատ մուտք դեպի ԱՊՀ շուկաներ: Նրանց Հայաստանում հետաքրքրում են նաև գյուղատնտեսությունը, ագրոարդյունաբերական հատվածը, լեռնարդյունաբերությունը, վերամշակվող արդյունաբերությունը և շինարարությունը: Մեր կարծիքով՝ Հայաստանն ունի ոչ միայն ֆինանսական ներդրումների, այլև այսօր Չինաստանում իրացվող ժամանակակից կառավարման համակարգերի և բարձր տեխնոլոգիաների յուրացման կարիք: Չինաստանն այն երկիրն է, որը կարող է լինել հավանական ներդրող և ի վիճակի է մոտ ժամանակներում էապես ազդել Հայաստանի տնտեսական զարգացման վրա:

Այսօր արդեն մի շարք չինական ընկերություններ հաջողությամբ գործում են հայկական շուկայում: «Ընկերությունների միջազգային խումբ» չինական վենչուրային ընկերությունը, որը աշխարհի տարբեր

georgia.ru/economy/20180123/239005839/Vneshnjaja-torgovlja-populjarnost-gruzinskoj-produkcii-v-mire-rastet.html));

¹¹ Տես «Հայաստանի ՀՆԱ-ն աճել է 7,5 տոկոսով. ԱԿԾ»: «News.am», 28.02.2018 (<https://news.am/arm/news/438797.html>):

¹² Տես «Итоги 2017 года: Азербайджан – лидер Южного Кавказа». «Вестник Кавказа», 05.01.2018 (<http://vestikavkaza.ru/news/ltogi-2017-goda-Azerbaydzhan-lider-YUzhnogo-Kavkaza.html>):

երկրներում իրականացնում է ներդրումային ծրագրեր, շահագրգռված է նաև Հայաստանում ներդրումներ կատարելու գործում, հատկապես՝ բարձր տեխնոլոգիաների և հանքային արդյունաբերության ոլորտներում, որոնք հետաքրքրում են չինական ընկերությանը և Հայաստանի տնտեսության դինամիկորեն զարգացող ոլորտներ են¹³: Ինչ վերաբերում է հանքային արդյունաբերության ոլորտում չինական ներդրումներին, ապա սույն թվականի ապրիլի 20-ին հայտնի է դարձել, որ Հայաստանում *Yida GROUP* միջազգային ներդրումային հոլդինգի պաշտոնական ներկայացուցիչ *New Yida*-ն 5 մլն դոլար կհատկացնի Հայաստանում հանքային ջրերի արտադրությանը¹⁴:

Այսօր հարց է ծագում, թե ինչով Հայաստանը կարող է հետաքրքրել Չինաստանին: Կարծում ենք, որ այս հարցն ունի մի քանի հավանական պատասխան: Նախ. Հայաստանը հետաքրքրություն է ներկայացնում շնորհիվ իր աշխարհաքաղաքական դիրքի՝ դեռ Մետաքսի մեծ ձանապարհի ժամանակներից գտնվելով նյութական, էներգետիկ և մշակութային հոսքերի խաչման հավանական կետերից մեկում: ՌԻստի Հայաստանը, գտնվելով Հյուսիս–Հարավ, Արևելք–Արևմուտք ռազմավարական վեկտորների խաչմերուկում, կարող է Չինաստանի հետ համագործակցել ինչպես քաղաքական, այնպես էլ տնտեսական ոլորտներում: Չի կարելի անտեսել նաև Հայաստանի ռազմաարդյունաբերական համալիրում ապագա ռազմավարական գործընկերության ու կոոպերացիայի հնարավորությունը: Հայաստանը, լինելով տարածքով փոքր պետություն, ակտիվորեն մասնակցում է բազմաթիվ միջազգային կազմակերպությունների աշխատանքներին, ինչը նույնպես ոչ պակաս կարևոր գործոն է փոխադարձ հետաքրքրություն ներկայացնող հարցերի լուծման ժամանակ միասնական մոտեցումների մշակման համար: Հատկապես պետք է առանձնացնել տնտեսական համագործակցությունը, քանի որ այստեղ Չինաստանի շահերը չեն սահմանափակվում միայն Հայաստանի սպառողական շուկայով, այլ կա ռեալ հնարավորություն Հայաստանի միջոցով մուտք գործելու հետխորհրդային պետությունների շուկաներ՝ իր կապիտալի

¹³ Տես «Սերժ Սարգսյանն ընդունել է բարոնուհի Քերոլայն Քոքսին»: «Armenpress», 17.12.2011 (<https://armenpress.am/arm/news/672556.html>):

¹⁴ Տես *Ալինա Հովհաննիսյան*, Չինական *New Yida* ներդրումային ընկերությունը 5 մլն դոլար կհատկացնի Հայաստանում հանքային ջրերի արտադրությանը: «Arminfo», 20.04.2018 (http://finport.am/full_news.php?id=34386&lang=1):

և արտադրական տեխնոլոգիաների ներդրմամբ, արտադրական բազաների և տնտեսական հենադաշտերի ստեղծմամբ ու արդյունավետ օգտագործմամբ:

Ներկայիս Չինաստանը ֆինանսական, շուկայական և տեխնոլոգիական ռեսուրսների հզոր և կարևոր աղբյուր է: Հայաստանի, ինչպես նաև անցումային տնտեսությամբ բազմաթիվ այլ պետությունների համար դա մի նոր փորձ է ու Չինաստանի քաղաքակրթությունից բխող մարտահրավեր, մի քաղաքակրթություն, որը յուրացրել է կառավարման և տնտեսական զավթողագործության նոր տեխնոլոգիաները, պահպանել է իր կենսունակությունը այն դեպքում, երբ մյուս բոլոր համաշխարհային կայսրությունները կործանվել են, և այժմ նպատակադրվել է փուլ առ փուլ նվաճելու նոր աշխարհաքաղաքական ու աշխարհատնտեսական կողմորոշիչները: Հայաստանի հետ համագործակցության հաջորդ գրավիչ գործոնը Հայկական սփյուռքի հզոր տնտեսական ու մասնագիտական ներուժն է, և ըստ այդմ նաև համատեղ արտադրության ապրանքների ու համատեղ նախագծերի իրացման համար համատեղ ջանքերով նոր շուկաներ գրավելու հնարավորությունը (այդ թվում՝ տեղեկատվական տեխնոլոգիաների, նանոտեխնոլոգիաների, բժշկական տեխնիկայի, դեղագործական արդյունաբերության, ոչ ավանդական բժշկության, ոսկերչական իրերի արտադրության, այլընտրանքային էներգիայի աղբյուրների օգտագործման և այլ ոլորտներում): Ըստ փորձագետների՝ չինական ընկերություններին գրավելու կարևոր միջոց կարող է լինել գործարքները յուանով կատարելու պայմանավորվածությունը, քանի որ այն արդեն դարձել է համաշխարհային պահուստային արժույթներից մեկը: Չինական ներդրումների ներհոսքը նաև կախված է Հայաստանում ներդրումային և ընդհանուր գործարարական միջավայրի էական բարելավումից:

Չինաստանի՝ «Համաշխարհային արհեստանոցի» վերածումը գործընկերներին խոստանում է արտահանվող ապրանքների ու ծառայությունների լայն տեսականու սպառման անընդհատ աճում և շատ մեծ պայմանագրերի կնքման հնարավորություն: Հայաստանը, չնայած ասիական հսկայի հետ համեմատաբար կարճատև համագործակցության, կարող է հպարտանալ բավական լավ ձեռքբերումներով: Գործող նախագծերից արժե նշել «Շանսի-Նաիրիտ» հայ-չինական համատեղ ձեռնարկությունը, Հայաստանում երկաթի երեք հանքա-

վայրերի մշակումը, Չինաստանի մասնակցությունը «Հյուսիս–հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի կառուցմանը, տեխնիկատնտեսական համագործակցության համաձայնագրի շրջանակներում Հայաստանին ԶԺՀ կառավարության անհատույց օգնության տրամադրումը և այլն:

Վերջին տարիներին նկատվում է Չինաստանի և Հայաստանի միջև ապրանքաշրջանառության կայուն աճում: Ներկայումս Հայաստանը Չինաստան է արտահանում պղնձի խտածո (կոնցենտրատ), հանքաքարեր, մարմար, տուֆ և այլ քարեր, խողովակներ, կոնյակ և այլ ալկոհոլային խմիչքներ: Չինաստանից ներմուծվում են էլեկտրոնային սարքեր, համակարգչային տեխնիկա, տնտեսական ապրանքներ, շինանյութ, մետաղե կառուցատարրեր, ավտոմեքենաներ, ավտոբուսներ, պոլիմերներ, հագուստեղեն, ոսկերչական իրեր և շատ այլ ապրանքներ: ՀՀ Ազգային վիճակագրական ծառայության տվյալներով՝ 2017 թ. մեր երկրից Չինաստան արտահանման ծավալը կազմել է 123,7 մլն դոլար, չինական ապրանքների ներմուծման ծավալը հասել է 331,2 մլն դոլարի: Հայկական կողմի ներդրումը Երևանի «Նաիրիտ» գործարանում երեք գործարկված արտադրական գծերից մեկն է, ինչպես նաև քլորոպրենային կաուչուկի արտադրության տեխնոլոգիան: Հայկական կողմը հավաստիացնում է, որ թողարկված արտադրանքի սպառման հետ կապված պրոբլեմ չի լինի, քանի որ միայն չինական շուկան բավարար է այն լիովին իրացնելու համար: Ավելին. Չինաստանի ներքին շուկայի պահանջմունքները բավարարելու համար, հնարավոր է, պահանջվեն նոր հզորություններ, և չի բացառվում, որ այս ոլորտում հայ-չինական համագործակցությունը հետագայում ավելի կընդլայնվի:

«Հյուսիս–հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքը (USU), որը կոչված է Բալթյան երկրների և Հնդկաստանի միջև տրանսպորտային կապն Իրանի տարածքով ապահովելու համար, ևս մեկ նախագիծ է, որին կարող է մասնակցել Չինաստանը: Այլ երթուղիների համեմատությամբ «Հյուսիս–հարավ» USU հիմնական առավելություններն են հեռավորությունների մի քանի անգամ կրճատումը և բեռնամփոփների փոխադրման արժողության նվազումը: Զէ՞ որ ծովով տեղափոխումը, օրինակ՝ Սուեզի ջրանցքով, շատ ավելի թանկ է: Ճիշտ է, կան որոշ թերություններ, որոնցից հիմնականներն են, ըստ փորձագետների, Ռուսաստանի և Իրանի միջև ուղղակի երկաթուղա-

յին կապ չլինելու հանգամանքը և ռուսաստանյան նավահանգիստների մաքսատների դանդաղ աշխատանքը: Եվ այստեղ Ռուսաստանին օգնության է գալիս Հարավային Կովկասում նրա հիմնական դաշնակից Հայաստանը: Ռուսաստանին ծեռնտու է, որ այս նախագծի կարևորագույն հատվածներից մեկը վերահսկի որևէ բարեկամ պետություն: Ռուսաստանն այլ ելք չունի էլ, եթե հաշվի առնենք, որ չունի Իրանի հետ ընդհանուր սահման: Նախագծի արժեքը գնահատվում է 2 մլրդ դոլար: Ակնկալվում է, որ նոր երկաթգծի ընդհանուր երկարությունը կլինի 540 կմ, որից մոտ 480 կմ-ն անցնելու է Հայաստանի տարածքով, իսկ մնացած 60 կմ-ն՝ Իրանի: Ամենայն հավանականությամբ, ճանապարհը կանցնի հետևյալ երթուղով. Գագարին–Գավառ–Մարտունի–Ջերմուկ–Վայք–Սիսիան–Կապան–Մեղրի:

Իրանի տարածքով տարանցումը պետք է ապահովվի կառուցվող Աստարա–Ղազվին–Ռաշտ գծով: Այս պարագայում Չինաստանը կարող է դիտվել որպես շահավետ գործընկեր: Երկու պետություններն էլ բազմիցս շեշտել են իրենց շահագրգռվածությունը Իրան–Հայաստան երկաթուղու և Հյուսիս–հարավ ավտոմայրուղու շինարարության հարցում: Բացի այդ, չինական ընկերությունները հետաքրքրված են շինարարական կապալներ ստանալու գործում:

Ավելին. չինացիները մասամբ աջակցում են Ասիական զարգացման բանկում Հայաստանի շահերի առաջնդմանը, և նա արդեն իր պատրաստակամությունն է հայտնել մասնակցելու մայրուղու շինարարությանը:

Անկասկած, առևտրային հարաբերությունների զարգացման գործում կարևոր դեր է խաղում Հայաստանում չինարենի և Չինաստանում հայերենի նկատմամբ աճող հետաքրքրությունը: Ներկայումս չինարենն ուսուցանվում է ոչ միայն Երևանի հումանիտար ինստիտուտում, այլև 2009 թվականին Վ. Բոյուտովի անվան Երևանի լեզվաբանական համալսարանին կից բացված «Կոնֆուցիոսի ինստիտուտում»: 2018 թ. բացվել է նաև չինարենի խորացված ուսուցմամբ դպրոց, որը տարածաշրջանում այս ոլորտին վերաբերող ամենախոշոր և լուրջ նախագիծն է: Մտադրություն կա «Կոնֆուցիոսի ինստիտուտի» մասնաձյուղ բացել նաև Երևանի պետական համալսարանում: Միջպետական համաձայնագրով՝ այս տարի Հայաստանից 40 ուսանող ուսման են մեկնել Չինաստան, ընդ որում, Չինաստանի կառավարությունն ստանձնել է Չինաստանի համալսարաններում հայ ուսա-

նողների ուսուցման և մնալու հետ կապված ծախսերը: Իր հերթին, ուսումնական տարվա սկզբին Չինաստանից Հայաստան են ժամանել 15 ուսանող՝ Հայաստանի բուհերում սովորելու համար: Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը նաև առաջարկել է Հայաստանի և Չինաստանի կառավարությունների միջև ստորագրել մի համաձայնագիր՝ բարձրագույն կրթության վկայականները և գիտական աստիճաններն ու կոչումները փոխադարձաբար ճանաչելու մասին:

ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

Այսպիսով՝ Չինաստանի և Հայաստանի միջև առևտրատնտեսական ու քաղաքական հարաբերությունների զարգացումը այլընտրանք չի թողնում: Երկու պետությունների մրցակցային առավելությունները կարելի է հաջողությամբ իրացնել հնարավորությունների, ինչպես նաև համագործակցության ժամանակակից ձևերի ու մեթոդների խոր և համակողմանի վերլուծության շնորհիվ՝ համաշխարհային տնտեսությանն ուղղված հիմնական մարտահրավերների հաշվառմամբ: Ընդամին գործարարները շահագրգռված են, որպեսզի երկկողմ հարաբերությունը զարգանա հետևյալ հիմնական ուղղություններով՝ մշակաբույսերի արագ աճեցման համակարգերի, պարարտանյութերի ու սերմերի, բանջարեղենի և մրգերի շրջամյա աճեցման համար ջերմոցային համալիրների մշակում և ներդրում, Չինաստանի ժամանակակից տեխնոլոգիաների փորձի հաշվառմամբ կաթիլային ոռոգման համակարգերի միջոցով ջրի բաշխման սարքավորանքի տրամադրում ֆերմերներին, երկաթուղիների, ենթակառուցվածքների և գյուղպարենային հատվածի կառուցում, ոռոգման համակարգերի վերականգնում և զարգացում՝ պոմպերի աշխատանքի համար արևային մարտկոցների օգտագործման ժամանակակից չինական փորձի կիրառմամբ, ինչպես նաև խոշոր մեծածախ շուկայի շինարարություն:

Չինաստանի ներդրումների հատկապես մեծ պահանջ կա խաղողագործության ու բանջարաբուծության ճյուղերի վերականգնման, «տնկադաշտի վերջնական արտադրանք» փակ փուլաշրջանների ստեղծման համար, ինչը նպատակաուղղված է ինչպես եվրոպական, այնպես էլ չինական շուկա մտնելուն: ՉԺՀ շուկան իր չափերի և գինու սպառման ծավալների տարեկան աճման շնորհիվ մեծ հետաքրքրություն է ներկայացնում կոնյակ ու գինի արտադրող հայկական ընկերությունների համար:

Ի գիտություն հեղինակների և ընթերցողների

«Աշխատանքային տետրերը» լույս են ընծայվում որպես ՀՀ ՊՆ ՊԱՀՀ-ի «Հայկական բանակ» ռազմագիտական հանդեսի հավելված՝ ընդգրկված ԲՈՀ-ի կողմից հաստատված «Գոկտորական և թեկնածուական ատենախոսությունների արդյունքների հրապարակման համար ընդունելի ամսագրերի ցանկում»:

Հեղինակները պետք է վկայալուծեն օգտագործված առավել կարևոր աղբյուրները:

Հեղինակները պատասխանատու են հոդվածներում բերվող փաստերի հավաստիության և գաղտնիության պահանջների պահպանման համար:

Հեղինակների դիրքորոշումը պարտադիր չէ, որ համընկնի խմբագրության դիրքորոշման հետ: Դիագրամները, սխեմաները, գծագրերը, նկարները, լուսանկարները պետք է լինեն հստակ, տպագրության համար պիտանի:

Հոդվածներում պետք է վերծանված լինեն օգտագործվող հասկանումները:

Ձեռագրերը հետ չեն վերադարձվում:

Հոդվածները հրապարակվում են պարտադիր գիտական փորձաքննություն անցնելուց հետո:

Նյութերի մասամբ կամ ամբողջությամբ արտատպումը թույլատրվում է միայն խմբագրության գրավոր համաձայնությամբ:

К сведению авторов и читателей

«Рабочие тетради» издаются в качестве приложения к военно-научному журналу «Айкакан банак» НИУО МО РА, включенному в утвержденный ВАК-ом «Список приемлемых журналов для публикации результатов докторских и кандидатских диссертаций».

Авторы должны давать сноски на использованные наиболее важные источники.

Авторы ответственны за достоверность и несекретность фактов, приводимых в статьях.

Позиции авторов не обязательно совпадают с позицией редакции.

Диаграммы, схемы, чертежи, рисунки, фотоснимки должны быть исполнены в четком изображении, пригодными для печати.

В статьях должны быть раскрыты употребляемые аббревиатуры.

Рукописи не возвращаются.

Статьи публикуются после прохождения обязательной научной экспертизы.

Перепечатка частично или полностью материалов допускается только с письменного разрешения редакции.

For the information of the authors and readers

The «Working notebooks» is published as an appendix to the defense-academic journal «Haikakan banak» of the NDRU, MoD, RA which is included into «The list of acceptable magazines for the publication of the results of doctors and candidates' dissertations», affirmed by the Superior Attesting Commission.

Authors should give footnotes for the most important sources used.

Authors are responsible for the accuracy and the non-confidential nature of the facts given in the articles.

Opinions expressed herein are those of the authors and are not necessarily those of the editorial board.

Diagrams, schemes, drawings, pictures and photos should be of a clear print quality.

Please explain used acronyms.

Manuscripts are not returned.

Articles get published after obligatory academic examination.

Partially or fully re-printing of materials is allowed only by written permission of the editorial staff.

**ՉԻՆԱՍՏԱՆԻ «ԳՈՏԻ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀ»
ՆԱԽԱՉԵՌՆՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ
ՀՀ ՆԵՐԳՐԱՎՄԱՆ ՈԱԶՄԱՎԱՐԱԿԱՆ ՈՒՎԵՆԻՇՆԵՐԸ**

Նախագծի գիտական ղեկավար՝
քաղաքական գիտությունների դոկտոր (ՌԴ), քաղաքագիտության պրոֆեսոր,
ԱՄՆ-ի ՊԱՀ-ի հրավիրված առաջատար պրոֆեսոր և հակահարեկչության գծով
գիտնական-փորձագետ, ՌԴ Ռազմական գիտությունների ակադեմիայի ընտրված
իսկական անդամ, պաշտոնաթող գեներալ-լեյտենանտ Հ. Ս. *Քոթանջյան*

Գիտական խմբագիրներ՝
Բ. Պ. Պողոսյան, պատմական գիտությունների թեկնածու,
Ա. Գ. Դավթյան, տնտեսագիտության թեկնածու

Թարգմանիչներ՝ *Ա. Ա. Մարտիրոսյան*, *Ն. Ա. Մկրտչյան*,
Թ. Դ. Չիլինգարյան, *Զ. Վ. Փիրոսյան*

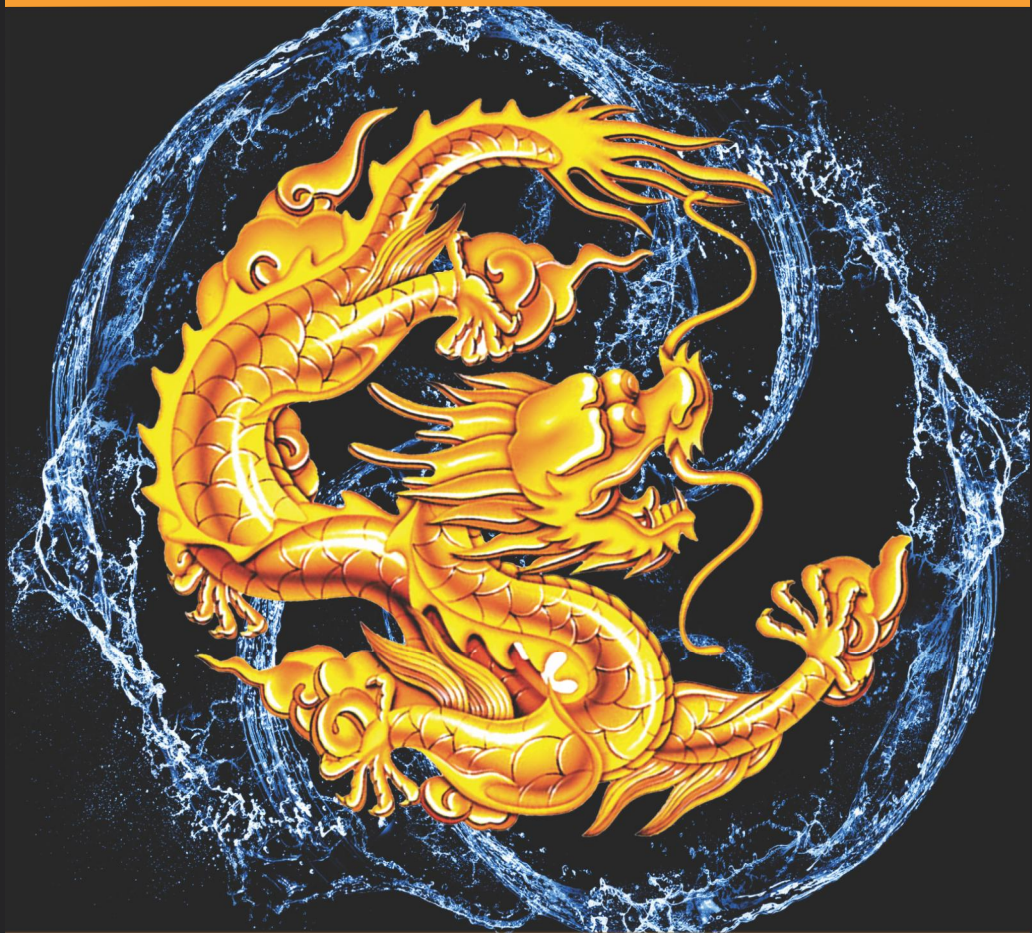
Տեխնիկական խմբագրումը՝ *Ս. Ռ. Հակոբջանյանի*
Ձևավորող նկարիչ՝ Գ. Վ. Բսկանդարյան
Սրբագրիչ՝ *Ն. Հ. Բաղդասարյան*
Համակարգչային ապահովումը՝ *Վ. Ռ. Խալսաֆյանի*, *Ս. Ռ. Հակոբջանյանի*,
Թ. Դ. Չիլինգարյանի, *Ա. Հ. Սարուխանյանի*

Խմբագրության հասցեն՝ Երևան, Կ. ՌԻՆԵՑՈՒ Փողոց, 56/6, հեռ. 28-54-25:
Էլ. փոստ՝ haykakanbanak@mil.am

© ՀՀ ՊՆ Պաշտպանական ազգային հետազոտական համալսարանի
«Հայկական բանակ» ռազմագիտական հանդեսի հավելված, 2018 թ.

Թուղթը՝ օֆսեթային: Ձևաչափը՝ 60x84 1/16: Տեքստը՝ 120 էջ:
Պայմանական տպագրական 8,5 մամուլ: Տպաքանակը՝ 200:
Տառատեսակները՝ «Arial», «Arial Unicode», «MK Helv Armenian»,
«Times» և «GHEA Grapalat»: Տպագրությունը՝ օֆսեթ:
Վկայական՝ 523: Դասիչ՝ 69263: ISSN 1829-0108

Տպագրվել է «Լիմուշ» տպարանում



ԱՃԻԱՏԱՆՔԱՅԻՆ ՏԵՏԻՐ

ՀԱՅԿԱԿԱՆ ԲԱՆԱԿ

ՀԱՎԵՆՎԱԾ 2(46).2018