



HAL
open science

► **To cite this version:**

2021, . 49, 118 , 978-9939-61-239-3. 10.52174/978-9939-61-239-3 . hal-03525887

HAL Id: hal-03525887

<https://hal.science/hal-03525887>

Submitted on 14 Jan 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



*Հեղափոխական խմբի ղեկավար՝
ՎԱՐԴԱՆ ԱԹՈՅԱՆ
ՀՊՏՀ «Ամբերդ» հեղափոխական կենտրոնի
փոխընթաց-ախազ փորձագետ, քաղաքական
գիտությունների դոկտոր*

*Հեղափոխական խմբի անդամներ՝
ՄԵՐԻ ՀՈՎՍԵՓՅԱՆ
ՀՊՏՀ միջազգային տնտեսական հարաբերությունների
ամբիոնի ասպիրանտ
ՏԱԹԵՎԻԿ ԱՌՈՒՍՏԱՄՅԱՆ
ՀՊՏՀ միջազգային տնտեսական հարաբերությունների
ամբիոնի մագիստրոս
ՆԱՐԻՆԵ ՊԵՏՐՈՍՅԱՆ
ՀՊՏՀ տնտեսության կարգավորման և միջազգային
տնտեսական հարաբերությունների ֆակուլտետի
բակալավրիատի չորրորդ կուրսի ուսանող*

**ՀԱՅԱՍՏԱՆ-ՉԻՆԱՍՏԱՆ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ
ՀԱՄԱԳՈՐԾԱԿՑՈՒԹՅԱՆ
ՀԵՌԱՆԿԱՐՆԵՐԸ
«ՄԵԿ ԳՈՏԻ, ՄԵԿ ՃԱՆԱՊԱՐՀ»
ՆԱԽԱԳԾԻ ՇՐՋԱՆԱԿՆԵՐՈՒՄ**

DOI: 10.52174/978-9939-61-239-3

Ե Ր Ե Վ Ա Ն
«ՏՆՏԵՍԱԿԵՏ» ՀՐԱՏԱՐԱԿԶՈՒԹՅՈՒՆ
2021

ՀՏԴ 339.9
ԳՄԴ 65.5
Հ 247

**Հրատարակության է երաշխավորել
ՀՊՏՀ գիտական խորհուրդը**

Մասնագիտական խմբագիր՝
Գալոյան Դ.
տ.գ.դ., պրոֆեսոր

Գրախոսներ՝ **Աղաջանյան Գ.**
տ.գ.թ.
Գրիգորյան Կ.
տ.գ.թ.

Խմբագրական խորհուրդ՝
Գալոյան Գ.
տ.գ.դ., պրոֆեսոր
Մկրտչյան Թ.
տ.գ.դ., դոցենտ
Հախվերդյան Գ.
տ.գ.դ., պրոֆեսոր
Նազարյան Գ.
տ.գ.թ., դոցենտ

Հայաստան-Չինաստան տնտեսական համագործակցության հեռանկարները
Հ 247 «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախագծի շրջանակներում / Վ. Աթոյան և ուրիշներ.- Եր.: Տնտեսագետ, 2021. – 118 էջ.- («Ամբերդ» մատենաշար 49):

Հետազոտությունը նվիրված է Հայաստանի և Չինաստանի տնտեսական համագործակցության հիմնախնդիրներին, ինչպես նաև «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախագծի նշանակությանը Հայաստանի և Հարավային Կովկասի երկրների համար: Քննարկվել է ԵԱՏՄ-Չինաստան տնտեսական համագործակցության շարժընթացը, վերլուծվել են հայ-չինական առևտրատնտեսական հարաբերությունները՝ ներդրումների, արտահանման, ներմուծման, զբոսաշրջության, մարդասիրական օգնության և այլ տեսանկյուններից, ինչպես նաև «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությանը Հայաստանի մասնակցության նախադրյալներն ու առկա խնդիրները: Ուսումնասիրության արդյունքում բացահայտվել են Հայաստանի՝ նախագծին մասնակցության հիմնական ռիսկերը, խոչընդոտներն ու հնարավորությունները, մշակվել որոշակի առաջարկներ, որոնք կարող են օգտակար լինել այդ ոլորտի քաղաքականություն մշակողների և որոշում ընդունողների համար:

ՀՏԴ 339.9
ԳՄԴ 65.5

ISBN 978-9939-61-239-3

© «Ամբերդ» հետազոտական կենտրոն, 2021
© «Տնտեսագետ» հրատարակություն, 2021

ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

Ներածություն.....	5
Գլուխ 1. ՉԻՆԱՍՏԱՆԻ «ՄԵԿ ԳՈՏԻ, ՄԵԿ ՃԱՆԱՊԱՐՀ» ՆԱԽԱԶԵՌՆՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ՏԱՐԱԾԱՇՐՋԱՆԱՅԻՆ ՀԱՄԱԳՈՐԾԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՆԱԽԱԴՐՅԱԼՆԵՐԸ	9
1.1. «Նոր մետաքսի ճանապարհը» և դրա նշանակությունը Հարավային Կովկասի և տարածաշրջանի երկրների համար	9
1.2. Չինաստան-ԵԱՏՄ փոխգործակցությունը և կապիտալ ներդրումների հաջողված փորձը	27
Գլուխ 2. ՀԱՅ-ՉԻՆԱԿԱՆ ԱՌԵՎՏՐԱՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՀԱՐԱԲԵՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԲՆՈՒԹԱԳԻՐԸ ԵՎ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ՇԱՐԺԸՆԹԱՑԸ.....	43
2.1. Հայ-չինական տնտեսական փոխգործակցության շարժընթացն անկախացումից հետո	43
2.2. «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությունում ՀՀ մասնակցության նախադրյալներն աշխարհաքաղաքական համատեքստում	61
Գլուխ 3. «ՄԵԿ ԳՈՏԻ, ՄԵԿ ՃԱՆԱՊԱՐՀ» ՆԱԽԱԶԵՌՆՈՒԹՅԱՆ ՀԱՅԱՍՏԱՆՅԱՆ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ՀՆԱՐԱՎՈՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ԵՎ ԱՌԿԱ ԽՈՉԸՆԴՈՏՆԵՐԸ.....	70
3.1. Երկկողմ համագործակցության զարգացման հնարավոր ուղղություններն ու խոչընդոտները. փորձագիտական գնահատականների ամփոփում	70
3.2. «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությանը ՀՀ մասնակցության ընդլայնման հնարավորությունները.....	77
Եզրակացություն.....	82
Գրականության ցանկ	87
Հավելված	96
Համառոտագրեր.....	99

Համաշխարհային տնտեսական և քաղաքական թատերաբեմում Չինաստանի երկարաժամկետ ռազմավարական և հավասարակշիռ քաղաքականության արդյունքներն ակներն են, իսկ երկրի աշխարհաքաղաքական կշիռն ակնհայտորեն շարունակում է աճել: Տարածաշրջանային զարգացումներին ու աշխարհաքաղաքական փոփոխություններին զուգահեռ, Հայաստանի համար, թե՛ տնտեսական, թե՛ քաղաքական տեսանկյունից, առաջատար գերտերության հետ հարաբերությունների ակտիվացումը և զարգացումը դառնում են օրակարգային խնդիրներ: Այս համատեքստում առանցքային հնչեղություն է ստանում հայ-չինական փոխգործակցության ամրապնդման, երկկողմ քաղաքական և տնտեսական շահերի օրակարգ ստեղծելու հարցը: Վերջինս կարելի է դիտարկել Չինաստանի «Մեկ գոյրի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության (այսուհետ՝ ՄԳՄՃ) շրջանակներում, որը միջմայրցամաքային երկարաժամկետ ներդրումային ծրագիր է՝ միտված պատմական Մետաքսի ճանապարհով երկրների տնտեսական ինտեգրման արագացմանն ու ենթակառուցվածքների զարգացմանը¹: Հարկ է ընդգծել, որ ներկա պահին այս նախաձեռնությունում Հայաստանի ներգրավվածությունն աննշան է, ավելին, մինչ հայկական կողմից չինական նախաձեռնությանը ներգրավվելու պատրաստականությունը միայն հայտարարությունների մակարդակում է, տարածաշրջանի մյուս երկրներն արդեն իսկ գործուն քայլերի արդյունքում առաջարկել և իրականացնում են փոխշահավետ բազմամիլիոնանոց նախագծեր:

Հաշվի առնելով վերոնշյալ դիտարկումները, Հայաստանի արտաքին հավասարակշիռ քաղաքականության անհրաժեշտությունը և վերջին շրջանում տարածաշրջանային նոր զարգացումները, այդ թվում՝ ապաշրջափական գործընթացի մեկնարկը՝ հետազոտական խումբն ուսումնասիրել է ներկայում գլոբալ բնույթ կրող չինական ՄԳՄՃ նախաձեռնությունը, դրանում արդեն իսկ ներգրավված երկրների հաջողված փորձը, մասնավորապես՝ վերլուծվել են Չինաստան-Եվրասիական տնտեսական միություն (այսուհետ՝ ԵԱՏՄ), Չինաստան-Հարավային Կովկաս և տարածաշրջանային երկրների հետ ունեցած երկկողմ հարաբերությունների առանձնահատկությունները: Նախաձեռնության շրջանակներում քննարկելով հայ-չինական համագործակցության օրակարգը՝ առաջ են քաշվել տնտեսական, դիվանագիտական, քաղաքական հիմնահարցեր՝ իրենց օբյեկտիվ և սուբյեկտիվ հիմնավորումներով: Այս առումով, տնտեսական փոխգործակցությանն առնչվող խնդիր-

¹ Belt and Road Initiative, <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/> (Accessed: May 18, 2021).

ների լուծման գործում ոչ միայն պետական դերակատարների, այլև փորձագիտական հանրույթի ինստիտուցիոնալ և անհատական մակարդակով ընդգրկումը կարող է էականորեն բարելավել քաղաքական, տնտեսական, մշակութային և գիտակրթական ոլորտներում կապերը, նպաստել երկկողմ օրակարգին առնչվող բազմաթիվ հիմնահարցերի լուծմանը:

Հարավային Կովկասը հնագույն ժամանակներից եղել է Մետաքսի ճանապարհի կարևոր հանգույց՝ միմյանց կապելով տարբեր տարածաշրջաններ²: Չինաստանի նախաձեռնությունը ենթադրում է 6 միջանցքի առկայություն, որից 2-ը՝ Կենտրոնական Ասիայում և Կովկասում: Չնայած, ըստ ՄԳՄՃ նախաձեռնության, որևէ միջանցք Հայաստանով չի անցնում, երկիրը դեռ կարող է օգուտներ քաղել դրանից, և այդ օգուտներն ու հնարավորությունները կարող են աճել, եթե, համապատասխան քաղաքականության իրականացմանը զուգահեռ, բարելավվեն նաև ենթակառուցվածքները: Ըստ Համաշխարհային բանկի գնահատականի՝ տրանսպորտային նախագծերն ավարտին հասցնելու արդյունքում Հայաստանն ապրանքների առաքման ժամանակը կկրճատվի 2.8%-ով, իսկ առևտրի ծախսերը՝ 1%-ով՝ հիմքում ունենալով այն վարկածը, որ ՄԳՄՃ տրանսպորտային ենթակառուցվածքները զուգորդվում են առևտրի դյուրացման բարելավումներով, ինչը կիսով չափ կրճատում է սահմանային հետաձգումները: Բացի այդ, տարածաշրջանի մեկ այլ ենթակառուցվածքային նախագիծ է 2016 թ.-ին մեկնարկած Պարսից ծոց-Սև ծով բազմակողմ տրանսպորտային միջանցքի (գաղափարն առաջ է քաշել իրանական կողմը) կառուցումը, որի հիմնական նպատակը Հարավային Կովկասի և Սև ծովի միջոցով Եվրոպա հասնելն է: Այն ենթադրում է բեռնափոխադրումների իրականացում Իրանից Եվրոպա և հակառակ ուղղությամբ՝ Հայաստանի ու Վրաստանի տարածքներով, իսկ նախագծի հիմնական անդամներն են Իրանը, Հայաստանը, Վրաստանը, Հունաստանը և Բուլղարիան: Այս նախագծի առանցքային խնդիրներից մեկը Հայաստանն Իրանի և Վրաստանի հետ կապող տրանսպորտային ենթակառուցվածքի արդիականացումն է: Իրան-Չինաստան գործող տարանցիկ ճանապարհներին Պարսից ծոց-Սև ծով տրանսպորտային միջանցքի ինտեգրումը հնարավորություն կընձեռի գործարկելու Չինաստան - Եվրոպա ևս մեկ երթուղի, որը կանցնի Հայաստանի տարածքով: Մյուս կողմից, տարածաշրջանային վերջին իրադարձությունների արդյունքում ակտիվացել են Հյուսիս-հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքի մասին քննարկումները, այդ թվում՝ դիտարկվում է նաև Հայաստանի՝ տարանցիկ երկիր լինելու հանգա-

² Տե՛ս Աթոյան, Վ., Թաղարյան, Է., Կելեյան, Կ., & Մովսիսյան, Շ. (2015). *Հայաստանը փարածաշրջանային զարգացումների համարելքայում. փնտրություն և քաղաքականություն*. Եր., «Տնտեսագետ» հրատ. («Ամբերդ» մատենաշար, 18), 114 էջ, ինչպես նաև՝ Աթոյան, Վ. (2013). Հարավային Կովկասի անվտանգության խնդիրների շուրջ. «Բանքեր ՀՊՏՀ», 4 (32), էջ 136-145:

մանքը: Այսպիսով՝ Հյուսիս-հարավ ավտոճանապարհի կառուցումը³ Հայաստանում բխում է ինչպես Հայաստանի, այնպես էլ Չինաստանի, Իրանի և այլ երկրների շահերից, ինչը օբյեկտիվ հիմք է տվյալ նախագծում չինական ներդրումների ներգրավման համար: Այսպես՝ տարածաշրջանի տարանցիկ ծրագրերից դուրս չմնալու առումով, Հայաստանի համար էական նշանակություն ունեն Պարսից ծոց-Սև ծով և Հյուսիս-հարավ միջանցքները, որոնցում ներգրավվածության հարցը մշտապես պետք է պահել դիտակետում:

Անդրադառնալով հայ-չինական առևտրատնտեսական հարաբերություններն արտահայտող հիմնական ցուցանիշներին, դրանց շարժընթացին, մասնավորապես՝ ներդրումներ, առևտրաշրջանառություն, զբոսաշրջություն, մարդասիրական օգնություն և այլն, բացահայտվեց, որ թեև շուրջ 3 տասնամյակ տևող Հայաստան-ՉժՀ միջպետական տնտեսական փոխգործակցությանը, առկա ներուժը լիովին չի օգտագործվում, ավելին՝ անհրաժեշտ է վերանայել որդեգրած մոտեցումները: Առևտրատնտեսական հարաբերությունների տեսանկյունից, դա մասամբ պայմանավորված է երկու երկրների միջև հաղորդակցային համակարգի բարդությամբ՝ ուղիղ տրանսպորտային կապի բացակայության պատճառով, ինչպես նաև Հայաստանի թույլ զարգացած տրանսպորտային ենթակառուցվածքի առկայությամբ: Թեպետ նմանատիպ օբյեկտիվ պատճառները բացասական ազդեցություն են ունենում երկկողմ հարաբերությունների զարգացման հեռանկարների վրա, այնուամենայնիվ, դրանք չեն բացառում երկարաժամկետ հեռանկարում վստահություն կերտելու և հաջող տնտեսական փոխգործակցություն ապահովելու հնարավորությունները: Հետազոտական ծրագրի շրջանակներում շահագրգիռ կողմերի, գործարար համայնքի ներկայացուցիչների հետ կազմակերպելով հանդիպումներ՝ վեր են հանվել երկկողմ առևտրատնտեսական հարաբերությունները խոչընդոտող գործոններ և ներկայացվել համապատասխան առաջարկություններ դրանց հաղթահարման ուղղությամբ: Ամփոփելով նշենք, որ հաշվի առնելով Հայաստանում ոչ այդքան մեծ՝ հաջողված գործարար համայնքի առկայությունը, ինչպես նաև միջանձնային կապերի կարևորությունը, նկատի ունենալով նաև Չինաստանի մշակութային առանձնահատկությունները, պետք է սկսել ակտիվ երկխոսություն թե՛ պետություն-մասնավոր հատված, թե՛ երկրների պաշտոնատար ներկայացուցիչների (ինչպես օրինակ՝ առևտրային ներկայացուցիչների) մակարդակով: Հատկապես հիմա, երբ համաշխարհային տնտեսությունում տեղի են ունենում նոր վերադասավորումներ և փոփոխություններ, Հայաստանի՝ տարբեր մակարդակներում

³ 2012-ին Ասիական զարգացման բանկի վարկի միջոցով (հետագայում՝ ԵՄ հարկանության ներդրումային ծրագրի (NIF) և EIB-ի օժանդակությամբ) Հայաստանը ձեռնամուխ եղավ 556-կիլոմետրանոց Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի նախագծի իրականացմանը, որը կկապի ՀՀ-Վրաստան և ՀՀ-Իրան սահմանները՝ նպաստելով մեր երկրի տարանցիկ դերի բարձրացմանը:

ակտիվ ընդգրկվածությունը անհրաժեշտություն է, հակառակ պարագայում, երբ ենթակառուցվածքներն արդեն պատրաստ կլինեն, երկիրը կարող է ամբողջությամբ դուրս մնալ նման գլոբալ նախագծից: Միաժամանակ, նշենք, որ դեռևս հնարավոր է օգտվել չինական նախաձեռնության օգուտներից՝ զարգացնելով երկկողմ համագործակցություն ոչ միայն ենթակառուցվածքների ստեղծման ուղղությամբ, այլև մի շարք այլ ոլորտներում:

ԳԼՈՒԽ 1

ՉԻՆԱՍՏԱՆԻ «ՄԵԿ ԳՈՏԻ, ՄԵԿ ՃԱՆԱՊԱՐՀ» ՆԱԽԱՁԵՌՆՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ՏԱՐԱԾԱՇՐՋԱՆԱՅԻՆ ՀԱՄԱԳՈՐԾԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՆԱԽԱԴԻՅԱԼՆԵՐԸ

1.1 «Նոր մետաքսի ճանապարհը» և դրա նշանակությունը Հարավային Կովկասի և տարածաշրջանի երկրների համար



Չինական ՄԳՄՃ նախաձեռնությունը երկարաժամկետ քաղաքականության միջմայրցամաքային ներդրումային ծրագիր է, որի նպատակն է պատմական Մետաքսի ճանապարհով՝ ենթակառուցվածքների զարգացմամբ, երկրների տնտեսական ինտեգրման արագացումը⁴: Համաշխարհային զարգացումները ցույց են տալիս, որ ներկայիս աշխարհակարգը կանգնել է գլոբալ մարտահրավերների դիմակայման ու հաղթահարման անհրաժեշտության առջև: Այս տեսանկյունից, Չինաստանի նախաձեռնությունը ենթադրում է վերոնշյալ մարտահրավերների հաղթահարման օժանդակող ուղի, որը կդառնա բաց դռների քաղաքականության հիմքով առևտրատնտեսական հարթակ՝ աշխարհի տարբեր երկրների և ժողովուրդների միջև քաղաքակրթական-մշակութային, առևտրատնտեսական կապերի զարգացման ու համագործակցության խորացման հնարավորությամբ: Դրա շրջանակներում չինական ընկերությունները խոշոր ներդրումային նախագծերի ներգրավմամբ կառուցում են տրանսպորտային ենթակառուցվածքներ ամբողջ Ասիայում: Առևտրատնտեսական ենթակառուցվածքային ցանցի ստեղծումը մեկ-

⁴ Belt and Road Initiative, <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/> (Accessed: May 25, 2021).

նարկել է դեռևս 2013 թ.-ին՝ ՉԺՀ նախագահ Սի Ծինփինի կողմից: Այն ներառում է երկու խոշոր նախագծեր՝ «Մետաքսի ճանապարհի տնտեսական գոտի» և «21-րդ դարի ծովային մետաքսի ճանապարհ»: Համակցելով վերոնշյալ նախագծերը՝ ՄԳՄՃ-ն իրենից ներկայացնում է բազմամիլիոն արժողությանը զարգացման ճանապարհային քարտեզ, որն ընդգրկում է ավելի քան 130 երկիր՝ Ուրուգվայից և Նոր Զելանդիայից մինչև Պակիստան, Իտալիա, Հայաստան⁵: Նախաձեռնող երկրներին բաժին է ընկնում համաշխարհային անվանական ՀՆԱ 30%-ը, համաշխարհային ՀՆԱ աճի 40%-ը և աշխարհի բնակչության 44%-ը⁶:

Ներկայում Չինաստանն ենթակառուցվածքների ոլորտում աշխարհի խոշորագույն ներդրողներից է (վերջին 20 տարում այս ոլորտին ուղղվել է ՀՆԱ միջինը 8.5%-ը)⁷: Ներդրումների հիմնական ծավալն ուղղված է ավտոմոբիլային և երկաթուղային ճանապարհների կառուցմանը, ինչպես նաև էներգետիկ ենթակառուցվածքների և կարողությունների զարգացմանը: Չինաստանի ենթակառուցվածքային ակտիվների ընդհանուր արժեքը կազմում է ՀՆԱ 76%-ը⁸: Ներդրումային նախագծի ֆինանսավորման հիմնական խողովակներն են միջազգային բազմակողմ ֆինանսական հաստատությունները և երկկողմ համատեղ կապիտալով ձևավորված հիմնադրամները: Մասնավորապես՝

1. *Չինաստանի զարգացման բանկն* աջակցել է 37 նախագծի՝ 110 միլիարդ ԱՄՆ դոլարի չափով արտոնյալ պայմաններով վարկեր տրամադրելով,
2. *Չինաստանի արդյունաբերական և առևտրային բանկը* (ICBC) ներգրավված է 67 միլիարդ ԱՄՆ դոլար արժեքով 212 նախագծում, և ակնկալվում է, որ հետագայում այդ գումարը կկազմի մոտ 159 միլիարդ ԱՄՆ դոլար,
3. *Չինաստանի շինարարական բանկը*,
4. *Մետաքսի ճանապարհի հիմնադրամը*, որի միջոցները 40 միլիարդ ԱՄՆ դոլար են, համեմատաբար՝ ավելի փոքր, բայց վերջինս աշխատում է կոնսորցիումներում գտնվող այլ հաստատությունների հետ,
5. *Նոր զարգացման բանկի* կշիռը ներդրումների իրականացման մասով համեմատաբար դեռ փոքր է, սակայն գնահատվում է, որ առաջիկա տարիներին կառույցի կշիռը կավելանա,

⁵ Belt and Road Portal, https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?tm_id=126&cat_id=10122&info_id=77298 (Accessed: September, 2021).

⁶ Inside China's Plan to Create a Modern Silk Road, Morgan Stanley, <https://www.morganstanley.com/ideas/china-belt-and-road> (Nov. 20, 2020).

⁷ Does China Dominate Global Investment?. *China Power*, <https://chinapower.csis.org/china-foreign-direct-investment/> (Accessed: Dec. 15, 2020).

⁸ Նույն տեղում:

6. Ասիական ենթակառուցվածքների ներդրումային բանկը՝ 100 միլիարդ ԱՄՆ դոլար կանոնադրական կապիտալով դեռևս աննշան դերակատարում ունի վերը նշվածի համեմատ՝ 2.3 միլիարդ ԱՄՆ դոլարի վարկեր:

Վերոնշյալ կառույցների միջոցներն ուղղվում են ՄԳՄՃ նախաձեռնության շրջանակներում ստեղծվող ենթակառուցվածքային օբյեկտների ֆինանսավորմանը: Փաստացի, ՄԳՄՃ նախաձեռնությունում բոլոր երկրներն այս կամ այն կերպ պետք է ֆինանսապես ներգրավված լինեն նախագծերի իրականացման մեջ, և հատկապես այն դեպքերում, երբ խոսքը վերաբերում է տեղական արդյունաբերությանն ու ազգային բիզնեսի շահերի աջակցությանը: Ենթակառուցվածքների միջոցով փոխադարձ տնտեսական կապի բարելավմամբ՝ ՄԳՄՃ-ն նաև հիմքեր է ստեղծում հետագայում այս կենտրոններում Չինաստանի հետ առևտրի և ներդրումների հարթակի ձևավորման համար: Այսպիսով՝ Չինաստանը փորձում է ստեղծել նոր ենթակառուցվածքային, տնտեսական ցանց, որտեղ կապառի սեփական արտադրանքը, ներդրումների և վարկերի տրամադրմամբ ազդեցության գոտի կստեղծի քաղաքական և տնտեսական սեփական նկրտումներն իրագործելու համար⁹: Հարկ է ընդգծել, որ ներդրումների ներգրավման առաջին նախադրյալներից է նաև տվյալ երկրի նախաձեռնությամբ բիզնես ծրագրերի առկայությունը, ըստ որի, կհիմնավորվեն և կարդարացվեն չինական տեխնիկայի ու տեխնոլոգիաների փոխանցման և ներդրումների արդյունքում ստացվող օգուտները չինական կողմի համար:

China Global investment Tracker (CGIT)-ը Չինաստանի արտաքին տնտեսական գործունեությունը նախ և առաջ դիտարկում է օտարերկրյա ուղղակի ներդրումների (այսուհետ՝ ՕՈԻՆ) և մեծածավալ շինարարական (առավելապես ենթակառուցվածքային) աշխատանքների իրականացման համատեքստում, որի արդյունքում ինչպես ուղղակի, այնպես էլ անուղղակի կապ և կախվածություն է առաջանում Չինաստանի և համագործակցող երկրի միջև: Ի տարբերություն ՕՈԻՆ-ների, որոնք հիմնականում ուղղվում են դեպի ավելի զարգացած տնտեսություններ, շինարարական պայմանագրերը կենտրոնացած են աշխարհի զարգացող երկրներում: 2005 թ.-ից մինչև 2019 թ.-ը ցածր և միջին եկամուտ ունեցող տնտեսություններն ամբողջ աշխարհում ստացել են 815,3 միլիարդ ԱՄՆ դոլար արժողությամբ չինական շինարարական նախագծերի 83,4%-ը: Ի հակադրություն վերոնշյալի, բարձր եկամուտ ունեցող երկրները, որոնք հիմնականում կենտրոնացած են Հյուսիսային Ամերիկայում և Եվրոպայում, ներգրավել են Չինաստանի օտարերկրյա

⁹ Սահակյան, Մ. (2017). «Մետաքսի ճանապարհի» ոլորաններում. «Նորավանք» հիմնադրամ, 07.07.2017, http://www.noravank.am/arm/articles/detail.php?ELEMENT_ID=15894&spphrase_id=75451

ներդրումների 62.1%-ը, որը կազմում է 1.23 տրիլիոն ԱՄՆ դոլար¹⁰:

ՄԳՄՃ «գոտիները» Չինաստանը Եվրոպային, Ռուսաստանին, Մերձավոր Արևելքին և Կենտրոնական ու Հարավարևելյան Ասիային կապող երթուղիներ են, իսկ «ճանապարհները»՝ Հարավչինական ծովի, Հնդկական օվկիանոսի և Խաղաղ օվկիանոսի հարավային հատվածները կապող ծովային երթուղիներ և բազմաթիվ նավահանգիստներ:



Քարտիկ 1 | ՄԳՄՃ նախաձեռնության միջանցքները

Չինական ՄԳՄՃ-ն նախատեսում է ցամաքային և ծովային ճանապարհների 6 միջանցք¹¹.

1. *Նոր Եվրասիական ցամաքային կամուրջը* տարածվում է Կենտրոնական Չինաստանից (Ուիան, Չոնգինգ և Չենգդու) դեպի Եվրոպա՝ Ղազախստանով, Ռուսաստանով և Բելառուսով,
2. *Չինաստան-Մոնղոլիա-Ռուսաստան* միջանցքն օգտագործում է Տրանս-Սիրիբյան երկաթուղին,

¹⁰ China Global Investment Tracker, Worldwide Chinese Investments & Construction (2005-2020). *American Enterprise Institute*, <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/?ncid=txtlnkusaolp00000618> (Accessed: September 10, 2020).

¹¹ Inan, F., & Yayloyan, D. (2018). *New Economic Corridors in the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road*. The Economic Policy Research Foundation of Turkey (TEPAV), <https://epfarmenia.am/document/New-Economic-Corridors-in-South-Caucasus-and-Chinese-OBOR> (Առավել մանրամասն տե՛ս հավելված 1 և 2):

3. *Չինաստան - Կենտրոնական Ասիա - Արևմտյան Ասիայի միջանցքը*, ինչպես հին Մետաքսի ճանապարհը, անցնում է Կենտրոնական Ասիայով, Իրանով, Թուրքիայով դեպի Եվրոպա: Այնուամենայնիվ, դա հստակ սահմանված երթուղի չէ, իսկ այլընտրանքային ճանապարհը Հարավային Կովկասով, Թուրքիայի տարածքով Եվրոպա հասնելն է: TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia)-ն միջազգային տրանսպորտային ծրագիր է, որում ներգրավված են Եվրամիությունը և Արևելյան Եվրոպայի, Կովկասի և Կենտրոնական Ասիայի տարածաշրջանի 13 անդամ պետություններ)¹²,
4. *Չինաստան-Պակիստան* միջանցքը ներառում է մայրուղային և երկաթուղային կապեր Պակիստանից դեպի Գվադար նավահանգիստը,
5. *Հնդկաստան-Չինաստան* թերակղզու միջանցքը,
6. *Բանգլադեշ – Չինաստան – Հնդկաստան – Մյանմար* միջանցքը (գծապատկեր 1.1):

Արտասահմանյան և տեղական գրականության ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ տարբեր հեղինակների կողմից չինական ներդրումային նախաձեռնության իրական նպատակների և տնտեսական օգուտների վերաբերյալ կան հակասական մտտեցումներ և կարծիքներ, ընդ որում, թեմայի աշխարհաքաղաքական բաղադրիչը տեղ է գտնում ինչպես քաղաքագիտական, այնպես էլ տնտեսագիտական մտքի բազմազան դրսևորումներում: Որոշ հեղինակներ¹³ երկակի են մեկնաբանում Չինաստանի՝ որպես համաշխարհային ներդրողի քաղաքականությունն ինչպես հնարավորությունների, այնպես էլ միջազգային և ներքին անկայունությունների տեսանկյունից: Ինչպես սեփական, այնպես էլ համաշխարհային տնտեսության մեջ Չինաստանի՝ որպես ներդրողի ունեցած դերի վերաբերյալ առկա են բազմաթիվ գիտական հրապարակումներ¹⁴, հաշվարկներ, որոնք ցույց են տալիս, օրինակ, վերջինիս համախառն ներքին արդյունքի կրճատման ազդեցությունը գլոբալ արդյունքի վրա¹⁵: Որոշ հրապարակումներ արտացոլում են Չինաստանի՝ որպես ներդրումներ ստացողից համաշխարհային ներդրողի՝ սպասվածից արագ վերափոխումը¹⁶: Բազմաթիվ խորհրդատվական, վերլուծական կենտրոններ մանրամասն ուսումնասիրել են չինական այս ծրագիրը՝ վերլուծելով և քննարկելով ռազմավարական նախաձեռնության արդյունքում առաջացած տնտեսական հետևանքներն ու ազդեցությունները երկրների զարգացման

¹² Official Website of TRACECA, <http://www.traceca-org.org/default.php?l=en>

¹³ Garnaut, R., Song, L., & Fang, C. (Eds.). (2018). *China's 40 Years of Reform and Development: 1978–2018*. ANU Press.

¹⁴ Lardy, N.R. (1994). *China in the World Economy*. Peterson Institute Press: All Books, Peterson Institute for International Economics, number 24, July.

¹⁵ Sznajderska, A. (2017). The role of China in the world economy: evidence from global VAR model. *NBP Working Paper No. 270*, https://ssl.nbp.pl/publikacje/materialy_i_studia/270_en.pdf

¹⁶ Wong, P. Wilhelmus, J. Jarand, M., & Lui, J. (2020). *China's Global Investment Strategy*. Milken Institute, <https://milkeninstitute.org/report/chinas-global-investment-strategy>

վրա: Այնուամենայնիվ, որոշ միջազգային քննադատներ և թերահավատներ հակված են չինական սխեման կապելու քաղաքական օրակարգի հետ՝ հերքելով չինացիների պնդումը, որ դա պարզապես տնտեսական նախաձեռնությունն է: Նորդինը և Վայսմենը իրենց հետազոտության մեջ պնդում են, որ այս նախագծի միջոցով Չինաստանը ցանկանում է կառուցել սինդենտրիկ աշխարհակարգ, որը հիմնված է ցանցային կապիտալիզմի վրա¹⁷: Հեղինակների նման մոտեցումը հասկանալի է, քանի որ նախագիծը ներառում է ավելի քան 130 երկիր, կապող օդակ է հանդիսանում տարածաշրջանների միջև, իսկ նախագծի կենտրոնում Չինաստանն է՝ որպես մշակող և համակարգող երկիր:

Ֆան Ջայը նույնպես իր հոդվածում անդրադարձել է Չինաստանի «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությանը, ընդ որում, այստեղ հիմնական շեշտադրումը ներդրումային գործընթացների վրա է: Ըստ հեղինակի կատարած ուսումնասիրությունների՝ Չինաստանի կողմից նախատեսվող ներդրումները տատանվում են 1,4 տրիլիոն ԱՄՆ դոլարից մինչև 6 տրիլիոն ԱՄՆ դոլարի սահմաններում¹⁸: Այս հանգամանքը ևս վկայում է այն մասին, որ նախագիծը Չինաստանի համար միջոց է գերիշխող դիրք գրավելու համար աշխարհաքաղաքական պայքարում հաղթող դուրս գալու հարցում:

Հետաքրքրական է նաև շրջակա միջավայրի վրա այս նախագծի հետևանքների վերաբերյալ հետազոտությունների ուսումնասիրումը¹⁹: Լ. Յուի, Մ. Ջանգի, Կ. Վուի և Մ. Ծենգի համահեղինակած աշխատությունում վեր են հանվել նախաձեռնության իրագործման պարագայում ագրոբիզնեսին սպառնացող վտանգները: Մասնավորապես՝ անդրադարձ է կատարվել կլիմայի փոփոխության, կանաչ բիզնեսի, սննդամթերքի կայուն արտադրության և ռիսկերի գնահատման հարցերին՝ կառուցվածքային մոդելավորման միջոցով (ISM): Ամփոփելով նշենք, որ համահեղինակները հանգել են այն եզրակացության, որ ագրոբիզնեսը պետք է ծառայի որպես կարևոր կամուրջ շահերի հավասարակշռման հարցում:

Հատկանշական է, որ չնայած համաշխարհային տնտեսությունում Չինաստանի աճող դերի և մեր տարածաշրջանում վերջինիս կարևորությանը՝ հայաստանյան մասնագիտական գրականության մեջ թեմային նվիրված հետազոտությունները հիմնականում քաղաքագիտական կամ դիվանագիտական խնդիրներին են առնչվում, իսկ տնտեսագիտական բնույթի հրա-

¹⁷ Nordin, A. H., & Weissmann, M. (2018). Will Trump make China great again? The belt and road initiative and international order. *International Affairs*, Vol. 94, Issue 2: 231-249, <https://doi.org/10.1093/ia/iix242>

¹⁸ Zhai, F. (2018). China's belt and road initiative: A preliminary quantitative assessment. *Journal of Asian Economics*, Vol. 55, pp. 84-92. <https://doi.org/10.1016/j.asieco.2017.12.006>

¹⁹ Cui, L., Zhang, M., Wu, K.-J., & Tseng, M.-L. (2018). Constructing a Hierarchical Agribusiness Framework in Chinese Belt and Road Initiatives under Uncertainty. *Sustainability*, 10(1), 251. DOI:10.3390/su10010251

պարակումները համեմատաբար առավել սակավաթիվ են²⁰:

Այնուամենայնիվ, դրանց համատեքստում հարկ է հիշատակել «Լոյս» հիմնադրամի կողմից ՄԳՄՃ նախագծում Հայաստանի ներգրավվածության հարցերին նվիրված հետազոտությունը, որտեղ հեղինակները նշում են. «Հայաստանը, անկախ չինական ծրագրում իր մասնակցության մակարդակից, դրա իրականացումից՝ որոշակի օգուտներ կստանա: Սակայն այդ օգուտները պետք է համադրելի լինեն հարևան երկրների ձեռքբերումների հետ, հատկապես եթե հաշվի առնենք Ադրբեյջանի և Թուրքիայի հետ մեր ունեցած հարաբերությունները: Իրականում, այսօր տեսնում ենք հակառակ միտումը, երբ մեր հարևաններն ավելի են ակտիվացնում իրենց ներգրավվածությունը տարբեր ենթակառուցվածքային գործընթացներում, իսկ մենք այդ ուղղությամբ հստակ քաղաքականություն դեռևս չունենք»²¹:

Հարկ առանձնացնել նաև «Չինաստան-Եվրասիա» քաղաքական և ռազմավարական հետազոտությունների խորհուրդ» հիմնադրամի տնօրեն Միեր Սահակյանի աշխատությունը, որտեղ հեղինակն ընդգծել է. «Ներկայիս աշխարհաքաղաքական իրադրությունում ժամանակագրության հիշատակումները չեն աշխատում և ոչ մի նշանակություն չունեն, իսկ արդի ժամանակաշրջանում հին կամ նոր քաղաքակրթություն լինելը, նախկինում եղած կամ իրականում մի մասն էլ հորինված հարաբերությունների մասին պատմությունները ոչ մի դեր չեն խաղում: Առավելություն կարող է տալ միայն հետևյալ հարցի դրական պատասխանը՝ արդյոք քո երկրում արդար և կայուն տնտեսական իրավիճակ ստեղծել էս: «Մեկ Գոտի, մեկ Ճանապարհ»-ը հայ-չինական հարաբերությունների վերաբերման լայն հնարավորություններ է ընձեռում, որոնց նպատակային կիրառումը հնարավորություն կտա լավագույնս օգտագործելու Հայաստանի ներուժը ՄԳՄՃ-ում»²²:

²⁰ Տե՛ս, օրինակ, Սարգսյան, Գ. (2012). Չինաստանի արտաքին քաղաքականության առանձնահատկությունները և չին-հայկական հարաբերությունները (1991-2010 թթ.). *PhD thesis*, ՀՀ ԳԱԱ արևելագիտության ինստիտուտ. <http://etd.asj-oa.am/701/>; Мелкумян, М., & Овакмян, А. (2016). Настоящее и будущее армяно-китайских отношений. *«Вестник АГЭУ»*, 3 (43), с. 33-45; Ալեքսանյան, Լ. (2015). Հայ-չինական միջպետական առևտրատնտեսական հարաբերությունները և դրանց հեռանկարները. *ԵՊՀ ՈՒԳԸ գիտական հոդվածների ժողովածու*, ԵՊՀ հրատ., 1.7 (10), էջ 70-75; Աթոյան, Վ., & Մովսիսյան, Շ. (2014). Հարավային Կովկասն ու Հայաստանը Չինաստանի արտաքին քաղաքականության մեջ. քնած հսկայի զարթոնքը. *«Բանբեր ՀՊՏՀ»*, 4 (36), էջ 169-178; «Չինաստանի քաղաքականությունը Մերձավոր Արևելքում և Հարավային Կովկասում Իրանի և Թուրքիայի հետ հարաբերությունների օրինակով». *«ԼՈՒՅՍ հիմնադրամ»*, 17.09.2021, <https://www.luys.am/index.php?m=publicationsOne&pid=246>; Абрамян, В.Г., Григорян, В.В., Саакян, М.А., & Мартиросян, Г.К. (2017). Новый Шелковый путь: политико-экономические аспекты и возможные пути развития. *Современные наукоемкие технологии. Региональное приложение*, 2(50), с. 10-18.

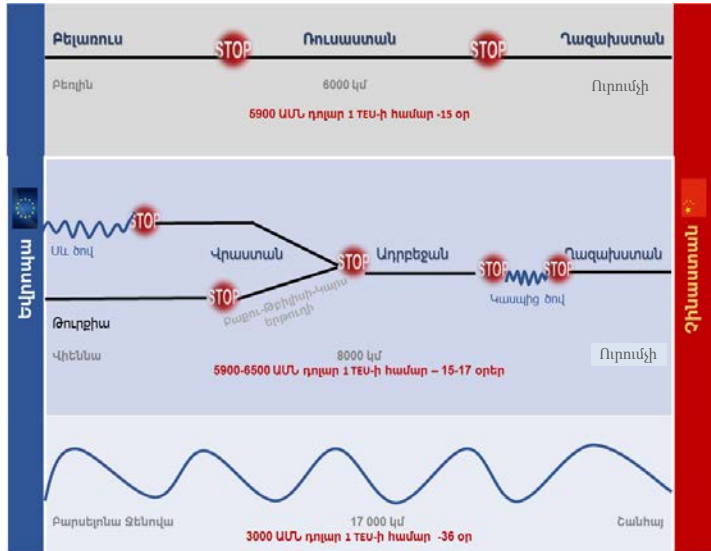
²¹ Խաչատրյան, Դ., & Աշոտյան, Ա. (2019). «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» ծրագիրը և դրանում Հայաստանի անդրոշ դերակատարությունը. *«ԼՈՒՅՍ հիմնադրամ»*, 07.08.2019, <https://www.luys.am/index.php?m=publicationsOne&pid=98>

²² Սահակյան, Մ. (2018). *Չինաստանի «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությունը և Հայաստանը*. Եր., «Նորավանք» ԳԿԸ, 144 էջ:

Հյուսիսային միջանցքը

Անդրկասպյան միջազգային տրանսպորտային ուղին

Շովկային ճանապարհը



Գծապատկեր 1.1 | Հինաստանը Եվրոպային կապող միջանցքները

Անդրադառնալով նախատեսվող 6 միջանցքների գործարկմանը, նշենք, որ մինչև ՄԳՄՃ նախագծերի գործարկումը՝ Արևելյան Ասիան և Խաղաղօվկիանոսյան տարածաշրջանն առևտրի վրա ծախսում էին ամենամեծ ժամանակը՝ մյուս տարածաշրջանների համեմատ (աղյուսակ 1.1): Օրինակ՝ Հինաստանի և Կենտրոնական ու Արևելյան Եվրոպայի երկրների միջև ապրանքների փոխադրումը տևում է միջինում ավելի քան 30 օր: Նույնքան մեծ են առաքման ժամկետները Հինաստանի և Կենտրոնական Ասիայի երկրների, ինչպես նաև Վրաստանի և Հայաստանի դեպքում՝ կազմելով միջինում 32,3 և 32,1 օր:

Առևտրի վրա ծախսվող ժամանակն ըստ տարածաշրջանների՝ մինչև ՄԳՄՃ նախագծի գործարկումը | Աղյուսակ 1.1

Ուղևորության միջին ժամանակը (օր)	ԿԵՆ	ԿԱՆ	ԱՄՆ	ՄԱՀԱ	ՀԱ	ԱՄՀ
Կենտրոնական և Արևելյան Եվրոպա	3.6					
Կենտրոնական և Արևմտյան Եվրոպա	13.1	10.8				
Արևելյան Ասիա և Խաղաղ օվկիանոս	25.9	23.4	8.1			
Միջին Արևելք և Հյուսիսային Աֆրիկա	13.1	14.2	20.7	8.9		
Հարավային Ասիա	22.3	19.6	16.2	14.9	11.8	
Աֆրիկայի Մերձասիարյան հատված	19.6	22.3	21.4	14.3	17.6	4.0
Տարածաշրջանային	13.9	16.1	19.7	14.1	17.8	18.5

Համաշխարհային բանկի փորձագետների ուսումնասիրությունները վկայում են, որ ՄԳՄՃ տրանսպորտային նախագծերը կնվազեցնեն առևտրի վրա ծախսվող ժամանակը նվազագույնը 2,8%-ով, եթե արտահանողները չեն

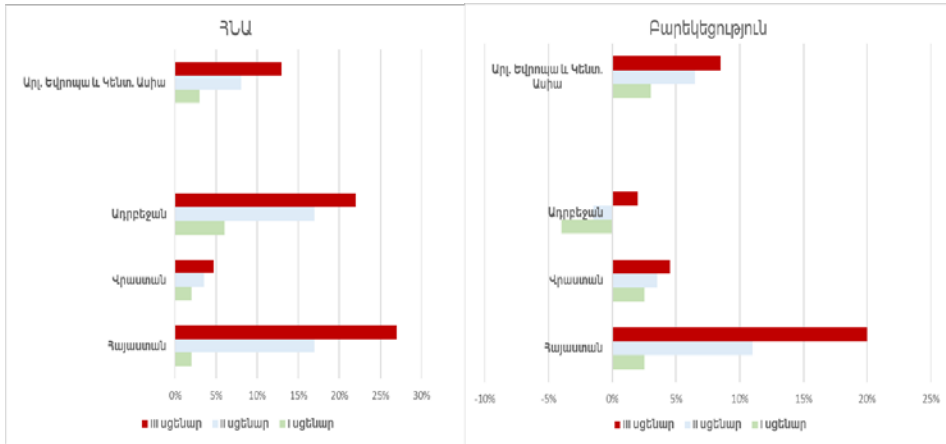
փոխում փոխադրման ռեժիմը, և 4.4%-ով, եթե արտահանողները դյուրացնում են փոխադրման ռեժիմները²³: Երբ ենթակառուցվածքների բարելավումներին զուգահեռ, նվազում են նաև սահմանային ձևակերպումները, առևտրի ժամանակի կրճատումները կազմում են համապատասխանաբար՝ 7.4% և 10.9%՝ ըստ ստորին և վերին սահմանների: Այս արդյունքները ենթադրում են, որ ՄԳՄՃ դրական ազդեցությունը առևտրի ժամանակի վրա կմեծանա, եթե երկրները իրականացնեն նաև առևտրի խթանման բարեփոխումներ: Ենթակառուցվածքների բարելավումը ՄԳՄՃ տնտեսությունների միջև կարող է մեծացնել ընդհանուր առևտուրը 2,5%-ից մինչև 4,1%, իսկ ընդհանուր արտահանումը՝ 4,6%-ով՝ բարելավված տնտեսական միջանցքների առկայության դեպքում և 7,2%-ով, երբ սահմանային ուշացումները կրճատվում են: Փաստացի, առևտրային համաձայնագրերը և շուկայի հասանելիության բարելավումը մեծացնելու են ՄԳՄՃ ենթակառուցվածքների նախագծերի առևտրային ազդեցությունը՝ ավելացնելով ընդհանուր արտահանումը 11,2%-ով և 12,9%-ով, ինչը ցույց կտա, որ առևտրից շահույթներն ավելի մեծ կլինեն, եթե առևտրային համագործակցությունը լրացվեր նաև ենթակառուցվածքային համագործակցությամբ²⁴:

Երկրներում ՄԳՄՃ ազդեցության տարբերություններն արտացոլում են և՛ կապի բարելավվածության աստիճանը, և՛ երկրի արտահանման կառուցվածքը. ժամանակի նկատմամբ զգայուն արտադրանքներն ու զգայուն ներդրումներ պահանջող ապրանքները զգալի ազդեցություն են կրում: Այլ կերպ ասած, երկրները, որոնք առավել ինտեգրված են տարածաշրջանային և համաշխարհային արժեքային շղթաներում, հակված են ավելի շատ օգուտներ ստանալու առևտրի ժամանակի կրճատումներից:

Ըստ Համաշխարհային բանկի գնահատականների՝ գծապատկեր 1.2-ում արտացոլված սցենարներից I-ը ներառում է միայն ՄԳՄՃ ենթակառուցվածքի բարելավման պարագայում Հարավային Կովկասի երկրների բարեկեցության և ՀՆԱ փոփոխությունը, II-ը՝ ՄԳՄՃ ենթակառուցվածքների բարելավումը և այդ տնտեսությունների համար սահմանային ձգձգումների 50%-ով կրճատումը, III-ը՝ ՄԳՄՃ ենթակառուցվածքների բարելավումը, սահմանային ուշացումների նվազեցումը և ՄԳՄՃ տնտեսությունների շրջանում երկկողմ սակագների 50%-ով իջեցումը: Այս համատեքստում, հաշվի առնելով ՀՀ-ում տարածաշրջանային խնդիրները, III սցենարը ՀՀ-ի համար կլինի ամենանպաստավորը:

²³ World Bank. (2020). South Caucasus and Central Asia - The Belt and Road Initiative: Armenia Country Case Study. *World Bank*, Washington, DC., <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/34120>

²⁴ Նույն տեղում:



Գծապատկեր 1.2

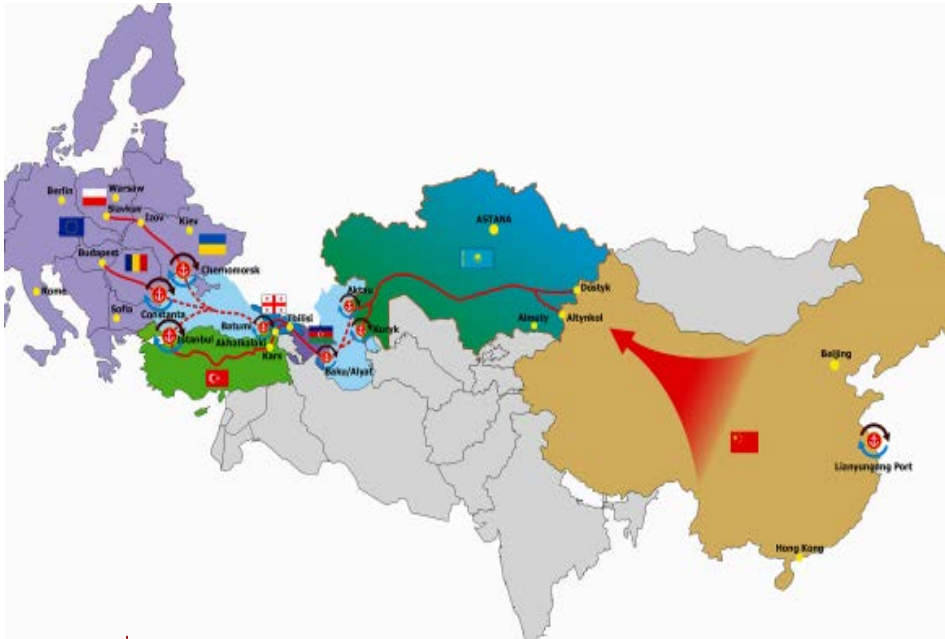
ՄԳՄՇ նախագծի ներդրումների և լրացուցիչ քաղաքականության ազդեցության վերին սահմանը ՀՆԱ (ձախ) և բարեկեցության վրա (աջ)²⁵

Հարավային Կովկասով անցնող երկու ենթակառուցվածքային նախագծեր կան, որոնք ՄԳՄՇ նախաձեռնության մեջ ընդգրկվելու մեծ ներուժ ունեն։ Դրանցից մեկը «Անդրկասպյան միջազգային տրանսպորտային ուղին»²⁶ է, որը սկսվում է Չինաստանից, անցնում Ղազախստանով, Կասպից ծովով, Ադրբեջանով, Վրաստանով և այնուհետև հասնում Եվրոպա՝ վրացական սևծովյան նավահանգիստներով կամ Թուրքիայի տարածքով՝ օգտագործելով Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին։ Այս տարբերակը հնարավորություն է տալիս Չինաստանից ապրանքներ տեղափոխելու Եվրոպա՝ շրջանցելով Ռուսաստանը։ Ղազախստանի Ակտաու, Բաքվի և Վրաստանի Բաթումի նավահանգիստներն այս ծրագրի հիմնական հենասյուներն են։ 2017 թ.-ի վերջին Վրաստանը սկսեց Անակլիա նավահանգստի շինարարությունը, որը պետք է մեծացնի այս երթուղու տարանցիկ ներուժը։ Այնուամենայնիվ, նախագիծն դեռևս անավարտ է։ Այս առումով, Վրաստանի կառավարությունը 2021 թ.-ի մարտին հայտարարել էր, որ մոտ ապագայում կսկսի Անակլիայի խորը ծովային նավահանգստի նախագծի համար նոր պոտենցիալ ներդրողի ընտրության գործընթացը։ Հարկ է հավելել, որ գնումների գործընթացում հաղթող ճանաչված «Անակլիա զարգացման կոնսորցիումը» րախվել էր ֆինանսական խնդիրների²⁷։

²⁵ Bogdan, O., Najdov, E. (2020). Belt and Road Initiative: Azerbaijan Country Case Study. *World Bank*, Washington, DC., <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/34329>

²⁶ The Trans-Caspian International Transport Route starts from Southeast Asia and China, runs through Kazakhstan, the Caspian sea, Azerbaijan, Georgia and further to European countries. *Middle Corridor*, The Trans-Caspian International Transport Route, <https://middlecorridor.com/en/route> (Accessed: March 10, 2021).

²⁷ “PM Garibashvili: ‘we will start selecting new potential investor for Anaklia Deep Sea Port project in near future’”. *Agenda.ge*, March 4, 2021, <https://agenda.ge/en/news/2021/583>



Քարտիկ 2

Անդրկասպյան միջազգային տրանսպորտային ուղին

Երկրորդ նախագիծը 2016 թ.-ին մեկնարկած Պարսից ծոց-Սև ծով բազմակողմ տրանսպորտային միջանցքի կառուցումն է: Ըստ այդմ՝ նախատեսվում է բեռնափոխադրումներ կատարել Իրանից Եվրոպա և հակառակ ուղղությամբ՝ Հայաստանի ու Վրաստանի տարածքներով, իսկ նախագծի հիմնական անդամներն են Իրանը, Հայաստանը, Վրաստանը, Հունաստանը և Բուլղարիան: Այս նախագծի առանցքային խնդիրներից մեկը Հայաստանն Իրանի և Վրաստանի հետ կապող տրանսպորտային ենթակառուցվածքի արդիականացումն է: Իրան-Չինաստան գործող տարանցիկ ճանապարհներին Պարսից ծոց-Սև ծով տրանսպորտային միջանցքի ինտեգրումը հնարավորություն կտա գործարկելու Չինաստան-Եվրոպա ևս մեկ երթուղի, որը կանցնի Հայաստանի տարածքով: Այն Չինաստանին թույլ կտա ավելացնել իր մասնաբաժինը Եվրոպական շուկայում և ստանալ լրացուցիչ շահույթ: Այս համատեքստում Պարսից ծոց-Սև ծով տրանսպորտային միջանցքի մաս կազմող Հյուսիս-հարավ ավտոճանապարհի կառուցումը²⁸ Հայաստանում բխում է ինչպես Հայաստանի, այնպես էլ Չինաստանի շահերից, ինչն օբյեկտիվ հիմք է տվյալ նախագծում չինական ներդրումների ներգրավման հա-

²⁸ 2012-ին Ասիական զարգացման բանկի վարկի միջոցով (հետագայում՝ ԵՄ հարևանության ներդրումային ծրագրի (NIF) և EIB-ի օժանդակությամբ) Հայաստանը մեկնարկեց 556-կիլոմետրանոց Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի նախագիծը, որը կկապի Հայաստան-Վրաստան և Հայաստան-Իրան սահմանները՝ նպաստելով ՀՀ տարանցիկ դերի բարձրացմանը:

մար: Տվյալ հնարավորության իրականացումը կարող է էական նշանակություն ունենալ ՀՀ աշխարհաքաղաքական ռեսուրսի մեծացման գործում:

Աշխարհագրորեն տարածաշրջանային շրջափակման մեջ գտնվող Հայաստանի համար առանցքային նշանակություն ունի Հյուսիս-հարավ միջանցքը, որը միացնում է Հնդկական օվկիանոսը և Պարսից ծոցը Սև ծովով՝ Իրանի տարածքով, իսկ Հայաստանի համար հասանելի է դառնում Հյուսիսային Եվրոպան՝ Ռուսաստանի տարածքով: Հնդկաստանի, Ռուսաստանի և Իրանի կողմից առաջարկված և հետագայում Կենտրոնական Ասիայի 10 այլ երկրների աջակցությամբ իրականացվող այս նախագիծը նախատեսում է բեռնափոխադրումների 7,200 կմ երկարությամբ՝ նավի, երկաթուղու և ճանապարհային բազմաֆունկցիոնալ ցանց՝ նպատակ ունենալով կրճատելու փոխադրման ծախսերը մինչև մոտ 30% և տարանցման ժամանակը՝ 40 օրից մինչև մոտ 20 օր: Հետագայում հավակնոտ նախագծին միացան Բելառուսը, Ղազախստանը, Տաջիկստանը, Օմանը, Հայաստանը, Սիրիան, Ադրբեջանը, Թուրքիան, Ուկրաինան և Ղրղզստանը: Բուլղարիան նախագծին միացել է՝ որպես դիտորդ: Երթուղու առավելությունն այն է, որ հնարավորություն է տալիս Հայաստանին շրջանցելու Ադրբեջանի և Թուրքիայի տարածքով անցնող երթուղին: Արդյունքում, Պարսից ծոց-Սև ծով տրանսպորտային միջանցքը Հայաստանը կկապի համաեվրոպական տրանսպորտային ցանցերի հետ: Միաժամանակ, հաշվի առնելով Չինաստանի աշխարհաքաղաքական նկրտումները և համաշխարհային մարտահրավերները, Հարավային Կովկասի բոլոր երեք դերակատարների՝ Հայաստանի, Ադրբեջանի և Վրաստանի համար չինական ներդրումները կարող են դիտարկվել որպես աշխարհաքաղաքական ուժային կենտրոնների ազդեցությունը հավասարակշռող գործոն:

Տարածաշրջանի երկրներից **Իրանը** Մերձավոր Արևելքում Չինաստանի հինգ հիմնական գործընկերներից մեկն է: Չինական ներդրումներն Իրանում տատանվում են 27 մլրդ ԱՄՆ դոլարի սահմաններում²⁹: Աշխարհաքաղաքական տեսանկյունից, Չինաստանի աճող ազդեցությունն Արևելյան Ասիայում և Աֆրիկայում գործուն մարտահրավեր է ԱՄՆ-ի համար, և Մերձավոր Արևելքը հաջորդ մարտադաշտն է, որտեղ Պեկինը կարող է մարտահրավեր նետել ԱՄՆ-ի գերիշխանությանը, այս անգամ՝ Իրանի միջոցով³⁰: Այժմ Իրանը բանակցում է Պեկինի հետ երկարաժամկետ՝ 25 տարվա գործարքի շուրջ: Որոշ վերլուծաբաններ Իրանը նույնիսկ անվանում են որպես Նոր մետաքսի ճանապարհի «էներգետիկ հաբ»: Այս համատեքստում, Չինաստանը նախատեսում է նաև 400 միլիարդ ԱՄՆ դոլարի ներդրումներ է կատարել Իրանի

²⁹ Kalehsar, O.S. (2019). Iran's Interests in China's One Belt One Road Policy. *UWIDATA*, <https://uwidata.com/4707-irans-interests-in-chinas-one-belt-one-road-policy/>

³⁰ Hincks, J. (2020). What China's New Deal with Iran Says About Its Ambitions in the Region. *TIME*, July 29, 2020, <https://time.com/5872771/china-iran-deal/>

Էներգետիկայի և տրանսպորտի ոլորտներում³¹: Իրանը կարող է կարևոր դեր ունենալ տարածաշրջանի, աշխարհի տնտեսական զարգացման և երկրների միջև հարաբերությունների բարելավման գործում: Չինաստանի և Իրանի միջև այս կապն օգտակար կլինի նաև Հյուսիս-հարավ մայրուղու կառուցումից հետո, որի միջոցով Հայաստանը կկապվի Իրանի, Վրաստանի և Եվրոպայի հետ: Հայաստանի դերն այստեղ կարող է նշանավորվել այնքանով, որ Իրանի տարածքով Հայաստանը կարող է անվտանգ այլընտրանք լինել Ասիայից Եվրոպա ապրանքների տեղափոխման համար: Ընդհանուր առմամբ, ինչպես արդեն նշել ենք, Չինաստանն ավելի մեծ ներկայություն է ապահովում Հնդկական օվկիանոսում և ավելի մեծ հնարավորություն ունի վերահսկողություն սահմանելու ջրային առևտրի ճանապարհների վրա («Մետաքսի ծովային ճանապարհ»)³²: Բայց Չինաստանը շեշտում է, որ իր ներկայությունը հիմնականում խաղաղապահ գործողությունների հետ է կապված³³: Մյուս կողմից, ԱՄՆ-ն ունի շուրջ 800 ռազմական բազաներ՝ ավելի քան 70 երկրում, այնպես որ, Չինաստանի ռազմական ընդլայնումն արտասահմանում անսովոր պահվածք չէ աշխարհի գերտերությունների համար:

Տարածաշրջանային երկրներից **Ադրբեջանը** նույնպես Չինաստանի համար ներդրումային հետաքրքրությունների կենտրոն է համարվում ինչպես Էներգետիկ ռեսուրսների, այնպես էլ ՏՏ, լոգիստիկայի, գյուղատնտեսության, շինարարության, մեքենաշինության, թեթև արդյունաբերության ոլորտներում: Բացի այդ, Չինաստանը կարևորում է Ադրբեջանի տարանցիկ նշանակությունը ՄԳՄՃ նախաձեռնության համատեքստում³⁴: 2000-2017 թթ. Ադրբեջանի ոչ նավթագազային ոլորտի օտարերկրյա ուղղակի ներդրումների ընդհանուր ծավալում չինական մասնաբաժինը 0.9% էր կամ 97.1 մլն ԱՄՆ դոլար³⁵: Նշենք նաև, որ Չինաստանն Ադրբեջանի հիմնական առևտրային գործընկերներից է: Ադրբեջանում գործունեություն են իրականացնում ավելի քան 100 չինական ձեռնարկություններ:

³¹ China to Invest \$400 bn in Iran's Energy, Transport Sectors. *Outlook*, September 5, 2019, <https://www.outlookindia.com/newscroll/china-to-invest-400-bn-in-irans-energy-transport-sectors/1612757>

³² China's 'Belt and Road' Plan in Pakistan Takes a Military Turn. *The New York Times*, by Maria Abi-Habib. (Dec, 2018), <https://www.nytimes.com/2018/12/19/world/asia/pakistan-china-belt-road-military.html>

³³ Legarda, H. (2018). China as a conflict mediator: Maintaining stability along the Belt and Road. *Mercator Institute for China Studies*, <https://merics.org/en/graphic/china-conflict-mediator>

³⁴ Tan, S-L. (2020). China working with Azerbaijan on belt and road transport route even as Baku restricts investment, *South China Morning Post*, 24 August, 2020, <https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3098660/china-working-azerbaijan-belt-and-road-transport-route-even>

³⁵ Mehtiyev, A. (2018). Foreign Direct Investment in Azerbaijan's Economy: Current Status, Development Trends and Challenges. *Baku Research Institute*, 23 October, 2018, <https://bakuresearchinstitute.org/foreign-direct-investment-in-azerbaijans-economy-current-status-development-trends-and-challenges/>

Չինաստան – Կենտրոնական Ասիա –Արևմտյան Ասիա միջանցքի Անդրկովկասի տարանցիկ միջանցքը³⁶

Նախագծի անունը	Կարգավիճակը	Երկիրը	Ուղղությունը	Գնահատված ներդրումների չափը
Բարու-Թրիլիսի-Կարս	Ավարտված	Ադրբեջան, Վրաստան, Թուրքիա	Երկաթուղի	10 մլրդ ԱՄՆ դոլար
Ադրբեջանի 1-ին, 2-րդ, 3-րդ մայրուղիների նախագիծ	Ընթացքի մեջ է	Ադրբեջան	Ճանապարհներ	> 1 մլրդ ԱՄՆ դոլար
Ալաթ նոր նավահանգստի նախագիծ (I, II և III փուլ)	Ընթացքի մեջ է	Ադրբեջան	Նավահանգիստներ	> 760 մլն ԱՄՆ դոլար

2019-ի ապրիլին Պեկինում կայացած ՄԳՄՃ երկրորդ ֆորումին կողմերը ստորագրել են 821 մլն ԱՄՆ դոլարի 10 համաձայնագիր, որի շրջանակներում Չինաստանը ներդրումներ է կատարել Ադրբեջանում գտնվող Բաքվի միջազգային ծովային առևտրի նավահանգստում³⁷: Նախագծերի շարքում են Սումգայիթի քիմիական արդյունաբերական պարկի տարածքում անվադողերի արտադրության գործարանի, Քյուրդամիրի շրջանում՝ 300 հա մակերեսով ջերմոցային համալիրի, ագրոլոգիստիկ արդյունաբերական պարկի, Azerbaijan Digital HUB ծրագրի շրջանակում՝ Ասիայի և Եվրոպայի միջև հեռահաղորդակցական միջանցքի կառուցումը և այլն³⁸:

Հարկ է ընգծել, որ ծրագրերի մեծ մասը ֆինանսավորվել է ոչ թե Չինաստանի, այլ Ադրբեջանի կառավարության կողմից (այդ թվում՝ Ադրբեջանի պետական նավթային ֆոնդի միջոցով) և որոշ չափով միջազգային ֆինանսական հաստատությունների միջոցով, ինչպիսիք են Համաշխարհային բանկը, Վերակառուցման և զարգացման եվրոպական բանկը, Ասիական ենթակառուցվածքների ներդրումային բանկը և Եվրոպական ներդրումային բանկը (աղյուսակ 1.2):

Հարավային Կովկասի մյուս ակտիվ դերակատարի՝ **Վրաստանի** հետ երկկողմ տնտեսական կապերն աստիճանաբար ընդլայնվել են՝ սկսած 1992

³⁶ Bogdan, O., Najdov, E. (2020). Belt and Road Initiative: Azerbaijan Country Case Study. *World Bank*, Washington, DC., <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/34329>

³⁷ Baghirov, O. (2019), Azerbaijan and China Sign \$800 Million Economic Package: The Geo-Economic Implications. *Eurasia Daily Monitor*, Vol. 16 Issue: 78, <https://jamestown.org/program/azerbaijan-and-china-sign-800-million-economic-package-the-geo-economic-implications/>, ինչպես նաև՝ Schmidt, K. (2019). Azerbaijan’s Port on China’s Road. *Reconnecting Asia*, September 4, 2019, <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/azerbaijans-port-on-chinas-road/>

³⁸ Վերակյան, Կ. (2020). Պեկին-Բաքու տնտեսական կապեր. *Օրբելի հեղափոխական կենտրոն*, 03.02.2020, <https://bit.ly/32rYU6>

թ.-ից և հետագայում՝ արդեն 2010 թ.-ից, երբ Վրաստանի տնտեսությունը վերականգնվեց 2008-ի պատերազմից և ճգնաժամից հետո³⁹: Մինչև 2014 թ.-ը Չինաստանին բաժին էին ընկնում 217,94 միլիոն ԱՄՆ դոլարի օտարերկրյա ուղղակի ներդրումներ Վրաստանում՝ չորրորդը Ադրբեջանից, Նիդերլանդներից և ԱՄՆ-ից հետո⁴⁰: Վրաստանը ներգրավվեց Մետաքսի ճանապարհի նախագծում Անակլիա քաղաքում գտնվող իր նոր նավահանգստով, որը կառուցման փուլում է և Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղով: Չինաստանի այս տնտեսական ծրագիրը Վրաստանի համար նորություն չէ, քանի որ դարեր առաջ արդեն պատմական Մետաքսի ճանապարհը անցել է այդ երկրով: Ի տարբերություն Հայաստանի, և՛ Ադրբեջանը, և՛ Վրաստանը Ասիական ենթակառուցվածքների ներդրումային բանկի անդամ են (AIIB), որը Ադրբեջանին 600 միլիոն ԱՄՆ դոլարի վարկեր է տրամադրել TANAP գազատարի կառուցման, իսկ Վրաստանին՝ 114 միլիոն ԱՄՆ դոլարի վարկեր՝ Բաթումի շրջանցիկ ճանապարհային ծրագրի համար: ՄԳՄՃ-ն ավելի մեծ նշանակություն է տալիս Անակլիայի ծովային նավահանգստին, ինչը կխթանի Վրաստանի տնտեսության արդյունավետությունը: Անակլիա նավահանգիստը կարող է լուծել նաև գործազրկության խնդիրը Վրաստանի արևմուտքում⁴¹:

Վերջին տարիներին Վրաստանի և Չինաստանի միջև առևտրատնտեսական համագործակցությունն էլ ավելի է խորացել ու ամրապնդվել: Մասնավորաբար՝ 2017 թ.-ի մայիսին Վրաստանի ու Չինաստանի միջև ստորագրվեց և 2018 թ.-ի հունվարի 1-ին ուժի մեջ մտավ Ազատ առևտրի համաձայնագիրը, և այդպիսով՝ Վրաստանը դարձավ Եվրասիայի առաջին երկիրը, որը Չինաստանի հետ կնքեց ազատ առևտրի համաձայնագիր: Ռուսաստանից հետո Չինաստանը դարձավ մեծությամբ երկրորդ զինու շուկան Վրաստանի համար: 2018-ին Չինաստանը գնեց նաև Փոթիի ազատ արդյունաբերական գոտու բաժնետոմսերի 75%-ը (Փոթին Վրաստանի խոշոր նավահանգիստ է)⁴²:

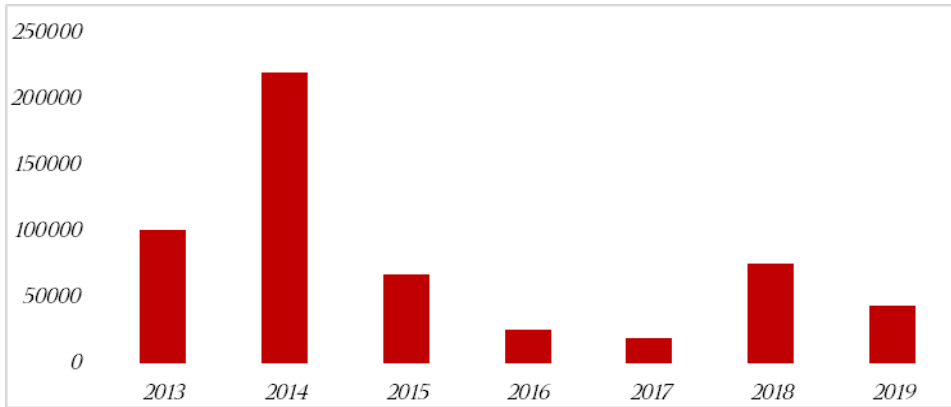
2018-ին Վրաստանի և Չինաստանի միջև սպրանքաշրջանառությունն աճել է ընդամենը 10%-ով՝ 2017-ի 29% աճի համեմատ: 2013 թ.-ից մինչև 2017 թ.-ն ընկած ժամանակահատվածում Վրաստանից արտահանումն աճել է 58%-ով, բայց 2018 թ.-ին՝ նվազել 2%-ով: Նույնիսկ զինու արտահանումը, որը 2015-2017 թթ. միջին հաշվով աճում էր 65%-ով, 2018-ին՝ նվազեց 3%-ով:

³⁹ Larsen, J. Commentary: Georgia-China relations are about more than economics. *Civil Georgia*, 12 October, 2017, <https://old.civil.ge/eng/article.php?id=30514>, ինչպես նաև՝ “Georgian PM: Today Georgia-China relations are stronger than ever”. *Agenda.ge*, 9 June, 2017, <http://agenda.ge/news/81087/eng>

⁴⁰ Larsen, J. (2017). Georgia-China Relations: The geopolitics of the Belt and Road. *Georgian Institute of Politics*, http://gip.ge/wp-content/uploads/2017/10/Chineti%20Saqartvelo%20Eng_Ydit.pdf

⁴¹ “Participating Economy: China’s Belt & Road and Georgia”, *Belt & Road News*, April, 2020, <https://www.beltandroad.news/2020/04/14/participating-economy-chinas-belt-road-and-georgia/> (Accessed: May 20, 2020).

⁴² “Chinese corporation to purchase 75% of Poti Free Industrial Zone shares”. *Agenda.ge*, 16 January, 2017, <https://agenda.ge/en/news/2017/91>



Գծապատկեր 1.3 | Չինական ՕՈՒՆ-ները Վրաստանում (հազ. ԱՄՆ դոլար), 2013-2019 թթ.

2018-ին չինական ներդրումներն աճել էին 62%-ով՝ կազմելով 65 մլն ԱՄՆ դոլար, բայց շարունակում էին մնալ ավելի քիչ, քան 2014 թ.-ին էին (Վրաստանում չինական ներդրումները կազմել են 220 միլիոն ԱՄՆ դոլար)⁴³: Նշենք, որ 2019 թ.-ին այս ցուցանիշն էականորեն նվազել է: Վիճակագրական տվյալները ցույց են տալիս, որ Վրաստանը հիմնականում հումք է արտահանում Չինաստան, օրինակ՝ պղինձ և տարբեր քիմիական նյութեր (աղյուսակ 1.3):

Հատկանշական է, որ Չինաստանի հետ սերտ կապերի խթանումը Վրաստանում դիտվում էր որպես տարածաշրջանային ազդեցությունները հավասարակշռելու կարևոր բաղադրիչ և որպես խոչընդոտ՝ Աբխազիայում և Հարավային Օսիայում ռուսական ռազմական գործողությունների համար:

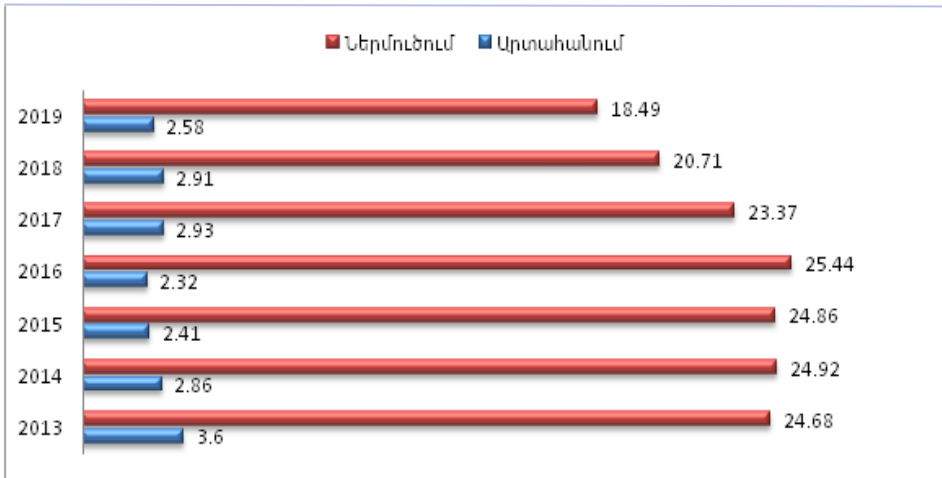
Չինաստանը **Թուրքիայի** առաջին առևտրային գործընկերն է Արևելյան Ասիայում և երկրորդ ներմուծման գործընկերը՝ Ռուսաստանի Դաշնությունից հետո: Թուրքիայից Չինաստան արտահանվող հիմնական ապրանքներն են մարմարը և տրավերտինը, քրոմը, պղինձը, կապարը, երկաթը, բնական բորատի հանքաքարերը, բորի օքսիդը, բորաթթուն: Չինաստանից հիմնականում ներմուծվում են տվյալների ավտոմատ մշակման մեքենաներ, անլար հեռախոսային սարքեր, խաղալիքներ, լսատեսողական սարքեր, առևտրային նավեր:

Ընդհանուր առմամբ, չինական ներդրումները Թուրքիայում կազմում են շուրջ 2 միլիարդ ԱՄՆ դոլար⁴⁴: Ներդրումների ոլորտային հատկացումը հե-

⁴³ Topuria, R. (2019). Georgia Can Still Be a Hub for China, But Only If the Belt and Road Survives. *The Diplomat*, August 27, 2019, <https://thediplomat.com/2019/08/georgia-can-still-be-a-hub-for-china-but-only-if-the-belt-and-road-survives/>

⁴⁴ Turkey-People's Republic of China Economic and Trade Relations. *Ministry of Foreign Affairs of Turkey*, https://www.mfa.gov.tr/turkey_s-commercial-and-economic-relations-with-china.en.mfa

տեյայն է. էներգիա, ենթակառուցվածքներ, նյութատեխնիկական ոլորտ, ֆինանսներ, հեռահաղորդակցություն և այլն: Թուրքիան Չինաստանի հետ զրոսաշրջային կապերի հաստատումը համարում է տնտեսական և մշակութային հարաբերությունների հետագա զարգացման խթան:



Գծապարկեր 1.4

Թուրքիա-ՉԺՀ արտահանման և ներմուծման շարժընթացը 2013-2019 թթ., մլն ԱՄՆ դոլար

Հարկ է ընդգծել, որ Չինաստան-Թուրքիա երկկողմ կապերը չեն սահմանափակվում միայն առևտրային ցուցանիշներով: Մասնավորապես՝ 2018 թ.-ը Չինաստանում համարվում էր թուրքական զրոսաշրջության տարի, քանի որ Թուրքիա մեկնող չինացի զրոսաշրջիկների թիվը հասել էր 394 հազարի՝ աճելով 60%-ով: 2019-ին Թուրքիա են այցելել 427 հազար չինացի զրոսաշրջիկներ: Թուրքական ավիատուղիներն ունեն շաբաթական յոթ թռիչք Ստամբուլից դեպի Պեկին, Գուանչո և Շանհայ, երեք թռիչք՝ դեպի Սիան և վեց թռիչք՝ դեպի Հոնկոնգ⁴⁵: Թուրքիայի կառավարությունը նպատակ ունի դիվերսիֆիկացնելու իր ներդրումային պորտֆելը, որտեղ առավելապես գերակշռել են եվրոպական երկրները, և խթանելու ներդրումներն ասիական երկրներից:

Փորձագետները նշում են, որ ՄԳՄՃ նախաձեռնությունը կարևոր միջոց է Չինաստան-Թուրքիա առևտրային գործընկերությունը խթանելու համար⁴⁶: Չինական նախաձեռնության մեջ ներգրավված Թուրքիան նպատակ ունի իրականացնելու «Trans Hazar» (Միջին միջանցք) նախագիծը՝ լրացնելով

⁴⁵ Նույն տեղում:

⁴⁶ Akinci, B. (2020). Spotlight: Future of China-Turkey trade ties promising: Turkish businessmen. *Xinhua*, 22 May, 2020, http://www.xinhuanet.com/english/2020-05/22/c_139076644.htm

հյուսիսային գիծը Չինաստանից դեպի Եվրոպա և բացելով Չինաստանը Եվրոպային կապող նոր միջանցք:



Քարտիկ 3 | «Միջին միջանցքը»

Այսպիսով՝ Թուրքիան ցանկանում է Եվրոպան կապել Ասիայի, մասնավորապես՝ Կովկասի, Կենտրոնական, Արևելյան և Հարավային Ասիայի հետ՝ ընդլայնելով շուկաները և որոշակի ներդրում ունենալով Եվրասիայում տարածաշրջանային համագործակցության զարգացման գործում: Այս առումով, ՄԳՄՃ նախաձեռնությունը «Միջին միջանցք» նախագծին համապատասխանեցնելու համար 2016 թ. հուլիսի 1-ին՝ G20-ի Հանչժոուի գագաթնաժողովից առաջ, ստորագրվեց փոխըմբռնման հուշագիր: Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին, որը «Միջին միջանցքի» հիմնական բաղադրիչն է, պաշտոնապես բացվեց 2017-ի հոկտեմբերի 30-ին: Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու շինարարության ավարտը և Թուրքիայի բոլոր երկաթուղային համակարգերի արդիականացումը՝ արագընթաց բեռնափոխադրումներ իրականացնելու համար ամբողջ ծրագրի իրականացման նախապայմանն են: 2020-ի հունվար-հոկտեմբերին Միջին միջանցքով Չինաստան առաքված բեռնարկերի քանակը կազմել է 2,343 TEU, ինչը 35,1%-ով ավելի է 2019-ի նույն ժամանակահատվածի (1,734 TEU) համեմատ: 2020 թ.-ի հունվար-հոկտեմբերին Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղով փոխադրվել է 1,260 TEU, ինչը 371,9%-ով ավելի է, քան 2019-ի նույն ժամանակահատվածում (267 TEU)⁴⁷:

⁴⁷ “First China-bound freight train of Baku-Tbilisi-Kars railway arrives in Georgia”. *Agenda.ge*, 9 Dec., 2020, <https://bit.ly/3mBNZIA>

Ընդ որում, Թուրքիայի պետական վարկատու Ziraat Bank-ը 2017-ի դեկտեմբերին Չինաստանի զարգացման բանկի հետ կնքեց 600 մլն ԱՄՆ դոլարի վարկային պայմանագիր: Ասիական ենթակառուցվածքների և ներդրումների զարգացման բանկը 2018-ի հուլիսին 600 մլն ԱՄՆ դոլարի վարկ տրամադրեց Թուրքիային՝ թուրքական գազի մատակարարումների անվտանգության մակարդակը բարձրացնելու համար: 2018-ի հուլիսին Չինաստանի արդյունաբերական և առևտրային բանկը 3.6 միլիարդ ԱՄՆ դոլարի վարկ է տրամադրել նաև Սիլվիլի և Թուր Գոլու բնական գազի պահեստարանների կարողությունները մեծացնելու համար, որոնք տարեկան պահելու են Թուրքիայի բնական գազի 20%-ը⁴⁸:

Հաշվի առնելով ներկայիս միջազգային զարգացումները և անկայուն մթնոլորտը, գերտերությունների ու հատկապես ԱՄՆ-ի և Չինաստանի միջև առկա լարված հարաբերությունները⁴⁹ որոշ փորձագետների կարծիքով Ռուսաստանը և Չինաստանը կարող են հանդես գալ որպես հակակշռող ուժ արևմտյան համակարգին, գաղափարախոսությանը և արժեքներին դիմակայելու հարցում⁵⁰:

1.2

Չինաստան-ԵԱՏՄ փոխգործակցությունը և կապիտալ ներդրումների հաջողված փորձը

Չինաստանի արտաքին քաղաքականության վերաբերյալ տարատեսակ ուսումնասիրությունները ցույց են տալիս, որ երկրի զարգացման աշխարհաքաղաքական վեկտորն ուղղվում է ինչպես դեպի որոշակի երկրներ, այնպես էլ տարբեր ինտեգրացիոն միավորումներ: ՄԳՄՃ խոշոր ներդրումային ենթակառուցվածքային նախաձեռնության շրջանակներում ասիական շուկայում Չինաստանի տնտեսական և ներդրումային ակտիվությունը նոր հնչեղություն է ստանում հատկապես Պեկին-Վաշինգտոն առևտրատնտեսական պատերազմի համատեքստում: Ասիայի ու Եվրոպայի միջև բեռնափոխադրումների կուտակման ու բաշխման միջազգային տարանցիկ միջանցքների կառուցմամբ Չինաստանը ձգտում է հասնել դեպի եվրոպական շուկաներ, իսկ այս ճանապարհին համատեղ ներդրումային ծրագրեր է իրականացնում ինչպես հումքային հարուստ ռեսուրսներ, այնպես էլ առանցքային աշխար-

⁴⁸ Colakoğlu, S. (2019). China's Belt and Road Initiative and Turkey's Middle Corridor: A Question of Compatibility, *Middle East Institute*, January 29, 2019, <https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-and-turkeys-middle-corridor-question-compatibility>

⁴⁹ Աթոյան, Վ. (2021). Կարո՞ղ են արդյոք Չինաստանն ու ԱՄՆ-ը խուսափել «Ֆուկիդիդի ծուղակից»։ «Անբերդ» *լեդենկագիր*, 1 (8), էջ 90-99:

⁵⁰ Sür Güler, M.A. (2019). Turkey-China relations and beyond. *Daily Sabah*, August 16, 2019, <https://www.dailysabah.com/op-ed/2019/08/16/turkey-china-relations-and-beyond>

հագրական դիրք ունեցող երկրների հետ: Ուստի չինական ներդրումների վեկտորն ուղղված է դեպի ինչպես հումքային ռեսուրսների օգտագործումը, այնպես էլ տնտեսության մյուս ուղղություններ, այդ թվում՝ տեղեկատվական տեխնոլոգիաների և նորարարական լուծումների կիրառումը, տեխնոլոգիական պարկերի, ազատ տնտեսական գոտիների նոր մոդելների ստեղծումը: Այս գործունեության համատեքստում առանցքային նշանակություն է ստանում Չինաստանի՝ Ասիայի ամենակարևոր ինտեգրացիոն միավորումներից մեկի՝ Եվրասիական տնտեսական միության (այսուհետ՝ ԵԱՏՄ) երկրների հետ առևտրատնտեսական հարաբերությունների ուսումնասիրումը: Հատկանշական է, որ տարիներ ի վեր Չինաստանը ԵԱՏՄ առանձին երկրների հետ ունի արդեն իսկ ձևավորված առևտրատնտեսական կապեր, իսկ 2013 թ.-ից՝ ՄԳՄՃ-ի մեկնարկից հետո, դրանք էլ ավելի են խորացել:

ԵԱՏՄ-Չինաստան հարաբերությունները նոր փուլ մտան առևտրատնտեսական համագործակցության մասին համաձայնագիր կնքելու շուրջ բանակցությունների մեկնարկից՝ 2015-ի մայիսի 8-ից ի վեր⁵¹: Մինչ այդ այդ հարաբերությունները սահմանափակվում էին երկկողմ ձևաչափում, իսկ համաձայնագրի ստորագրումից հետո տեղափոխվեցին բազմակողմ և վերագրային մակարդակ, ինչը գործնական հիմքեր է ստեղծում տնտեսական այս ինտեգրացիոն կառույցի երկրների և ՉԺՀ-ի հետ փոխգործակցության և դրա արդյունավետության բարձրացման համար: 2018-ի մայիսին ԵԱՏՄ-ի և Չինաստանի միջև առևտրատնտեսական համագործակցության համաձայնագրի ստորագրումը, որպես այդպիսին, առաջին միջազգային փաստական հենքն էր՝ միավորելու և համախմբելու այս երկրների տնտեսական հարաբերությունները: Սակայն, նկատենք, որ Համաձայնագիրն ունի ոչ արտոնյալ բնույթ և չի նախատեսում սակագնային խոչընդոտների ավտոմատ կրճատում: Այնուամենայնիվ, այս փաստաթուղթը նոր հնարավորություններ է բացում Միության երկրների տնտեսավարող սուբյեկտների համար, քանի որ ապահովում է փոխգործակցության կարգավորում տարբեր ոլորտներում⁵²: Այն թույլ է տալիս առավելագույնս հաշվի առնել ինչպես Միության շահերն ամբողջությամբ, այնպես էլ յուրաքանչյուր պետության, ինչպես նաև բիզնեսի շահերը: Համաձայնագրի դրույթները սահմանում են ԵԱՏՄ-ի և Չինաստանի միջև փոխգործակցության հիմնական ուղիները երկարաժամկետ հեռանկարում, այդ թվում՝ մեծ նշանակություն է տրվում որոշումների կայացման թափանցիկությանը և դրանց զարգացմանը՝ ազդելով կողմերի առևտրի վրա:

⁵¹ “Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны”. *Евразийская экономическая комиссия*, <https://bit.ly/3z2bWHI>

⁵² “Подписано Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР”. *Евразийская экономическая комиссия*, 17.05.2018, <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/17-05-2018-5.aspx>

Համագործակցությունը միտված է փոխադարձ օգուտների և ավելի լայն հնարավորությունների ապահովմանը Միության բոլոր երկրների համար այնպիսի ոլորտներում, ինչպիսիք են երկկողմ առևտրի խթանումը, արդյունաբերական, ներդրումային և ֆինանսական համագործակցությունը, համատեղ նախագծերի իրականացումը⁵³: Ընդ որում, առաջնայնությունը տրվում է ընդհանուր տրանսպորտային միջանցքների զարգացմանը: Բազմակողմ ձևաչափում նախատեսվում է մշակել առևտրատնտեսական համագործակցության զարգացման «ճանապարհային քարտեզ», որը կարող է ներառել հիմնական վերահսկողության կետերն ու ուղղությունները, այդ թվում՝ գյուղատնտեսական ապրանքների առևտրի, տրանսպորտային լոգիստիկ ենթակառուցվածքի զարգացման, սահմանային հսկիչ-անցագրային կետերի ենթակառուցվածքի արդիականացման, թվայնացման և «խելացի» տեխնոլոգիաների բնագավառներում: Հարկ է նշել, որ կողմերը զարգացնում են ոլորտային համագործակցությունը՝ հաշվի առնելով իրենց ռազմավարությունը և տնտեսության տարբեր ճյուղերի զարգացման ծրագրերը, չսահմանափակելով ԵԱՏՄ անդամ պետությունների և Չինաստանի գործող կամ նախատեսվող երկկողմ համագործակցության նախաձեռնությունները⁵⁴: Ոլորտային համագործակցությունը ներառում է գյուղատնտեսության, էներգետիկայի, տրանսպորտի, արդյունաբերության, տեղեկատվական և կապի ենթակառուցվածքների, տեխնոլոգիաների և նորարարությունների, ֆինանսների և շրջակա միջավայրի ոլորտները: Համաձայնագրում ներկայացվում է ոլորտային համագործակցությունը՝ նպատակ հետապնդելով բարձրացնելու տնտեսությունների ներդրումային գրավչության ու մրցունակության մակարդակը, խթանելու նորարարության կայուն զարգացումը և համագործակցությունը առևտրի և ներդրումների ոլորտում: Միաժամանակ, հատկանշական է, որ ներդրումների վերաբերյալ գլոխը բացակայում է:

ԵԱՏՄ-ի և Չինաստանի միջև կնքված Համաձայնագիրը, ըստ էության, շրջանակային է: Առևտրի դյուրացման և տնտեսական համագործակցության խորացման մասին արդյունքները կախված են ստեղծված ինստիտուտների և մարմինների գործելակերպից և կայացման մակարդակից: Արդյունավետությունը կախված կլինի խորհրդատվական կոմիտեների և աշխատանքային խմբերի հետևողական աշխատանքից և լիազորություններից, ինչպես նաև Չինաստանի և ԵԱՏՄ երկրների ղեկավարների կամքից: Համաձայնագիրն ուղղված է Միության իրավասությանը վերաբերող հարցերի շուրջ ԵԱՏՄ-ի և Չինաստանի միջև իրավական հիմքի ձևավորմանը:

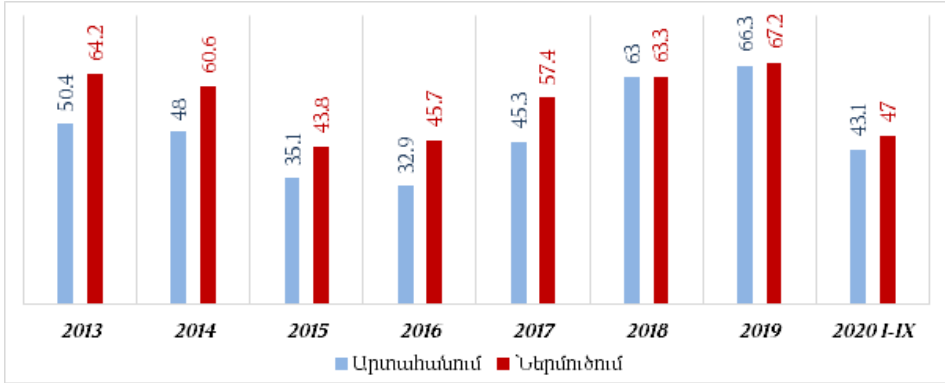
⁵³ Svetlicinii, A. (2019), EAEU-China trade deal will accelerate regional integration. *CGTN*, November 2, 2019, <https://news.cgtn.com/news/2019-10-30/EAEU-China-trade-deal-will-accelerate-regional-integration-LdluuO3mDK/index.html>

⁵⁴ “ЕАЭС и Китай подписали соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве”. *TASS*, 17/05/2018, <http://tass.ru/ekonomika/5208022>

Այդուհանդերձ, համաձայնագրի ստորագրումը Չինաստանի և ԵԱՏՄ-ի միջև նշանակալի քայլ է Եվրասիայում տարածաշրջանային տնտեսական ինտեգրման գործընթացներում, ԵԱՏՄ-ում և ՄԳՄՃ համատեղ նախաձեռնությունների մեջ: Փաստաթուղթը մարմնավորում է ԵԱՏՄ-ի և Չինաստանի ընդհանուր մտադրությունը՝ համատեղ կառուցելու առևտրատնտեսական գործընկերային բաց, փոխադարձ վստահելի, համագործակցային հարաբերություններ՝ ընդհանուր օգուտ արձանագրելու համար: Այսպիսով՝ դրվում է մայրցամաքային համագործակցության ամուր հիմք:

ԵԱՏՄ անդամ երկրները և Շանհայի համագործակցության կազմակերպությունը (ՇՀԿ) եվրասիական մայրցամաքի միջուկն են, իսկ նրանց միջև փոխհարաբերությունները հաճախ պայմանավորում են տարածաշրջանի հետագա զարգացման վեկտորը: Ավելին, ինտեգրացիոն միավորումների փոխկապվածությունն է ապացուցում նաև այն հանգամանքը, որ Ղազախստանը, Ղրղզստանը և Ռուսաստանը միաժամանակ անդամակցում են և՛ ԵԱՏՄ-ին, և՛ ՇՀԿ-ին, Բելառուսն ունի ՇՀԿ-ին առընթեր դիտորդ պետության, իսկ Հայաստանը՝ երկխոսության գործընկերոջ կարգավիճակ: Մեծ Եվրասիական գործընկերության գաղափարի շրջանակներում ԵԱՏՄ երկրներում չինական ՄԳՄՃ նախաձեռնության իրագործումն առավել քան իրատեսական է: ԵԱՏՄ-ի և ՉԺՀ-ի միջև առևտրատնտեսական համագործակցության մասին համաձայնագրի իրագործման հարցերով համատեղ հանձնաժողովի առաջին նիստին չինական կողմը նշել է, որ պատրաստ է աջակցելու Միության և ՉԺՀ-ի ընկերությունների միջև բիզնես կապերի հաստատմանը և արդեն փոխանցել է ԵԱՏՄ-ից շաքար և այլուրարտադրողների տվյալները COFCO չինական ազգային ընկերությանը:

Չինաստանը համաշխարհային տնտեսությունում լինելով առաջատար գերտերություն՝ միաժամանակ, ԵԱՏՄ երկրների համար հանդիսանում է խոշոր առևտրային գործընկեր: 2020 թ.-ին Չինաստանի մասնաբաժինը փոխադարձ առևտրում հունվար-սեպտեմբերին հասավ 90 միլիարդ ԱՄՆ դոլարի՝ կազմելով արտաքին առևտրի 20%-ը: Հատկանշական է, որ համավարակի պայմաններում ուղղակի ներդրումների ծավալի գրքալ կրճատումը չի անդրադարձել ԵԱՏՄ-ի և ՉԺՀ-ի միջև համագործակցության վրա: ԵԱՏՄ անդամ պետություններում Չինաստանի ներդրումները նույն ժամանակահատվածում կազմել են մոտ 700 մլն ԱՄՆ դոլար՝ ցուցաբերելով 8% աճ: Բացի այդ, ՉԺՀ-ն, ճգնաժամի խորապատկերում, կարողացավ ապահովել ՀՆԱ աճ՝ 1,9%, ինչն իր գործընկերների համար կարող է դառնալ տնտեսական զարգացման խթան: ԵԱՏՄ և Չինաստանի համագործակցությունը կարող է նոր հնարավորություններ ստեղծել կարևոր վերազգային նախագծերի իրականացման համար:



Գծապատկեր 1.5

Չինաստան-ԵԱՏՄ առևտրաշրջանառությունը, մլրդ ԱՄՆ դոլար

Չինաստանը ՄԳՄՃ-ն դիտարկում է ոչ միայն Ռուսաստանի, այլ ԵԱՏՄ անդամ մյուս երկրների հետ հարաբերությունների համատեքստում: Ռուսաստանն այն համարում է «Մեծ եվրասիական գործընկերության ձևավորման» գաղափար, մինչդեռ Չինաստանի համար ԵԱՏՄ-ն կարևորվում է ոչ միայն որպես առևտրային գործընկեր, այլ որպես տարանցիկ միջանցք Արևմուտքի (Եվրոպայի) գործընկերների հետ կապ հաստատելու համար: Հաշվի առնելով Չինաստան-ԵԱՏՄ բազմակողմ հարաբերությունների կարևորությունը՝ անհրաժեշտություն է առաջանում բացահայտելու համապատասխան երկկողմ փոխգործակցության մակարդակը:

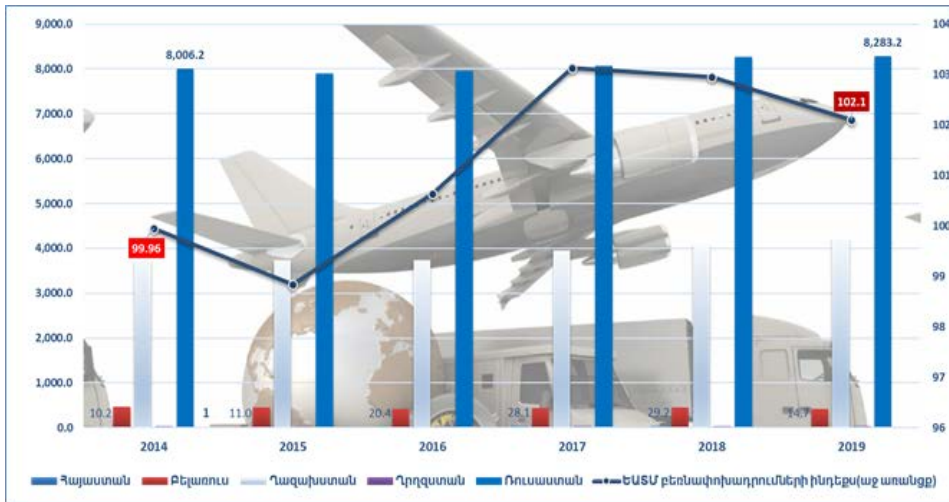
Ըստ ՀԲ գնահատականների՝ ԵԱՏՄ երկրներում էականորեն նվազելու է առևտրի վրա ծախսվող ժամանակը, ինչի հետևանքով կաճեն արտահանման ծավալները: Ընդ որում, առևտրի վրա ծախսվող օրերն ամենաշատը կկրճատվեն Հայաստանում և Բելառուսում: Արդյունքում, ՄԳՄՃ իրագործման դեպքում ԵԱՏՄ անդամ բոլոր երկրների համար դրական ազդեցությունը զգալի է: Հայաստանը, անդամակցելով ԵԱՏՄ-ին, դարձավ ավելի քան 180-միլիոնանոց շուկայի մի մասը, ինչը կարող է երկիրն առավել գրավիչ դարձնել չինական ներդրումների համար: Չինական ներդրումների համար ևս մեկ կարևոր գործոն է ԵՄ-ի հետ Հայաստանի «Համապարփակ և ընդլայնված գործընկերության» համաձայնագիրը, որը ստորագրվել է 2017-ի նոյեմբերին⁵⁵:

⁵⁵ «Հայաստանի Հանրապետության՝ մի կողմից և Եվրոպական Միության և Ատլանտյան էներգիայի եվրոպական համայնքի ու դրանց անդամ պետությունների՝ մյուս կողմից, միջև Համապարփակ և ընդլայնված գործընկերության համաձայնագիր»։ ՀՀ արդարափն գործերի նախարարություն, https://www.mfa.am/filemanager/eu/CEPA_ARM_1.pdf

ՄԳՄՃ շրջանակներում առևտրի ժամանակի նվազեցման հետևանքները առևտրի ծավալների վրա, ՀԲ

Երկիրը	Առևտրի վրա ծախսվող ժամանակը (օրեր)		Առևտրի վրա ծախսվող ժամանակի փոփոխությունը (%)		Արտահանման փոփոխությունը (%)	
	ՄԳՄՃ-ի շրջանակում միջինացված օրերը	Դեպի Չինաստան օրերը	Սրտորին շեմը	Վերին շեմը	Սրտորին շեմը	Վերին շեմը
Ղրղզստան	20.69	15.22	8.45	12.91	6.67	7.29
Հայաստան	15.47	32.10	2.18	2.84	1.67	2.14
Ղազախստան	15.35	11.98	4.44	8.25	2.52	3.75
Ռուսաստան	15.08	24.86	1.59	3.14	1.26	1.88
Բելառուս	14.24	33.19	1.28	3.73	0.46	1.37

Յուրաքանչյուր երկրի արտաքին ֆինանսական ներդրումների ապահովման կարևոր ցուցիչներից մեկը զարգացած լոգիստիկ ենթակառուցվածքների առկայությունն է: Համաշխարհային բանկի մշակած Լոգիստիկայի արդյունավետության վարկանիշը (Logistics Performance Index, LPI)⁵⁶ երկրի տնտեսության զարգացածության կարևորագույն ցուցանիշներից է, որն արտացոլում է լոգիստիկ գործընթացների արդյունավետությունը: Վերջինս մասնավորապես ինտեգրացիոն միավորման շրջանակներում կենսական նշանակություն ունի ինչպես միջազգային առևտրի, այնպես էլ տնտեսական աճի համար:



Գծապատկեր 1.6

ԵԱՏՄ երկրների միջև բեռնափոխադրումների շարժընթացը և ԵԱՏՄ բեռնափոխադրումների ինդեքսը (%), 2014-2019 թթ.

⁵⁶ LPI Global Rankings 2018. *The World Bank*, <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>

Լոգիստիկայի արդյունավետության վարկանիշը կարևորվում է ոչ միայն միջազգային առևտրում, այլև որոշակի երկրների ներքին առևտրային շղթաներում: Արդյունավետ լոգիստիկան և զարգացած ենթակառուցվածքները փոխշահավետ կերպով կապում են ընկերությունները միջազգային ու տեղական շուկաների հետ՝ ճկուն և զարգացած առաքման ցանցերի ստեղծմամբ:

LPI
տվյալների
համաձայն՝

«Մաքսային ընթացակարգերի արդյունավետությունը» ցուցանիշով առավելագույն հաջողություն է գրանցել **Ղրղզստանը**՝ գրադեցնելով 55-րդ հորիզոնականը:

«Առևտրային և տրանսպորտային ենթակառուցվածքների որակը» ցուցանիշով առաջատարը **Ռուսաստանն** է՝ 61-րդ հորիզոնական:

«Արցունակ սակագներով միջազգային փոխադրումների կազմակերպման դյուրինությունը» ցուցանիշով առաջատարը **Ղազախստանն** է՝ 84-րդ հորիզոնական:

«Լոգիստիկ ծառայությունների կոմպետենտությունն ու որակը» ցուցանիշով առաջատարը **Ռուսաստանն** է՝ 71-րդ հորիզոնական, իսկ միության մյուս երկրները էականորեն բարելավել են իրենց դիրքերը:

«Բեռների շարժը վերահսկելու և հետևելու հնարավորությունը» ցուցանիշով աչքի է ընկնում **Ղազախստանը**՝ 83-րդ հորիզոնական:

«Բեռների ստացման հաճախականությունը» ցուցանիշով Միության բոլոր երկրները լավ դիրքերում են, իսկ առաջատարն այս անգամ ևս **Ղազախստանն** է՝ 50-րդ հորիզոնական:

Այսպիսով՝ Համաշխարհային բանկը երկու տարի պարբերականությամբ ներկայացնում է լոգիստիկայի արդյունավետության բազմազործոն գնահատականներ, որոնց հիման հնարավոր է լինում համեմատել աշխարհի ավելի քան 150 երկրի լոգիստիկ հնարավորությունները՝ ըստ առևտրի ցուցանիշի: Համաձայն 2018 թ.-ի Լոգիստիկ կատարողականի ինդեքսի՝ Հայաստանը ստացել է 2,51 միավոր՝ առավելագույն 5 միավորից: Նախորդ զեկույցի համաձայն՝ 2016 թ.-ի համեմատ երկրի կատարողականն էականորեն բարելավվել է՝ 141-դ հորիզոնականից հասնելով 92-րդին, իսկ ինդեքսը կազմել է 2,21 միավոր:

ԵԱՏՄ երկրների շարքում առաջատարը Ղազախստանն է՝ 71-րդ հորիզոնական, Ռուսաստանը զբաղեցնում է 75-րդ, Բելառուսը՝ 103-րդ, իսկ Ղրղզստանը՝ 108-րդ հորիզոնականը: Ինդեքսի տրամաբանությունն այն է, որ ստորին շարքերում գտնվող երկրների օպերատորները, որպես կանոն, աշխատում են կրկնակի շատ պետական գործակալությունների և փաստաթղթերի հետ, քան վերին տեղերում գտնվող, զարգացած լոգիստիկա ունեցող երկրների դեպքում է (աղյուսակ 1.4):

ԵԱՄՄ երկրներում լոգիստիկ արդյունավետության համաթվի վեց բաղկացուցիչները, 2014-2018 թթ.⁵⁷

	Ռուսաստան			Բելառուս			Հայաստան			Վրդաստան			Վազախաստան		
	2014	2016	2018	2014	2016	2018	2014	2016	2018	2014	2016	2018	2014	2016	2018
Մաքսային ընթացակարգերի արդյունավետությունը	2.2	2.01	2.42	2.5	2.06	2.35	2.63	1.95	2.57	2.03	1.8	2.75	2.33	2.52	2.66
Առևտրային և տրանսպորտային ենթակառուցվածքների որակը	2.59	2.43	2.78	2.55	2.19	2.44	2.38	2.22	2.48	2.05	1.96	2.38	2.38	2.76	2.55
Մրցունակ սակագներով միջազգային փոխադրումների կազմակերպման դյուրինությունը	2.64	2.45	2.64	2.74	2.62	2.31	2.75	2.22	2.65	2.43	2.1	2.22	2.68	2.75	2.73
Լոգիստիկ ծառայությունների կոմպենսատությունն ու որակը	2.74	2.76	2.75	2.46	2.32	2.64	2.75	2.21	2.5	2.13	1.96	2.36	2.72	2.57	2.58
Բեռների շարժը վերահսկելու և հետևելու հնարավորությունը	2.85	2.62	2.65	2.51	2.16	2.54	2.5	2.02	2.51	2.2	2.39	2.64	2.83	2.86	2.78
Այն հաճախականությունը, որով բեռները հասնում են ստացողին	3.14	3.15	3.31	3.05	3.04	3.18	3	2.6	2.9	2.36	2.72	2.94	3.24	3.06	3.53

ԵԱՄՄ երկրները պլանավորում են համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականություն իրականացնել նաև լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ոլորտում: Մասնավորապես, պայմանագրի համաձայն, բեռների միջազգային ավտոմոբիլային տեղափոխումը, որը կատարվում է անդամ երկրներից որևէ մեկի տարածքում գրանցված բեռնափոխադրողների միջոցով, տեղի է ունենում առանց թույլտվության:

Չինական կապիտալ ներդրումների հաջողված փորձը ԵԱՄՄ երկրներում

Ռուսաստանում իրականացվող չինական ներդրումային նախագծերի հիմնական ուղղություններից են վառելիքաէներգետիկ ոլորտը, լեռնահանքարդյունաբերությունը, գյուղատնտեսությունը, շինարարությունը, առևտուրը, թեթև և տեքստիլ արդյունաբերությունը, կենցաղային տեխնիկայի արտադրությունը, ծառայությունները և այլն: 2019-ի տարեվերջի դրությամբ Ռուսաստանում գործունեություն են ծավալում շուրջ 5 հազ. չինական ընկերություններ: 2008-2018 թթ. Ռուսաստանում Չինաստանի ուղղակի ներդրումների ամենաբարձր ցուցանիշը գրանցվել է 2014-ին՝ 6.8 մլրդ ԱՄՆ դոլար: Այդ ժամանակահատվածում Ռուսաստանում չինական ուղղակի ներդրումները գերազանցում են Չինաստանում ռուսական ուղղակի ներդրումների ցուցանիշը, որը 2018-ին կազմել է 247 մլն ԱՄՆ դոլար: 2011-ին հիմնվեց Ռուսաստանի ուղղակի ներդրումների հիմնադրամը (ՌՈՒՆՀՍՎ)՝ ՌԴ կառավարության հատկացրած 10 մլրդ ԱՄՆ դոլար նախնական կապիտալով: Հիմնադրամն աշխարհի առաջատար ներդրումային կազմակերպությունների հետ համատեղ զբաղվում է ռուսաստանյան շուկայի ներդրումային գրավչությունը

⁵⁷ Աղյուսակը կազմել են հեղինակները՝ նույն աղբյուրի տվյալների հիման վրա:

բարձրացնելով: Այն Ռ-Դ տնտեսությունում ներգրավվել է ավելի քան 38 մլրդ ԱՄՆ դոլար օտարերկրյա կապիտալ⁵⁸: Ռ-Դ-ում ստեղծվել են.

- 2011 թ.՝ Ռուսաստանի ուղղակի ներդրումների հիմնադրամը,
- 2012 թ.՝ Ռուս-չինական ներդրումային հիմնադրամը,
- 2014 թ.՝ Ներդրումային համագործակցության ռուս-չինական միջկառավարական հանձնաժողովը,
- 2018 թ.՝ ռուս-չինական վենչուրային հիմնադրամը:

Արդյունքում, 2019-ի նոյեմբերին Պեկինում կայացած միջկառավարական հանձնաժողովի 6-րդ տարեկան նիստի օրակարգում էին 70 համատեղ ներդրումային նախագծեր՝ 112 մլրդ ԱՄՆ դոլար ընդհանուր ծավալով: Համագործակցության հիմնական ոլորտներն են՝ ենթակառուցվածքներ, հանքարդյունաբերություն, քիմիական արդյունաբերություն, գյուղատնտեսություն, մեքենաշինություն և այլն⁵⁹:

Բելառուս առաջին երկրների շարքում է, որ հայտնել է իր աջակցությունը ՄԳՄՀ նախաձեռնությանը: Չինական ընդհանուր ներդրումները Բելառուսում մոտ 1,34 մլրդ ԱՄՆ դոլար են: Բելառուսի և Չինաստանի միջև ռազմավարական համագործակցության արտահայտություններից մեկը չին-բելառուսական «Մեծ քար» (Great Stone) արդյունաբերական պարկ կառուցելու նախագիծն է: Արդյունաբերական պարկի ստեղծման հիմնական գաղափարն արտահանման բարձր ներուժով նորարարական և բարձր տեխնոլոգիական արտադրական կայանի ստեղծումն է: Չին-բելառուսական հարաբերություններն անցել են երկար ճանապարհ, որի ընթացքում Բելառուսը, չնայած կոշտ մրցակցությանը, Չինաստան է արտահանել պարարտանյութեր, պոլիամիդներ, սինթետիկ մանրաթելեր, տրակտորներ, կոմբայններ և այլն: Չինական շուկայում բելառուսական գյուղատնտեսական մթերքի և ապրանքների համար կան իրական հեռանկարներ. տավարի միս, թռչնամիս, խոզի միս, կաթ, օսլա, հրուշակեղեն, ալկոհոլային և զովացուցիչ ըմպելիքներ: Բելառուսական գյուղատնտեսական ընկերությունների ներկայացուցիչները կապեր են հաստատել և համաձայնություն ձեռք բերել բելառուսական կաթնամթերքը Չինաստան մատակարարելու վերաբերյալ: Մեկ այլ ուղղություն է ծառայությունների ոլորտը, մասնավորապես՝ կրթությունը և զբոսաշրջությունը:

2016-ի սեպտեմբերին Բելառուսը և Չինաստանը ստորագրեցին համաձայնագրերի փաթեթ և փոխըմբռնման հուշագիր, որն ընդգրկում է ֆինանսական, գյուղատնտեսական և առևտրային ու օդատիեզերական ոլորտները, ներառյալ՝ չին-բելառուսական արդյունաբերական պարկի ծրագրի մշակու-

⁵⁸ “Прямые инвестиции в Российскую Федерацию – 2020”. Операции по инструментам и странам. Центральный банк Российской Федерации, https://www.cbr.ru/statistics/macro_itm/svs/

⁵⁹ “Russia & China mull dozens of joint investment projects worth \$112 bn”. Russian Direct Investment Fund, 26.11.2019, https://rdif.ru/Eng_fullNews/4741/

մը: Երկու երկրներն իրականացնում են ավելի քան 30 համատեղ նախագծեր էլեկտրաէներգիայի, էներգետիկայի, երկաթուղիների էլեկտրաֆիկացման, ճանապարհների վերակառուցման, շինարարության, մեքենաների հավաքման, ցեմենտի արդյունահանման, ՓՄՁ ոլորտներում և այլն: Հատկանշական է, որ չին-բելառուսական հարաբերություններում Բելառուսն իրեն դիրքավորում է որպես կամուրջ ԵՄ-ի և Չինաստանի միջև: Բելառուսի նպատակների ցանկը ներառում է.

- գաղափարների և համատեղ նորարարությունների խթանման միջավայրի ստեղծումը,
- արտաքին ներդրումների ապահովումը ենթակառուցվածքների խթանման համար,
- համագործակցության խորացումը և ընդլայնումը:

2005 թ.-ից մինչ օրս Չինաստանը Կենտրոնական Ասիայի տարբեր երկրներում իրականացնում է տարբեր ներդրումնային նախագծեր, որոնց գերակշիռ մասը՝ շուրջ 35.58 մլրդ ԱՄՆ դոլար, ուղղվել է **Ղազախստանին**: 2005-2019 թթ. էներգետիկ ոլորտը կազմել է Ղազախստանում Չինաստանի ՕՈՒՆ-երի ու գործարքների մեծ մասը՝ 24.42 մլրդ ԱՄՆ դոլար, համեմատաբար բարձր են քիմիական արդյունաբերության (3.91 մլրդ ԱՄՆ դոլար) և տրանսպորտի (3.54 մլրդ ԱՄՆ դոլար) ցուցանիշները: Հարկ է ընդգծել նաև, որ արտահանման-ներմուծման ցուցանիշներով Չինաստանը Ղազախստանի հիմնական առևտրային գործընկերների շարքում է: 2015-2019 թթ.-ին Չինաստան-Ղազախստան առևտրաշրջանառությունը շարունակաբար աճել է. արտահանումը 2019 թ.-ին հասել է 8, իսկ ներմուծումը՝ 6.7 մլրդ ԱՄՆ դոլարի⁶⁰:

2015-ին Ղազախստանի և Չինաստանի միջև ստորագրվել է արդյունաբերության և ներդրումների ոլորտում համագործակցության ընդլայնման միջկառավարական շրջանակային համաձայնագիր: Փաստաթղթի համաձայն՝ տրվել է Ղազախստանում 55 համատեղ նախագծերի մեկնարկը՝ 27.6 մլրդ ԱՄՆ դոլար ընդհանուր ծավալով⁶¹: Նախագծերն ուղղված են լեռնահանքարդյունաբերության, էներգետիկ-նավթագազային, քիմիական արդյունաբերության, մեքենաշինության, տրանսպորտի և այլ ոլորտների զարգացմանը⁶²:

2019 թ.-ի դրությամբ Չինաստանը **Ղրղզստանի** առևտրատնտեսական հիմնական գործընկերներից մեկն է: Չինաստանը նաև Ղրղզստանի հիմնական պարտատերն է: Նրանց տնտեսական կապերը չափազանց անհամա-

⁶⁰ “Внешняя торговля Республики Казахстан (2015-2019)”. Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан, <https://stat.gov.kz/edition/publication/collection/hazgprlqj տեղերում>՝ հաալավումով:

⁶¹ “Строительство казахстанско-китайских инвестпроектов будет вестись в соответствии с законодательством Казахстана”. *Kazakh Invest*, 10.09.2019, <https://invest.gov.kz/ru/media-center/press-releases/stroitelstvo-kazakhstansko-kitayskikh-invest-proektov-budet-vestis-v-sootvetstvii-s-zakonodatelstvom/>

⁶² Վերակյան, Կ. (2020). Ղազախստանի և Չինաստանի ենթակառուցվածքային համագործակցությունը. *Օրբելի հեղափոխական կենտրոն*, 18.03.2020, <https://www.orbeli.am/>

չափ են, քանի որ Չինաստանի դեպքում երկկողմ նախագծերը փոքր ծավալի են, բայց, միաժամանակ, դրանք նշանակալի են Ղրղզստանի համար⁶³: Վերջին տարիներին Չինաստանի կառավարությունն աջակցել է Ղրղզստանում մի քանի խոշոր ենթակառուցվածքային նախագծերի իրագործմանը: Դրանք ֆինանսավորվում են Չինաստանի կառավարության և իրականացվում չինական ընկերությունների կողմից: Խոշոր ներդրումային նախագծերից են.

1. *Օշ-Սարիթաշ` Իրկեսթամ ճանապարհի վերականգնում (190-240 կմ)*, 2008 թ., 25,3 մլն ԱՄՆ դոլար,
2. *Օշ-Սարիթաշ` Իրկեսթամ ճանապարհի վերականգնում (123-190 կմ)*, 2009 թ., 75,3 մլն ԱՄՆ դոլար,
3. *Բիշքեկ` Նարին-Տորուգարտ ճանապարհի վերականգնում (հարված 9-ից 272 կմ)*, 2009 թ., 200 մլն ԱՄՆ դոլար,
4. *Էլեկտրաէներգիայի տրանսմիսիոն գծերի արդիականացում Ղրղզստանի հարավում*, 2011 թ., 208 մլն ԱՄՆ դոլար,
5. *գործարան Բիշքեկ քաղաքում`* 2013 թ., 386.0 մլն ԱՄՆ դոլար,
6. *այլընտրանքային ճանապարհ Հյուսիս-հարավ (հարվածներ Կազման-Ջալալ-Աբադ և Բալիքչի-Արալ)*, 2013 թ., 400 մլն ԱՄՆ դոլար,
7. *Ղրղզստան-Չինաստան գազատար*, 2013 թ., 1000-1,200 մլն ԱՄՆ դոլար,
8. *Օշ-Բաթկեն` Իսֆանա ճանապարհի 220-232 կմ և 248-360 կմ և Բիշքեկ-Բալիկչի ճանապարհի 147-172 կմ հարվածների վերականգնում*, 2015 թ., 129.8 մլն ԱՄՆ դոլար,
9. *փողոցային ցանցի զարգացում Բիշքեկ քաղաքում (փուլ 1)*, 2015 թ., 489.52 մլն ԱՄՆ դոլար,
10. *փողոցային ցանցի զարգացում Բիշքեկ քաղաքում (փուլ 2)*, 2017 թ., 286.03 մլն ԱՄՆ դոլար:

Ճանապարհային այս նախագծերը, որոնց ընդհանուր արժեքը 13,1 միլիարդ ԱՄՆ դոլար է, նպատակ ունեն բարելավելու Ղրղզստանի և Չինաստանի միջև առկա ճանապարհային կապը⁶⁴: Էներգետիկ նախագծերը, որոնց ընդհանուր արժեքը 9,9 միլիարդ ԱՄՆ դոլար է, հիմնականում ռազմավարական նշանակության շինարարական աշխատանքներին է վերաբերում: Մասնավորապես` Ղրղզստանի հարավում Էլեկտրահաղորդման գծերի արդիականացում` ապահովելով վերջինիս էներգետիկ անկախությունը Կենտրոնական Ասիայի միասնական էներգետիկ համակարգից և մաս դառնալով CASA-1000 մեգանախագծի, որը թույլ է տալիս էներգիա մատակարարել

⁶³ Melnikovová, L. (2010). China's interests in Central Asian economies. *Human Affairs*, vol. 30, no. 2, pp. 239-252. DOI:10.1515/humaff-2020-0022, ինչպես նաև` Investment in sustainable infrastructure in the Kyrgyz Republic. *OECD iLibrary*, [https://www.oecd-ilibrary.org/sites/8b30e9f8-en](https://www.oecd-ilibrary.org/sites/8b30e9f8-en/index.html?itemId=/content/component/8b30e9f8-en)

⁶⁴ Министерство финансов Кыргызской Республики, <http://www.minfin.kg/ru/>

Ղրղզստանից և Տաջիկստանից դեպի Հարավային Ասիայի երկրներ⁶⁵: Բացի էներգետիկ նախագծերի համար նախատեսված այս վարկերից, Չինաստանը մտադիր է նաև կառուցել գազատար հարավում՝ որպես Կենտրոնական Ասիա-Չինաստան գազատարի մաս⁶⁶:

2012 թ.-ից ի վեր Չինաստանը դարձել է Ղրղզստանի տնտեսության մեջ օտարերկրյա ուղղակի ներդրումների ամենամեծ աղբյուրը: 2006-2017 թթ.-ի համար չինական ՕՈՒՆ-ների ներհոսքը 2,3 միլիարդ ԱՄՆ դոլար էր, ինչը համարժեք էր երկրի ՀՆԱ 2-7%-ին: Ղրղզստանը ներմուծում է նաև որոշ ավտոմոբիլային և օդային տրանսպորտ ու լոգիստիկ ծառայություններ չինացի պրովայդերներից⁶⁷:

Չինաստանից ներդրումները հիմնականում ուղղվել են երկրաբանական հետախուզություններին (60,9%), լեռնահանքային արդյունաբերությանը (26,2%), ինչպես նաև արտադրական ձեռնարկություններին (11,8%)⁶⁸:

Չինական երկարաժամկետ նախաձեռնությունը, չնայած ընձեռված հնարավորություններին, պարունակում է նաև որոշակի խույթեր (ռիսկեր) ՄԳՄՃ-ին միացած երկրների համար. Չինաստանից կախվածության մեծացում, վարկային ռիսկերի առկայություն, ներդրումներ ծանր արդյունաբերության ոլորտում և այլն: ՄԳՄՃ նախաձեռնության իրականացմամբ Չինաստանը հեռահար նպատակ է հետապնդում՝ հնարավորինս հեռացնելու հատկապես ծանր արդյունաբերությունը իր երկրից, մասնավորապես՝ դրա կենտրոնական շրջաններից: Սա Չինաստանի համար որոշակի օգուտ է ապահովում Պեկինում օդի աղտոտվածության նվազեցման հարցում, թեև գորբալ իրավիճակը կախված է նրանից, թե վերակառուցման քաղաքականությունն այլ վայրերում ինչ հաջողություններ կապահովի: «Աղտոտողը վճարում է» բնապահպանական կանոնակարգերը Չինաստանի տարածքում ցեմենտի արդյունաբերության ոլորտում շահույթը նվազեցրել են՝ խթանելով նմանատիպ արտադրությունների տեղափոխումը ՄԳՄՃ անդամ այն երկրներ, որոնք նման նորմեր և կանոնակարգեր չեն կիրառում կամ դրանք համեմատաբար մեղմ են: Մետաղի և պողպատի արդյունաբերությունը նախագծի անդամ երկրներ տեղափոխելու քաղաքականությունը պայմանավորված է այն հանգամանքով, որ Չինաստանը (մետաղների արդյունաբերության հարցում) «տեղափոխվում» է ավելի մաքուր, բարձր տեխնոլոգիական ոլորտ:

⁶⁵ Ministry of Transport and Roads of the Kyrgyz Republic, <http://piumotc.kg/en/main/>

⁶⁶ “Enclaves in Central Asia The post-imperial chessboard”. *The Economist*, April 2, 2014, <https://www.economist.com/banyan/2014/04/02/the-post-imperial-chessboard>

⁶⁷ World Bank Indicators. *The World Bank*, <http://databank.worldbank.org/data/source/world-development-indicators>

⁶⁸ “Инвестиции в Кыргызской Республике 2015-2019”. *Национальный статистический комитет Кыргызской Республики*, <http://www.stat.kg/ru/publications/sbornik-investicii-kyrgyzskoj-respubliki-2008-2012/>

Համաշխարհային բանկի նախագահը 2017 թ.-ին հայտարարել է, որ 86,8 մլրդ ԱՄՆ դոլարի ընթացիկ ծրագրեր ունի՝ կապված ՄԳՄՃ մասնակից 65 տնտեսությունների հետ: Սա համեմատվում է 420 միլիարդ ԱՄՆ դոլարի հետ, որը Չինաստանն արդեն ներդրել է ՄԳՄՃ-ում⁶⁹: Ակնհայտ է, որ գոտու նախաձեռնության տրանսպորտային միջանցքները կարող են էապես բարելավել առևտրի, օտարերկրյա ներդրումների և կյանքի պայմանները մասնակից երկրների քաղաքացիների համար, բայց միայն այն դեպքում, եթե Չինաստանը և համագործակցող տնտեսություններն իրականացնեն ավելի խոր քաղաքական բարեփոխումներ, որոնք մեծացնում են թափանցիկությունը, ընդլայնում առևտուրը, բարելավում պարտքի կայունությունը և մեղմացնում բնապահպանական, սոցիալական և կոռուպցիոն ռիսկերը: ՄԳՄՃ-ն ներկայացնում է ընդհանուր ռիսկեր խոշոր ենթակառուցվածքային նախագծերի համար: Այս ռիսկերը կարող են սրվել նախաձեռնության սահմանափակ թափանցիկության և հրապարակայնության, ինչպես նաև մասնակից մի քանի երկրների թույլ տնտեսական հիմքերի և կառավարման հետևանքով: Որքան էլ նախաձեռնությունը գրավիչ է՝ ենթակառուցվածքային ներդրումների տեսանկյունից, այնուամենայնիվ, առկա են որոշ առանցքային խնդիրներ, մասնավորապես.

1. Ենթակառուցվածքների և քաղաքականության խնդիրները խոչընդոտում են առևտուրը և օտարերկրյա ներդրումները մասնակից տնտեսություններում: Նոր ենթակառուցվածքի ստեղծումը կամ արդիականացումը կարող է օգնել լրացնել այդ բացերը, սակայն այն, իր հերթին, ծախսատար գործընթաց է, և հաճախ ֆինանսական միջոցները ներգրավվում են՝ ի հաշիվ պետական պարտքի ավելացման: Նախաձեռնության մասնակից 70 տնտեսություններում (բացառությամբ Չինաստանի) տրանսպորտային նախագծերի արժեքը տատանվում է 144-304 միլիարդ ԱՄՆ դոլարի սահմաններում: ՄԳՄՃ գնահատված ներդրումները, այդ թվում՝ էներգետիկ ոլորտի նախագծերը. կազմում են 575 միլիարդ ԱՄՆ դոլար: Այս ներդրումները տեղի են ունենում պետական պարտքերի առաջանցիկ աճի համատեքստում: Արտաքին պարտքը ցածր է նախագծի մասնակից շատ տնտեսություններում, բայց այն աճել է այն երկրներում, որոնք ավելի մեծ ռիսկ ունեն պարտքի սպասարկման տեսանկյունից⁷⁰: Թեև ՄԳՄՃ տրանսպորտային նախագծերը կարող են ընդլայնել առևտուրը, մեծացնել օտարերկրյա ներդրումները և նվազեցնել աղքատությունը՝ փոքրացնելով առևտրային ծախսերը, այնուամենայնիվ, որոշ երկրների համար նոր ենթակառուցվածքների ծախսերը հնարավոր է՝ գերազանցեն ակնկալվող շահույթները: ՄԳՄՃ նախաձեռնությունը որքան էլ

⁶⁹ OECD Business and Finance Outlook. (2018). *OECD*, <http://dx.doi.org/10.1787/888933786401>

⁷⁰ Government of PRC, <http://caiec.mofcom.gov.cn/article/g/201709/20170902639797.shtml>

գրավիչ է տնտեսական առումով, այնքան էլ վտանգներ է պարունակում՝ պարտքային հնարավոր ռիսկերի հետ կապված⁷¹: Խնդիրը նրանում է, որ ենթակառուցվածքների և սոցիալական ծառայությունների համար կատարվող ներքին ծախսերը կարող են զգալիորեն տուժել պարտքը սպասարկելու հետևանքով: Այս ծրագրի մաս կազմող մի շարք երկրներ ունեն սոցիալ-տնտեսական բազմաթիվ խնդիրներ, ինչպիսիք են աղքատությունը, կոռուպցիան և այլն: Ասվածի լավագույն վկայությունը Պակիստանն է, որը 40 տարով Չինաստանին վարձակալության է հանձնել Գվադար նավահանգիստը⁷²: 2013 թ.-ից ի վեր Չինաստանը ստանձնել է այդ նավահանգստի ենթակառուցվածքային շինարարությունը:

2. ՄԳՄՇ մասնակից տնտեսություններին բաժին են ընկել ապրանքների համաշխարհային արտահանման մոտ 40%-ը և օտարերկրյա ուղղակի ներդրումների 35%-ը: Այս երկրներն աչքի են ընկնում ՕՈՒՆ-ի փոքր ներհոսքով և համաշխարհային արժեքային շղթաներում սահմանափակ մասնակցությամբ⁷³:
3. Առևտրային և ներդրումային քաղաքականությունը հաճախ սահմանափակող է, և ՄԳՄՇ մասնակից երկրների միջև առևտրային համաձայնագրերը մակերեսային և մասնատված բնույթի են: Ենթակառուցվածքների բացերը բարդություններ են առաջացնում քաղաքականության մեջ, և միջտարածաշրջանային ինտեգրումը հիմնականում բացակայում է:
4. Ամբողջական ենթակառուցվածքային ներդրումների դեպքում ՄԳՄՇ տրանսպորտային ենթակառուցվածքը կարող է կրճատել տրանսպորտային միջանցքների երկայնքով բեռնափոխադրումների ժամանակը մինչև 12%-ով՝ նվազեցնելով առևտրի ծախսերը: Աշխարհի մնացած երկրներում կրճատումը գնահատվում է միջինը 3%-ով, ինչը ցույց է տալիս, որ նախագծին չմասնակցող երկրները նույնպես կշահեն այդ ներդրումների արդյունքում:
5. Խոշոր ենթակառուցվածքային նախագծերը կարող են կառավարման ռիսկեր ստեղծել, ներառյալ կոռուպցիան և պետական գնումների ձախողումները: Առկա սահմանափակ տվյալները ցույց են տալիս, որ չինական ընկերություններին բաժին է ընկնում ՄԳՄՇ պայմանագրերի մեծ մասը: Ըստ որոշ գնահատումների՝ Չինաստանի կողմից

⁷¹ Bao, X.D. (2016). One Belt, One Road: China's reconstruction for global communication and international discourse power. *International Institute for Asian Studies*, <https://www.iias.asia/the-newsletter/article/one-belt-one-road-chinas-reconstruction-global-communication-international> (Accessed: January 20, 2021).

⁷² “Pakistan Gives China a 40-Year Lease for Gwadar Port”. *Maritime Executive*, April 27, 2017, <https://www.maritime-executive.com/article/pakistan-gives-china-a-40-year-lease-for-gwadar-port>

⁷³ Silk Road Fund, <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html> (Accessed: February 5, 2021).

Ֆինանսավորվող ՄԳՄՃ նախաձեռնության ավելի քան 60%-ը հատկացվում է չինական ընկերություններին: Ֆիրմաների ընտրության գործընթացների մասին քիչ բան է հայտնի: Հետևաբար՝ ֆիրմաների ընտրության հստակ ընթացակարգերի բացակայությունը կամ ոչ բավարար թափանցիկությունը կոռուպցիոն ռիսկերի առաջացման հիմքեր է ստեղծում: Կոռուպցիոն ռիսկերի նվազեցման և ենթակառուցվածքային նախագծերում թափանցիկությունը բարձրացնելու նպատակով հարկ է ներառել համագործակցության կառուցակարգեր:

6. Հաջորդ խնդիրն այն է, որ տրանսպորտային խոշոր նախագծերը երկրների և առանձին համայնքների համար առաջացնում են շրջակա միջավայրի և սոցիալական ռիսկեր: Հարկ է նշել սակայն, որ ՄԳՄՃ շատ երթուղիներ անցնում են ջրհեղեղի և սողանքների ենթակա տարածքներով, մյուսները՝ էկոլոգիապես կարևոր, բայց ոչ արդյունավետ ձևով պաշտպանված լանդշաֆտներով: Արդյունքում, առաջանում են նաև աղտոտվածության և փայտի ու վայրի բնության անօրինական առևտրի ռիսկեր: Օրինակ՝ գնահատվում է, որ ՄԳՄՃ տրանսպորտային ենթակառուցվածքն ամբողջ աշխարհում ամխաթաթու գազի արտանետումներն ավելացնում է 0.3%-ով, իսկ Կամբոջայում, Ղրղզստանում՝ 7 կամ ավելի տոկոսով: Ենթակառուցվածքային խոշոր նախագծերը կապված են նաև աշխատողների հոսքի հետ, ինչը կարող է գենդերային բռնության և սոցիալական լարվածության ռիսկեր առաջացնել: Այս խնդիրները լուծելու համար անհրաժեշտ է, ի թիվս այլ միջոցառումների, իրականացնել նախագծերի ռազմավարական և բնապահպանական գնահատումներ⁷⁴:

Չնայած վերոնշյալ հնարավոր ռիսկերին և խոչընդոտներին, այնուամենայնիվ, ՄԳՄՃ իրագործումն ինչպես մասնակից երկրների, այնպես էլ ընդհանուր տարածաշրջանի համար ստեղծում է նոր և ճկուն հնարավորություններ: Մասնավորապես.

1. որոշ գնահատումների համաձայն՝ ենթակառուցվածքային նախագծերի իրականացման արդյունքում մասնակից տնտեսությունների միջև առևտուրը կավելանա 2,8-9,7%-ով, իսկ աշխարհի համար՝ 1,7-6,2%-ով: Սպասվում է, որ օտարերկրյա ներդրումների հոսքերը 7.6%-ով կավելանան ցածր եկամուտ ունեցող մասնակից տնտեսությունների համար:
2. ՄԳՄՃ տրանսպորտային նախագծերը կարող են նպաստել 7.6 միլիոն մարդու՝ ծայրահեղ աղքատությունից և 32 միլիոն մարդու՝ չափավոր աղքատությունից դուրս գալուն՝ հիմնականում նախագծի մասնակից տնտեսություններում:

⁷⁴ OECD (2018). "The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape", in *OECD Business and Finance Outlook 2018*, OECD Publishing, Paris, DOI: 10.1787/bus_fin_out-2018-6-en.

3. Առևտրի ծախսերի իջեցումը կարող է վերափոխել տնտեսական աշխարհագրությունը երկրների ներսում և դրանց միջև՝ օգուտներ բերելով դրանց համախմբումից: Օրինակ՝ եկամուտների զգալի աճ կունենան Արևմտյան Չինաստանի, ինչպես նաև Ղրղզստանի Հանրապետության քաղաքները, այդ թվում՝ Օշը և Բիշքեկը, որոնք ձևավորում են ազգային եկամտի ավելի քան 40%-ը:
4. Օգուտներն անհավասարաչափ են բաշխվելու նախագծի անդամ երկրներում: Իրական եկամուտները Ղրղզստանի Հանրապետությունում, Պակիստանում և Թաիլանդում կարող են գերազանցել 8%-ը⁷⁵: Լրացուցիչ, այդ թվում՝ սոցիալական ապահովության ամրապնդման, աշխատողների կրթության և ուսուցման բարելավման և աշխատուժի շարժունակության խթանման քաղաքականությունները կարող են նպաստել ՄԳՄՃ ձեռքբերումներին:

ՄԳՄՃ նախաձեռնությունը ներուժ ունի էապես նպաստելու տնտեսությունների երկարաժամկետ զարգացմանը, որը, սակայն, կախված կլինի քաղաքականության և ինստիտուտների ձևավորումից, որոնք կմեղմացնեն ռիսկերը և կաջակցեն փոխլրացնող բարեփոխումներին: Այս նպատակով պարբերաբար անցկացվում են երկկողմ և բազմակողմ հանդիպումներ, աշխատաժողովներ և վեհաժողովներ, որոնց նպատակն է համախմբել ջանքերը և զարգացնել նախաձեռնությունը:

⁷⁵ “Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors”. *The World Bank*, June 18, 2019, <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors>

ՀԱՅ-ՉԻՆԱԿԱՆ ԱՌԵՎՏՐԱՏՆՏԵՍԱԿԱՆ
ՀԱՐԱԲԵՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ
ԲՆՈՒԹԱԳԻՐԸ ԵՎ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ
ՇԱՐԺԸՆԹԱՑԸ

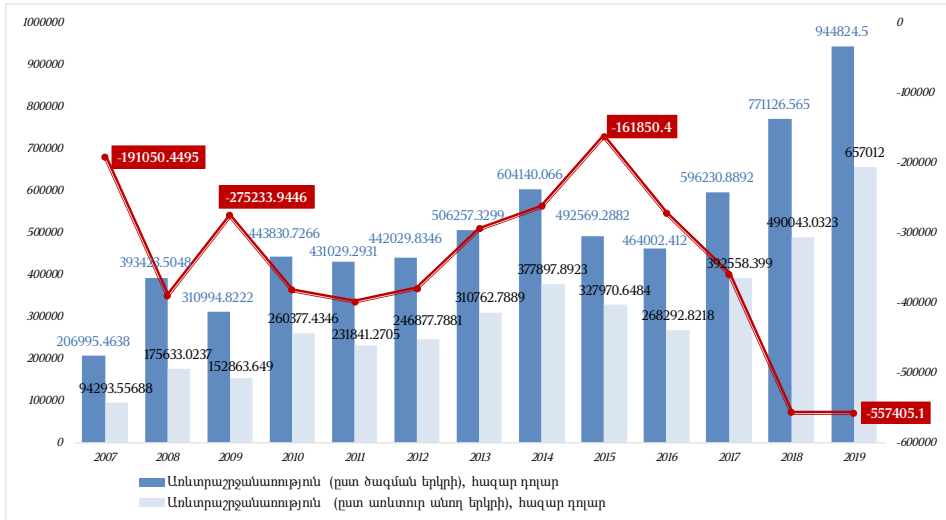
**2.1 Հայ-չինական տնտեսական
փոխգործակցության շարժընթացն
անկախացումից հետո**

1992 թ. ապրիլի 6-ին՝ դիվանագիտական հարաբերությունների հաստատումից հետո, ՀՀ-ի և ՉՖՀ-ի միջև բարեկամական հարաբերությունները և փոխշահավետ համագործակցությունը առաջխաղացում են ապրել և խորացել՝ ներառելով քաղաքական, տնտեսական և մշակութային կյանքի մի շարք բնագավառներ: Համաշխարհային տնտեսական համակարգում Չինաստանի աճող դերի, ակտիվ ներդրումային քաղաքականության և բազմաշերտ դիվանագիտական հարաբերությունների հաստատման համատեքստում, ենթադրվում է, որ Չինաստանի հետ բարեկամական հարաբերությունների զարգացումը պետք է լինի Հայաստանի արտաքին քաղաքականության օրակարգում: Հայ-չինական հարաբերությունների մեջ իր ուրույն դերն ունեն երկկողմ առևտրատնտեսական կապերը: Մասնավորապես՝ 2019 թ.-ին Հայաստանի ու Չինաստանի առևտրաշրջանառությունը կազմել է 944 մլն 825 հազար ԱՄՆ դոլար՝ նախորդ տարվա համեմատ աճելով շուրջ 23%-ով⁷⁶: Երկրի կշիռն ՀՀ արտաքին առևտրաշրջանառության մեջ կազմում է գրեթե 12%, ընդ որում, արտահանման մեջ՝ 7.3%, իսկ ներմուծման մեջ՝ 13.6%: Չինաստանը 2019 թ.-ի դրությամբ արտահանման մեծությամբ 4-րդ խոշոր գործընկերն է՝ Ռուսաստանից, Շվեյցարիայից, Բուլղարիայից հետո, իսկ ներմուծման գծով՝ Ռուսաստանից հետո երկրորդ երկիրն է՝ շուրջ 751 մլն դոլար ներմուծման ծավալով:

2007-2019 թթ. ընթացքում երկու երկրների առևտրաշրջանառությունն ավելացել է ավելի քան 4 անգամ, ընդ որում, դիտարկվող ժամանակահատվածում առևտրային հաշվեկշռի սալոնո՝ արտահանման և ներմուծման ծավալների տարբերությունը, եղել է բացասական: 2008 թ.-ին ընդհանուր առևտրաշրջանառության մեջ Չինաստանի մասնաբաժինը 7% էր, ընդ որում, արտահանման մեջ՝ 0.2%, ներմուծման մեջ՝ 8.6%: 2008-2009 թթ.-ի ֆինանսատնտեսական ճգնաժամի տարիներն իրենց հետևանքներ են թողել նաև երկկողմ առևտրի ծավալների վրա. 2009 թ.-ին, 2008 թ.-ի համեմատ, Չինաստանից Հայաստան ներմուծման ծավալը կրճատվել է 25%-ով, իսկ արտահանու-

⁷⁶ ՀՀ վիճակագրական կոմիտե, Armstat.am.

մը, ընդհակառակը, ավելացել է ավելի քան 9 անգամ, երբ Հայաստանից ընդհանուր արտահանման ծավալները կրճատվել են 28%-ով: Վերջինիս վերաբերյալ տվյալները բացակայում են՝ հասկանալու համար ավելացման պատճառները, սակայն կարելի է ենթադրել, որ դա տեղի է ունեցել հանքանյութերի և հանքաքարի արտահանման արդյունքում: 2015 թ.-ին, ինչպես և 2009 թ.-ին, առևտրային հաշվի մնացորդի կրճատումը տեղի է ունեցել ներմուծման կրճատման հաշվին, որի անկումը կազմել է մոտ 24%, իսկ արտահանումը կրճատվել է 3%-ով (գծապատկեր 2.1):



Գծապատկեր 2.1

Երկկողմ առևտրաշրջանառությունն ըստ ներմուծման 2 ցուցանիշի, առևտրային հաշվեկշռի մնացորդ (2007-2019 թթ.)⁷⁷

Երկրների առևտրի շարժընթացի առավել հետաքրքրական պատկերի ենք ականատես լինում, երբ Հայաստան-Չինաստան առևտրաշրջանառության հաշվարկման մեջ դիտարկում ենք ըստ արտահանող երկրի ներմուծումը, այսինքն՝ որքան է կազմում ներմուծումը Չինաստանից: Գծապատկեր 2.1-ում երկու տարբերակով հաշվարկված առևտրաշրջանառության տարբերությունը զգալի է. եթե ներմուծման գծով 2019 թ.-ին, ըստ ապրանքի ծագման երկրի, երկրորդը Չինաստանն է, ապա արդեն ըստ արտահանող երկրի՝ պատկերն այլ է. Չինաստանը 3-րդ խոշոր գործընկերն է: 2017 թ.-ին, ըստ արտահանող երկրի, ներմուծման գծով կտրուկ աճ է նկատվել, ինչը պայմանավորված է հիմնականում «Մեքենաներ, սարքավորումներ և մեխանիզմներ, դրանց մասեր» ապրանքախմբի, օրգանական միացությունների ներմուծման աճով: Հատկանշական է, որ Թուրքիայից ներկրման արգելքի

⁷⁷«Արտաքին առևտրի տվյալների բազա». ՀՀ վիճակագրական կոմիտեի կայքէջ, <https://www.armstat.am/am>

որոշման համատեքստում չի բացատրվում չինական ապրանքների՝ ավելի մեծ ծավալով մուտքը հայկական շուկա: Ավելին, արդեն իսկ ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարը չինական կողմի ներկայացուցիչների հետ հանդիպման ժամանակ հայտնել է, որ վերջինիս կտրամադրվի ապրանքատեսակների ցանկ, որպեսզի չինական ընկերություններն ուսումնասիրեն և ներկայացնեն իրենց առաջարկությունները՝ նման ապրանքներ Հայաստան ներկրելու վերաբերյալ⁷⁸:

Ինչպես բնութագրական է ընդհանրապես Հայաստանի արտահանման կառուցվածքին, Չինաստանի դեպքում նույնպես դիվերսիֆիկացման տեսանկյունից բացառություն չկա: Ուսումնասիրության ընթացքում պարզ է դարձել, որ հիմնական ապրանքատեսակների առումով, վերջին 10 տարվա կտրվածքով էական տեղաշարժեր չկան և **դիտարկվող ժամանակահատվածում Հայաստանը մշտապես Չինաստան է արտահանել 5 ապրանքատեսակ, որը կազմել է ընդհանուր արտահանման 90%-ը**: Այդուսակ 2.1-ում ներկայացված է մոտ 30 ապրանքատեսակի արտահանումը 10 տարվա կտրվածքով⁷⁹:

Այսպես՝ Հայաստանից Չինաստան **արտահանման կառուցվածքում** ամենախոշոր մասնաբաժինն ունի **հանքահումքային արտադրանքը**, մասնավորապես՝ Չինաստան հիմնականում արտահանվում է պղինձ, որի տեսակարար կշիռը դեպի Չինաստան ընդհանուր արտահանման մեջ 90% է: 2019 թ.-ին Չինաստանին բաժին է ընկել Հայաստանից պղինձի արտահանման մոտ 28%-ը: Պղինձի արտահանման ծավալը 2018 թ.-ի համեմատությամբ ավելացել է շուրջ 1.8 անգամ, որն էլ հենց ապահովել է Հայաստանից Չինաստան արտահանման աճ (գծապատկեր 2.2): Այս համատեքստում տարբեր մակարդակներում շատ է քննարկվում պղինձաձուլարանի կառուցման հարցը: Ավելին, Հայաստանի նախկին փոխվարչապետ Տիգրան Ավինյանը և Չինաստանի Ժողովրդական Հանրապետության նորանշանակ դեսպան Ֆան Յունին 2020 թ.-ի դեկտեմբերին կայացած հանդիպման ժամանակ անդրադարձ են կատարել Հայաստանում ժամանակակից տեխնոլոգիաների կիրառմամբ պղինձաձուլարանի կառուցման շուրջ քննարկումները վերսկսելու հնարավորությանը, ինչի վերաբերյալ գործընթացը մեկնարկել էր դեռ 2019 թ.-ի վերջին, սակայն ժամանակավորապես դադարել էր՝ պայմանավորված կորոնավիրուսի համավարակով⁸⁰:

⁷⁸ «ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարը հանդիպում է ունեցել Հայաստանում ՉԺՀ նորանշանակ արտակարգ և լիազոր դեսպանի հետ»։ ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարություն, 16.12.2020, <https://www.mineconomy.am/news/2153>

⁷⁹ Կարմիրով նշվածները ցույց են տալիս, որ այդ ժամանակահատվածում Հայաստանը չի արտահանել նշված ապրանքատեսակից, իսկ կապույտով նշվածները՝ մշտապես արտահանվող ապրանքները:

⁸⁰ «Փոխվարչապետ Տիգրան Ավինյանն ընդունել է Չինաստանի դեսպանին»։ ՀՀ կառավարություն, 11.12.2020, <https://www.gov.am/am/news/item/14953/?fbclid=IwAR0z0bl5dWZehpPwvSHugCjWwVldzeTcAQXrNGKizdWbwkiLlNxQAXXxpE0>

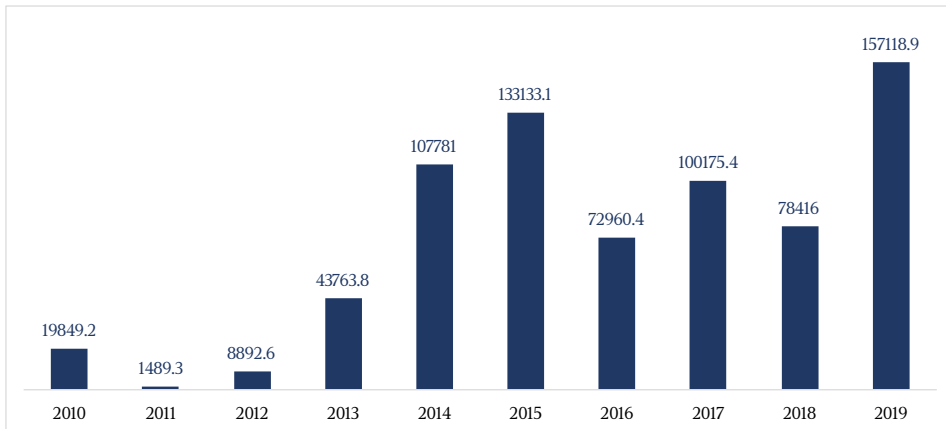
Հիմնատան արտահանված հիմնական ապրանքները (2010-2019 թթ.)

ԱՏԳ- ԱԱ կոդ	Վախճանվել	Տ/Մ	2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019	
			բա- նակ	ար- ժեք	բա- նակ	ար- ժեք	բա- նակ	ար- ժեք	բա- նակ	ար- ժեք	բա- նակ	ար- ժեք	բա- նակ	ար- ժեք	բա- նակ	ար- ժեք	բա- նակ	ար- ժեք	բա- նակ	ար- ժեք	բա- նակ	ար- ժեք
0409	Բնական մեղր	կգ							3000	59.7	3000	59.5	4000	79.7					89.1	0.4		
1704	Հրուշակեղեն՝ պատ- րաստված շաքարից՝ սառնց կակաոյի	կգ														39	0.1				6.5	0
1806	Շոկոլադ և կակաո պարունակող այլ մետղ	կգ	188.1	3.6											12.5	0.2	71.4	0.5	7200	40.9	23800	144.2
2001	Բանջարեղեն, պա- մբուր, ընկուզեղեն՝ պահածոյացված	կգ																	60	0.2		
2005	Այլ բանջարեղեն՝ պա- հածոյացված ոչ բա- ցախալիտ	կգ	24	0												27.3	0	146.4	0.6	325.6	0.6	
2007	Ջեմ, մարմելադ, կրեպիտուս	կգ	80	0.1											637.2	1.5	87	0.2	72	0.3	7	0
2008	Այլ կերպ պահածո- յացված մրրգ, ընկու- զեղեն, հատապտուղ	կգ	482.2	2											6000	13.6	341.2	0.4	672	1.3	26177.6	21.6
2009	Մրգայութեր և բանջարեղենի կուրճեր	կգ	76.2	0.1			24900	20	29826.7	40.6	33.6	0			2100	4.3	100.8	0.1			12900	7.7
2101	Մարմի, թեյի կամ մետաղ խառնուրդ, բնակուրդ	կգ																	72	0.3		
2201	Ջերմ բնական կամ արհեստական, հանքային, գազա- վորված, չթաղանթ- ված, սառույց կամ ձյուն	հազ. l	12.6678	10	0.12	0.5	10.8	7.2			0.01	0	92.2	83.9	83.3	78	25.3	10.8	59	39.8	28	23

7103	Ծանկալուք (ոչ արամանոյ), կիսա- թանկալուք բարեր	տ	83.8	34.7	40	15.7	28	13.5	127.9	42.5	278.3	83.5	207.4	83.5	858.2	255.9	740.7	190.7	128.7	12.4	383.3	101.2
7113	Ֆակտուրաների կտրուկներ	կգ									11.4	27.1	2	10.5					14.2	23.7		
8703	Ավտոմեքենաների մարդատար	հատ											3	116.1			14	728.9	205	9686.9	247	12052.3
8708	Մասնատարներ 8701-8705 դիրքերի շարժարկի կիրառումը	կգ																	14	3.9		
9001	Մանրաթել օտար և բոլոր մանրաթել օտարի, ռաբիտակ այլ օտարի, տարրեր	կգ	0	2.2	0.3	9.7	3.1	8	2.6	3	15.5	32.2			0.1	0.6					0.7	1.7
9018	Մարքեր և հարմարանքներ՝ կիրառվող կտրուկներ և սարքեր	հազ. հատ					6.7	1.9									10.7	811.3	18.8	1391.4	71	2696.5
9032	Վերականգնողական կարգավորման կամ դեկավարման	հատ							2000	2.6			180	0.6	682	2.8	6.8	23.2	14100	39	29900	73.5

Հաջորդ խոշոր ապրանքախումբը, որ արտահանվում է, **տրանսպորտային միջոցներն** են, որոնց տեսակարար կշիռն ընդհանուր արտահանման մեջ մոտ 6% է: 2019 թ.-ին արտահանվել է 274 հատ **մարդատար ավտոմեքենա՝** 2018-ի 205-ի փոխարեն: 2018 թ.-ին արտահանվել են նաև տրակտորների, շարժիչային փոխադրամիջոցների սարքեր և մասեր: Ավտոմեքենաների արտահանման ծավալն ավելացել է մոտ 24%-ով, որի հաշվին էլ նշված ապրանքախմբի գծով գրանցվել է աճ: Նկատենք, որ վերոնշյալ ցուցանիշը ձևավորվում է ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձանց կողմից վերավաճառքի հաշվին:

Ուսումնասիրելով նաև ԵԱՏՄ վիճակագրությունը՝ պարզ է դառնում, որ ԵԱՏՄ-ից արտահանված մարդատար ավտոմեքենաների գծով Հայաստանին բաժին է ընկնում ավելի քան 3%-ը⁸¹: Ըստ ԵՏՀ տվյալների՝ Հայաստանը հիմնականում արտահանել է դեպի Վրաստան, այսինքն՝ կարող ենք եզրակացնել, որ ՀՀ-ն հանդիսացել է տարանցիկ երկիր: ԵԱՏՄ երկրների մեջ Հայաստանին է բաժին ընկել դեպի Չինաստան ավտոմեքենաների արտահանման 58%-ը: Նշենք, որ 2019 թ.-ին Հայաստան էր ներմուծվել ավելի քան 208 հազար հատ մարդատար ավտոմեքենա:



Գծապարկեր 2.2

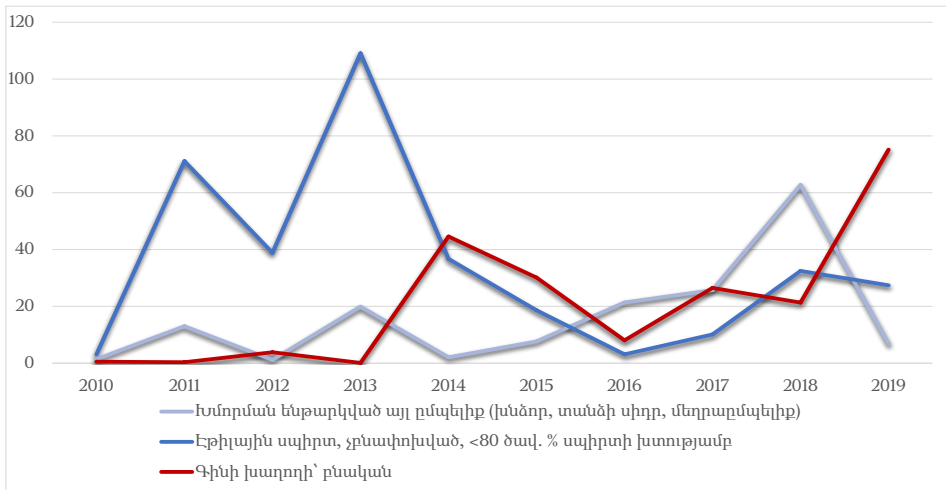
Հայաստանից Չինաստան պղնձի խտահանքի և հանքաքարի արտահանման ծավալները (տոննա)

Օպտիկական լուսանկարչական, բժշկական, վիրաբուժական սարքավորումներ և գործիքներ, ժամացույցներ ապրանքախմբի տեսակարար կշիռն ընդամենը մոտ 1.5% է: Նշված ապրանքախմբի գծով ՀՀ-ն արտահանում է հիմնականում բժշկության մեջ կիրառվող սարքեր և սարքավորում-

⁸¹ “Распределение экспорта товаров ЕАЭС по странам за январь – декабрь 2019 года”. Евразийская экономическая комиссия, http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Documents/2019/12/E201912_9_1.pdf

ներ, որոնց ծավալն ավելացել է մոտ 2 անգամ: Նշենք, որ բժշկության մեջ կիրառվող սարքերի և սարքավորումների արտահանումը սկսվել է հիմնականում վերջին 3 տարիներին: 2019 թ.-ին արտահանվել են բժշկության մեջ կիրառվող 71 հազար հատ սարքեր և հարմարանքներ՝ 2,7 մլն ԱՄՆ դոլար մաքսային արժեքով: Չնայած դեպի Չինաստան այս մասով արտահանման ծավալների մեծացմանը՝ ընդհանուր արտահանման մեջ դրա կշիռը ևս չի հասնում 1%-ի:

Համեմատաբար խոշոր հաջորդ ապրանքախումբը պատրաստի սննդի արտադրանքն է, որի գծով արտահանումն ավելացել է 2 անգամ՝ ի հաշիվ խաղողի բնական գինու, սիգարի, սիգարելայի, սիգարետի, շոկոլադի (ավելի քան 3 անգամ): Ապրանքախմբի մեջ մեծ բաժինը պատկանում է **չբնափոխված էթիլային սպիրտի արտահանմանը**՝ մոտ 42%, ապա սիգարներին: Հատկանշական է, որ չբնափոխված էթիլային սպիրտն այն ապրանքատեսակների շարքում է, որը մշտապես եղել է Հայաստանից Չինաստան արտահանման կառուցվածքում: Հայաստանից նշված ապրանքատեսակի արտահանման մեջ՝ թե՛ մաքսային արժեքի, թե՛ քանակային առումով, Չինաստանի բաժինը տարբեր ժամանակահատվածներում տատանվել է 0,1-0,3%-ի շրջանակներում: Արտահանումը նշված ապրանքատեսակի գծով կտրուկ աճել է 2013 թ.-ին, երբ արտահանվել է ավելի քան 100 հազար լիտր՝ 2,4 մլն ԱՄՆ դոլար մաքսային արժեքով (գծապատկեր 2.3):



Գծապատկեր 2.3

Որոշ ապրանքատեսակների գծով Հայաստանից Չինաստան արտահանման ծավալները (հազար լիտր), 2010-2019 թթ.

Արտահանման դրական շարժընթաց գրանցած հաջորդ ապրանքատեսակներից է **խաղողի բնական գինին**, որի ծավալները 2018 թ.-ի համեմատությամբ 2019 թ.-ին ավելացել են ավելի քան 3,5 անգամ՝ կազմելով մոտ 250

հազար ԱՄՆ դոլար: Չինաստանում գինու սպառողների խմբերը մեծապես տարբերվում են ըստ նախասիրությունների և գնողունակության: Համաձայն արտերկրի մասնագետների կողմից իրականացված հետազոտության՝ գինու արտադրանքի ներքին ծավալն ու որակը դժվար թե բարելավվեն Չինաստանում, ուստի մեծանում է վերջինիս ներմուծման ծավալը⁸²: Սակայն, ուսումնասիրելով չինական գինու շուկայի վերջին զարգացումները, նկատում ենք, որ պետական մակարդակով գինու տեղական արտադրության խթանման, որակի բարձրացման համար ակտիվ քայլեր են ձեռնարկվում⁸³: Չինացի շատ արտադրողներ վերափաթեթավորում են ներմուծված գինին՝ իրենց սեփական ապրանքանիշներով: Քանի որ Չինաստանի կառավարությունը հատուկ սահմանափակումներ չունի գինու ներկրման հարցում, վերջին տարիներին Չինաստանում գինու ներկրողների թիվը 5000-ից ավելի է: Որոշ հետազոտություններում նշվում է, որ գինին ներմուծվում է Չինաստան ավելի ցածր գնով, իսկ ավելի տեղին է նշել՝ մրցունակ գներով⁸⁴: Օրինակ՝ Չիլի չինական շուկան գրավել է հենց մրցունակ գների շնորհիվ՝ դառնալով 2018 թ.-ի 3-րդ խոշոր գինի ներմուծողը: Հիմնական ներմուծողներն են Ֆրանսիան, ԱՄՆ-ն, Իսպանիան, Գերմանիան, Ավստրալիան: Վերջինիս նկատմամբ Չինաստանը ժամանակավորապես ներմուծման բարձր մաքսատուրքեր է սահմանել⁸⁵՝ նշելով սուբսիդիաներից հրաժարվելու և չինական շուկայում ավելի բարձր գնով գինիները վաճառելու մասին և այլն: Միջինում Չինաստան ներմուծվող գինու գինը տատանվում է 2-6 ԱՄՆ դոլարի շրջանակներում, օրինակ՝ Արգենտինայից ներկրվող մեկ լիտր գինու գինը շուրջ 5 ԱՄՆ դոլար⁸⁶ է: Վրաստանը, որն ունի Չինաստանի հետ կնքված Ազատ առևտրի համաձայնագիր⁸⁷, մեկ շիշ գինին արտահանում է միջինում 2-2,5 ԱՄՆ դոլարով⁸⁸: Եթե նաև, ըստ որոշ հաշվարկների, ավելացնում ենք չինական մաքսատուրքերը՝ մոտ 50%, բեռնափոխադրման ծախսերը և այլն, նկատում ենք գնային զգալի տարբերություն (գծապատկեր 2.4):

⁸² “Research Report on Wine Import in China, 2019-2023”. March, 2019,

https://www.researchandmarkets.com/research/5gjq8x/china_wine_import?w=12

⁸³ “President Xi predicts a positive future for the Chinese Wine Industry, and the statistics support his predictions”. *China Wine Competition*, 08.07.2020, <https://chinawinecompetition.com/en/blog/news-2/positive-future-for-chinese-wine-industry-ahead-198.htm>

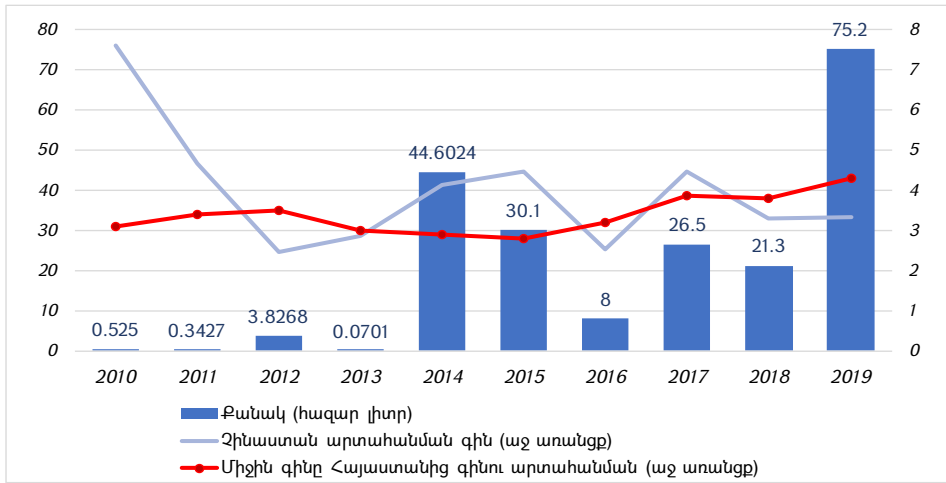
⁸⁴ “An analysis of wine imports in China, is the market shifting from ‘old world’ to ‘new world’?”. *Daxue Consulting*, September 28, 2020, <https://daxueconsulting.com/wine-imports-in-china/>

⁸⁵ “China slaps up to 200% tariffs on Australian wine”. *BBC News*, 27 November, 2020, <https://www.bbc.com/news/business-55097100>

⁸⁶ “Wineries from Around the Globe are turning their Heads towards the Rapidly Growing Chinese Wine Industry”. *China Wine Competition*, 08.08.2019, <https://chinawinecompetition.com/en/blog/insights-1/top-wine-importing-countries-of-china-172.htm>

⁸⁷ “China-Georgia FTA Comes into Force Today”. *Ministry of Commerce, PRC*, <http://fta.mofcom.gov.cn/topic/engeorgia.shtml>

⁸⁸ “In the First Five Months of 2020 Wine Exports Dropped by 11.3% as Compared to the Previous Year”. *Grass Fact Check*, 13.07.2020, <https://factcheck.ge/en/story/38529-in-the-first-five-months-of-2020-wine-exports-dropped-by-11-3-as-compared-to-the-previous-year>



Գծապատկեր 2.4

Հայաստանից գինու արտահանումը Չինաստան (հազ. լիտր), ԱՄՆ դոլար

Հատկանշական է, որ Չինաստանը նաև ծխախոտի հումք և ծխախոտ ներմուծող երկիր է: Մասնավորաբար՝ 2019 թ. տվյալներով ՉԺՀ-ն ներմուծել է շուրջ 630 մլն ԱՄՆ դոլարի **ծխախոտ**, ինչը ևս հեռանկարային ոլորտ է Հայաստանից Չինաստան արտահանումը զարգացնելու համար⁸⁹: Ըստ Առողջապահության համաշխարհային կազմակերպության տվյալների՝ Չինաստանը ծխախոտ ներմուծող աշխարհի երկրների շարքում առաջին տասնյակում է⁹⁰: Հարկ է ընդգծել, որ վերջին տարիներին՝ 2016 թ.-ից սկսած, Հայաստանից համեմատաբար ավելի մեծ քանակությամբ սկսել է արտահանվել նաև ծխախոտ: 2010-2011 թթ.-ին արտահանվել է մոտ 3 հազար հատ, 2017 թթ.-ին՝ մոտավոր նույն քանակությամբ, սակայն 2019 թ.-ին այդ թիվը կտրուկ ավելացել է՝ հասնելով ավելի քան 35 մլն հատի:

Թե՛ ծխախոտի արտահանման, թե՛ Հայաստանի համար հետաքրքրություն ներկայացնող գինու արտահանման ամենաբարձր ցուցանիշներն արձանագրվել են 2019 թ.-ին:

⁸⁹ “Annual International Trade Statistics by Country”. *TrendEconomy*, November, 2020, https://trendeconomy.com/data/h2?commodity=2402&reporter=China&trade_flow=Export,Import&partner=World&indicator=NW,TQ,TV&time_period=2007,2008,2009,2010,2011,2012,2013,2014,2015,2016,2017,2018

⁹⁰ Tobacco Trade. *World Health Organization*, <https://www.who.int/tobacco/en/atlas19.pdf?ua=1>

Աղյուսակ 2.2

Հայաստանից Չինաստան արտահանվող ապրանքները (2010-2019 թթ.)

Բնական մեղր	Գ/ն	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	կգ	-	-	-	3000	3000	4000	-	-	89,1	-
Շոկոլադե և այլ կակաո պարունակող սնունդ	կգ	188,1	-	-	-	-	-	12,5	71,4	7200	23800
Այլ բազարեղեն պայածոյացված ոչ քաղցրավիթ սառեցրած	կգ	24	-	-	-	-	-	-	27,3	146,4	325,6
Չեն, մարմելադ, մրգախյուս	կգ	80	-	-	-	-	-	637,2	87	72	7
Այլ կերպ պայածոյացված միրգ, ընկուզեղեն, հատապտուղ	կգ	482,2	-	-	-	-	-	6000	314,2	672	26177,6
Մրգակիտներ և բանջարեղենի հյութեր	կգ	76,2	-	24900	29826,7	33,6	-	2100	100,8	-	12900
Ջրեր բնական կամ արհեստական, հանքային, գազավորված, քաղցրացրած, սառույց կամ ձուռն	Հազ. լիտր	12,66	0,12	10,8	-	0,01	92,2	83,3	25,3	59	28
Ջրեր հանքային և գազավորված քաղցրացած, ալ ոչ ալկոհոլային խմիչք	լիտր	686,4	-	-	21700	-	30	16120,2	51,4	-	44200
Փարեհուր ածիկային	լիտր	115,8	-	-	-	-	14900	21500	43	-	44300

Արտահանվում են նաև պահածոյացված մրգեր, ընկուզեղեն, հատապտուղներ, շոկոլադե և կակաո պարունակող այլ սնունդ, իսկ վերջին տարիներին՝ ջեն, մարմելադ, մրգախյուս, հանքային ջրեր, գազավորված ոչ ալկոհոլային, քաղցրացրած ջրեր, որոնց արտահանման շարժընթացը ներկայացված է աղյուսակ 2.2-ում:

Մեկ այլ հետաքրքրական ուղղություն է **բնական մեղրի արտահանումը**, որը, սակայն, ևս կազմակերպվել է ընդհատումներով: Մեղրն արտահանվում է անհատական ջանքերի շնորհիվ, որոշ անհատների կողմից: 2013-2014 թթ. մեղրի՝ դեպի Չինաստան արտահանումը կազմակերպվել է «Անուշակ» հայ-չինական ՓԲԸ-ն⁹¹: Այս համատեքստում ուշագրավ է Չինաստանի գլխավոր մաքսային վարչության և ՀՀ գյուղատնտեսության նախարարության միջև «Հայաստանից Չինաստան արտահանվող մեղրի պարենային անվտանգության, անասնաբուժական ոլորտում և բույսերի պահպանության մասին» ստորագրված արձանագրությունը⁹², որը գյուղատնտեսական մթերքների համար Չինաստանի շուկա դուրս գալու հարցում հարմար պայմաններ է նախատեսում⁹³: Հատկանշական է, որ Չինաստանը մեղրի գծով աշխարհում խոշոր արտադրող է և, միաժամանակ, խոշոր սպառող⁹⁴: Չինաստանը

⁹¹ “Buckwheat Honey Market Study Final Report”. UNIDO, December, 2015, <https://open.unido.org/api/documents/4673719/download/Buckwheat%20Honey%20Market%20Study%20Final%20Report>

⁹² «Ջոհրաբ Մնացականյանը հանդիպեց Չինաստանի ԱԳ նախարար Վան Իին»։ ՀՀ ԱԳՆ, 26.05.2019, https://www.mfa.am/hy/press-releases/2019/05/26/fms_armenia_china/9597

⁹³ «Թիան Էրլուն. Հայկական մեղրը պահանջված կլինի Չինաստանի շուկայում»։ Մ. Սկրպչյան, ArmInfo, https://finport.am/full_news.php?id=39494&lang=1

⁹⁴ “Sweet gold – the Chinese honey market”. Eurasia Consult, March 5, 2019, <https://chinafoodingredients.com/2019/03/05/sweet-gold-the-chinese-honey-market/>

տանում առկա կեղծ մեղրի արտադրանքների պատճառով բավական շատ չինացիներ նախընտրում են գնել ներմուծված մեղր, այսինքն, հասարակության մի խավի նախընտրություններով պայմանավորված, սպառվում է ներմուծված մեղրը: Ներմուծվում է Նոր Զելանդիայից (Մանուկա), Ավստրալիայից, Գերմանիայից, Թաիլանդից, Ֆրանսիայից, Ռուսաստանից, Մալայզիայից, Չիլիից, Իտալիայից, Պորտուգալիայից, Շվեյցարիայից, Մեծ Բրիտանիայից, Իսպանիայից, Կանադայից, Հունաստանից, Ղրղզստանից, Բրազիլիայից, Դանիայից, Մեքսիկայից և այլ երկրներից: ՀՀ վիճակագրական կոմիտեն հրապարակում է մեղրի իրացման և ապրանքայնության մակարդակը, ինչպես նաև իրականացնում ընտրանքային դիտարկում: Ըստ այդ դիտարկման՝ Հայաստանում արտադրվող մեղրի մոտավոր ծավալը տատանվում է 2000-2200 տոննայի սահմաններում: Ըստ ՀՀ վիճակագրական կոմիտեի տվյալների՝ Հայաստանում արտադրված մեղրի 51%-ը վաճառվում է, 5,2%-ը՝ տրվում ապրանքափոխանակության, 1,6%-ը՝ բնամթերքով ծառայությունների դիմաց, 22%-ն օգտագործվում է տնտեսությունում, իսկ 20,7%-ը՝ մնացորդն է տնտեսությունում⁹⁵: Օրինակ՝ Ղրղզստանում, որտեղ գործում են մեղրի արտադրությամբ և մեղրի հիմքով ապրանքատեսակների արտադրությամբ զբաղվող ընկերություններ, տարբեր գնահատականներով, կան մոտ 1000 մեղվաբույծ և 90 000 ընտանիք մեղվափեթակ՝ տարեկան արտադրելով մոտ 3000 տոննա մեղր: Ղրղզստանում գործում է նաև «Ղրղզստանի մեղվաբույծների միություն» հասարակական կազմակերպությունը, որն ակտիվորեն մասնակցում է ազգային և միջազգային տարբեր տոնավաճառների, ցուցահանդեսների և ակցիաների: Այս միությունը Մեղվաբույծների ասոցիացիայի միջազգային ֆեդերացիայի՝ «Apimondia»-ի անդամ է⁹⁶: Ինչպես ցույց են տալիս դաշտային հետազոտությունները, բնական մեղրի արտահանումը ներուժ ունեցող ուղղություն է, և անհրաժեշտ ու համապատասխան քայլերի ձեռնարկումը կտա իր արդյունքը: Ավելին, տեխնոլոգիական զարգացումների ժամանակահատվածում պետություն-մասնավոր հատված համագործակցությամբ անհրաժեշտ է ապահովել առցանց հարթակներում հայկական արտադրանքի, ապրանքատեսակների ներկայությունը: Հայաստանում պետք է մեծացնել նաև գործարար համայնքի հետ կապ ունեցող, օրինակ՝ ՀՀ առևտրաարդյունաբերական պալատի գործունեությունը, որը ներկայացնում է փոքր, միջին և խոշոր ձեռնարկատիրության սուբյեկտների շահերը, որոնց գործունեության շրջանակները ներառում են գործարարության բոլոր ոլորտները՝ արդյունաբերություն, ներքին և արտաքին առևտուր, գյու-

⁹⁵ «Գյուղատնտեսական արտադրանքի իրացումը (օգտագործումը) անհատական (գյուղացիական) տնային տնտեսությունների կողմից 2019 թ.-ին»։ ՀՀ վիճակագրական կոմիտեի, Եր., 2020, https://www.armstat.am/file/article/iracum_2019.pdf?fbclid=IwAR2tIvMgFuXJEmb_yNFYjoBUh89h1Z7bNLS0syOxOHtWnGfgkBN_fLLy7kA

⁹⁶ Beekeeping in Kyrgyzstan. *Kyrgyz Express Post*, October 21, 2019, <https://www.stamps.kg/news/2019-beekeeping-in-kyrgyzstan.html>

դատնտեսություն, ֆինանսական համակարգ և այլն: Չինաստանի հետ համագործակցության տեսանկյունից, կարող են ներկայացվել նաև համատեղ նախագծեր՝ նորագույն տեխնոլոգիաների, արհեստական բանականության հետ կապված, ինչի փորձն արդեն աշխարհում կա⁹⁷:

Բացի վերոնշյալից, հետազոտության շրջանակներում ուսումնասիրվել է Չինաստանի ներմուծման մեջ առավել բարձր մաքսային արժեք ունեցող հիմնական 10 ապրանքախմբերը 2019 թ.-ին: Գծապատկեր 2.5-ում ներկայացված է դրանցից յուրաքանչյուրի տեսակարար կշիռն ընդհանուր ներմուծման կառուցվածքում⁹⁸:



Գծապատկեր 2.5

Չինաստանի կողմից 10 հիմնական ապրանքախմբերի ներմուծումը, 2019 թ.

Չինաստանի ներմուծման ուսումնասիրության նպատակն էր բացահայտել այն հիմնական ապրանքախմբերը, որոնց կարիքն ունի Չինաստանը և համեմատել ՀՀ արտահանման կառուցվածքի հետ: Արտահանման ընդհանուր ծավալում առանձին ապրանքախմբերի բաժինների ուսումնասիրությունը թույլ է տալիս պատկերացում կազմել երկրում արտահանման ապրանքային մասնագիտացման ուղղությունների վերաբերյալ: Ուստի, գծապատկեր 2.6-ում ներկայացված են 1%-ից բարձր մաքսային արժեք ունեցող երկնիշ դասակարգմամբ արտահանման կառուցվածքը:

⁹⁷ Brown, A. (2019). Honey Production Gets High Tech Solutions to Address the Declining Bee Population. *Interesting Engineering*, September 25, 2019, <https://interestingengineering.com/honey-production-gets-high-tech-solutions-to-address-the-declining-bee-population>

⁹⁸ China (CHN) Exports, Imports and Trade Partners, July 2020, <https://oec.world/en/profile/country/chn>

ՀՀ ԱՐՏԱՀԱՆՄԱՆ ՄԵՋ1%-ԻՑ ԲԱՐՉՐ ՄԱՔՍԱՅԻՆ ԱՐԺԵՔ ՈՒՆԵՑՈՂ ԱՊՐԱՆՔԱԽՄԵՐ

1. Հանքաքար, խարամ և մոխիր (23.09%)
2. Բնական կամ արհեստական մարգարիտ, թանկարժեք կամ կիսաթանկարժեք քարեր, թանկ մետաղներ (12.7%)
3. Ծխախոտ և դրա արդյունաբերական փոխարինողներ ¹ (11%)
4. Ոգելից և ոչ ոգելից ըմպելիքներ, քաղախ (9.5%)
5. Տրիկոտաժե հագուստ և պարագաներ, բացի մեքենայական կամ ձեռքի գործվածքով (6.5%)
6. Սև մետաղներ (5.2%)
7. Այլոստի և դրանից իրեր ¹ (3.9%)
8. Հանքային վառելիքային լիցքեր, նավթ և նավթամթերք մոմանյութեր (3.3%)
9. Պղինձ և դրանից իրեր (2.8%)
10. Տրիկոտաժե հագուստ և պարագաներ մեքենայական կամ ձեռքի գործվածքով (2.2%)
11. Ուտելի մրգեր և ընկույզներ, մշակաբույսերի կեղևներ և կեպաներ (2%)
12. Ժամացույցներ և մասեր (1.3%)
13. Բանջարեղենի, պտուղների, ընկույզների, և բույսերի մասերի վերամշակումից մթերք (1.1%)
14. Բանջարեղեն և այլ կերային ելապտուղներ (1.24%)

Գծապարկեր 2.6

Հայաստանի արտահանման մեջ խոշոր ապրանքատեսակները՝ երկնիչ դասակարգմամբ, 2018 թ.

Հավաքագրված վիճակագրական տվյալները վկայում են, որ Չինաստանի կողմից ներմուծվող 10 հիմնական ապրանքախմբերից 6-ի գծով Հայաստանից իրականացվում է արտահանում դեպի Չինաստան, ինչը նշանակում է, որ այդ ապրանքախմբերը վերջինիս հսկայածավալ շուկայում ունեն համեմատական առավելություններ և կարող են այդ ուղղությամբ մեծացնել շուկայի մասնաբաժինը: Այդ ապրանքախմբերն են.

- 1. Էլեկտրական մեքենաներ և սարքավորումներ, ձայնագրող ապարատներ և դրանց մասեր (11.4 հազ. ԱՄՆ դոլար):** Հիմնական արտահանողներն են Թայվանը, Կորեան, ԱՄՆ-ը, Մալայզիան, Ճապոնիան:
- 2. Հանքաքար, խարամ, մոխիր (94 743,1 հազ ԱՄՆ դոլար):** Հիմնական արտահանողներն են ՌԴ-ն, Սաուդյան Արաբիան, Ավստրալիան, Իրաքը, Անգոլան, Բրազիլիան, Օմանը (նաև Հայաստանը):
- 3. Մեքենաներ, մեխանիկական սարքեր, միջուկային ռեակտորներ, կաթսաներ:** Հիմնական արտահանողներն են Ճապոնիան, Գերմանիան, Կորեան, ԱՄՆ-ը, Թաիլանդը, Թայվանը:
- 4. Վերգետնյա տրանսպորտային միջոցներ, բացի երկաթուղային կամ տրամվայի շարժակազմը, դրանց մասեր և սարքավորումներ (9 690,7 հազ. ԱՄՆ դոլար):** Հիմնական արտահանողներն են Գերմանիան, Ճապոնիան, ԱՄՆ-ը, Սլովակիան, Մեծ Բրիտանիան, Կորեան:
- 5. Պլաստմասսա և դրանից պատրաստված իրեր:** Հիմնական արտահանողներն են Հարավային Կորեան, Ճապոնիան, Թայվանը, ԱՄՆ-ը, Սաուդյան Արաբիան:

6. **Բնական կամ արհեստական մարզարիտ, թանկարժեք կամ կիսաթանկարժեք քարեր, թանկարժեք մետաղներ** (37.7 հազ. ԱՄՆ դոլար): Հիմնական արտահանողներն են Շվեյցարիան, Հարավային Աֆրիկան, Ավստրալիան, Սինգապուրը, Կանադան, Հոնկոնգը (նաև Հայաստանը):
7. **Օպտիկական, լուսանկարչական չափիչ, բժշկական կամ վիրաբուժական սարքեր և ապարատներ, դրանց մասեր և հարմարանքներ** (1 593,6 հազ. ԱՄՆ դոլար): Հիմնական արտահանողներն են Ճապոնիան, Թայվանը, Հարավային Կորեան, Գերմանիան, Սինգապուրը:
8. **Օրգանական քիմիական նյութեր**: Հիմնական արտահանողներն են Կորեան, Ճապոնիան, Սաուդյան Արաբիան, ԱՄՆ-ը, Թայվանը, Հնդկաստանը:
9. **Պղինձ և դրանցից պատրաստված իրեր**: Հիմնական արտահանողներն են Չիլին, Զամբիան, Ճապոնիան, Կորեան, Թայվանը, Մալայզիան, Ղազախստանը:
10. **Յուղի սերմեր և յուղոտ պտուղներ, տարբեր հացահատիկներ, սերմեր և պտուղներ, արդյունաբերական կամ դեղագործական ապրանքներ**: Հիմնական արտահանողներն են Բրազիլիան, ԱՄՆ-ը, Արգենտինան, Կանադան, Ուրուգվայը, Ռուսաստանը:

Այսպիսով՝ ներուժ ունեցող և առավել հեռանկարային կարող է լինել պատրաստի սննդի արտադրանքից գինու, շոկոլադի, պահածոյացված մրգերի, հատապտուղների, ընկուզեղենի, ծխախոտի, հանքային ջրերի արտահանումը, սակայն, դիտարկելով դրանց 10 տարվա ժամանակային շարքը, պարզ է դառնում, որ դրանք կայուն բնույթ չեն կրել և դրանց արտահանումը կազմակերպվել է ընդհատումներով: **Բացի այդ, դրանց արտահանումը դեպի Չինաստան՝ Հայաստանից ընդհանուր արտահանման մեջ տատանվում է 1-3%-ի սահմաններում, իսկ որոշ դեպքում՝ նույնիսկ չի հասնում 1%-ի:**

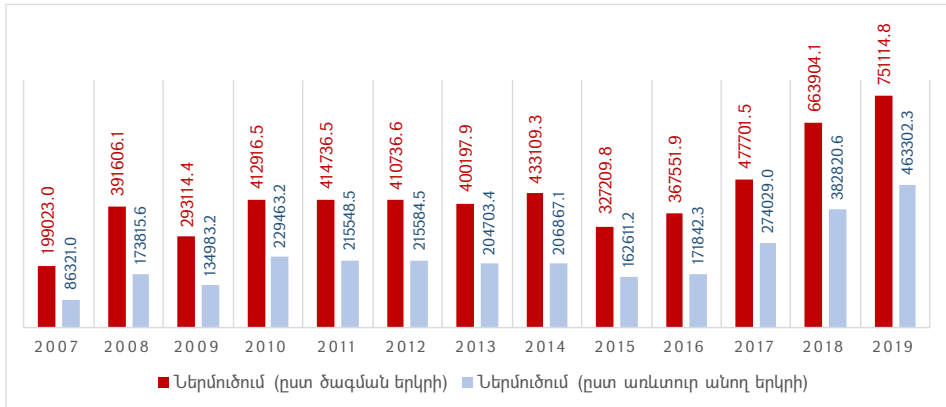
Ելնելով վերոնշյալից՝ անհրաժեշտություն է առաջանում ոչ միայն անդրադառնալու արտահանման բազմազանեցման հարցին, այլև մշակելու չինական ներդրումների ներգրավման այնպիսի կառուցակարգեր, որոնք կկրեն պարբերական բնույթ և առավել համահունչ կլինեն Չինաստանի ներդրումային քաղաքականության առանձնահատկություններին և, մասնավորապես, ՄԳՄՃ նախաձեռնության շրջանակներում իրագործվող նախագծերի տրամաբանությամբ:

Չինաստանից դեպի ՀՀ ներմուծման վիճակագրությունը

Չինաստանից դեպի Հայաստան է ներմուծվում քառանիշ դասակարգմամբ ավելի քան 1000 ապրանք: Վերջին երկու տարիների՝ 2018-2019 թթ. տվյալներով, Չինաստանից Հայաստան է ներմուծվել ավելի քան 750 մլն

ԱՄՆ դոլարի ապրանք, որը մոտ 13%-ով ավելի է 2018 թ.-ի համեմատությամբ:

Ներմուծվող հիմնական խոշոր ապրանքախմբին՝ «Մեքենաներ, սարքավորումներ և մեխանիզմներ, դրանց մասեր», բաժին է ընկնում ներմուծման մոտ կեսը՝ 44%-ը: Այդ ապրանքախմբի ներմուծման ծավալը, ըստ ՀՀ պետական եկամուտների կոմիտեի տվյալների, 2018 թ.-ի համեմատ ավելացել է 14%-ով, իսկ տեսակարար կշիռը՝ 5%-ային կետով⁹⁹ (գծապատկեր 2.7):



Գծապատկեր 2.7

Չինաստանից դեպի Հայաստան ներմուծման շարժընթացը, հազար ԱՄՆ դոլար (2007-2019 թթ.)

Էական կշիռ ունի հեռախոսների, հեռախոսային ապարատների ներմուծումը, որը կազմում է ընդհանուր ներմուծման շուրջ 13%-ը: 2018 թ.-ի համեմատությամբ, վերջինիս գծով ներմուծումն ավելացել է 22%-ով: Նշված ապրանքախմբում է նաև մոնիտորների, պրոյեկտորների, համակարգիչների ներմուծումը: Չինաստանն աշխարհի համակարգչային սարքերի ամենախոշոր արտահանողն է աշխարհում. 2019 թ.-ի դրությամբ տարեկան արտահանման արժեքը 148 մլրդ ԱՄՆ դոլար է, որը կազմում է համաշխարհային շուկայի ավելի քան 40%-ը¹⁰⁰: Միայն 2019 թ.-ին ՀՀ են ներմուծվել շուրջ 1 մլն հեռախոսային ապարատներ (ձայնի, պատկերի և այլ ազդակների ընդունման, հաղորդման): Նշված ապրանքատեսակից Հայաստան ներմուծման շուրջ 56%-ը կազմակերպվում է Չինաստանից:

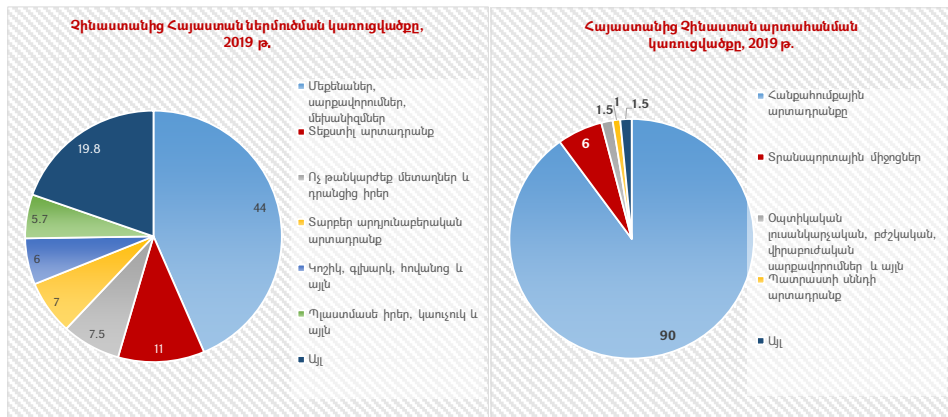
Ներմուծվող մյուս խոշոր ապրանքախումբը **տեքստիլ արտադրանքն** է, որի տեսակարար կշիռը մոտ 11% է: 2019 թ.-ին 2018 թ.-ի համեմատ այս գծով ներմուծումը կրճատվել է մոտ 6%-ով, նվազել է նաև տեսակարար կշիռը:

⁹⁹ Ներմուծման վիճակագրություն. ՀՀ ՊԵԿ, Մարտային ծառայություն, <https://www.petekamutner.am/Content.aspx?itm=csCIImportStatistics>

¹⁰⁰ “Visualizing the International Market for Computer Device Exports”. 17 August, 2020, https://howmuch.net/articles/computer-devices-exports-by-country?fbclid=IwAR2C0IsdRVZ7dW1UgGlMe07kmRhkCrOzP19sqXljuC_K0-qATF70ITMzPwo

Ներմուծվում են հիմնականում սվիտր, փուլովեր, կոստյում, ժակետ, տրիկո-տաժե այլ հագուստ, կոստյում, վերարկու, թիկնոց և այլն:

Չինաստանից ներմուծման այլ ապրանքախմբերը ներկայացված են գծապատկեր 2.8-ում:



Գծապատկեր 2.8

Հայաստանից դեպի Չինաստան արտահանման և ներմուծման կառուցվածքը, 2019 թ.

Հաջորդը **ոչ թանկարժեք մետաղներ և դրանցից իրեր** խոշոր ապրանքախումբն է. տեսակարար կշիռը՝ մոտ 7.5%: Հատկանշական է, որ նախորդ տարվա համեմատ դրա տեսակարար կշիռը փոքր-ինչ նվազել է: 2018-ի համեմատ այդ գծով ներմուծումն ավելացել է մոտ 9%-ով: Հիմնականում ներմուծվում են երկաթից հարթ գլանվածք, պտուտակ, մանեկ, գամ և այլ նման դետալներ, ոչ թանկարժեք մետաղից ամրակապ, այլումինից արտադրանքներ և այլն:

Տարբեր արդյունաբերական արտադրանքների տեսակարար կշիռը մոտ 7% է, մասնավորապես՝ հիմնականում ներմուծվում են անկողնու պարագաներ, կահույք, հեծանիվ և այլն: Նշենք, որ 2018-2019 թթ.-ին դրանց ներմուծման կշիռն ավելացել է 0,5%-ային կետով, և աճը կազմել է 21%:

Հաջորդ խոշոր ապրանքախումբն է **կոշիկ, գլխարկ, հովանոցներ, արևապաշտպան հովանոց և այլն**, որի տեսակարար կշիռը 2019 թ.-ին մոտ 6%-ից փոքր-ինչ նվազել է:

Պլաստմասսայե, ռետինե իրեր, կաուչուկ և այլն. տեսակարար կշիռը՝ 5.7%: Նշված ապրանքախմբի գծով ներմուծումն ավելացել է 21%-ով, տեսակարար կշիռը՝ նույնպես: Ներմուծվում են հիմնականում օդաճնշական ռետինե անվադողեր, պլաստմասսայե այլ իրեր:

Քիմիական և հարակից արդյունաբերության արտադրանքներ. տեսակարար կշիռը՝ մոտ 4%, նախորդ տարվա համեմատ ներմուծումն ավելացել է 32%-ով: Ներմուծվում են հիմնականում սուլֆիդներ և բազմասուլֆիդ-

ներ, գունանյութեր, ներկանյութեր, միջատասպան նյութեր, ջրածին, իներտ գազեր և այլն:

Օպտիկական, լուսանկարչական, բժշկական, վիրաբուժական սարքավորումներ և գործիքներ, ժամացույցներ. տեսակարար կշիռը՝ շուրջ 3%, նախորդ տարվա համեմատ աճել է մոտ 50%-ով: Հիմնականում աճ գրանցվել է՝ ի հաշիվ հեղուկի, գազի, էլեկտրաէներգիայի հաշվիչների, բժշկական այլ սարքավորումների ներմուծման:

Տրանսպորտային միջոցներ և սարքավորումներ. տեսակարար կշիռը կրճատվել է 1.3%-ային կետով և կազմել մոտ 3.5%: 2019 թ.-ի համեմատ ներմուծումը կրճատվել է 19%-ով: Ներմուծվում են հիմնականում բեռնափոխադրման համար շարժիչային փոխադրամիջոց, սարքեր, մասեր, սարքավորումներ: Նվազումը տեղի է ունեցել մարդատար ավտոմեքենաների ներմուծման կրճատման հետևանքով:

ՀՀ են ներմուծվում նաև ամանեղեն, տնտեսական այլ արտադրանք, թուղթ, սովարաթուղթ, փայտանյութից սալիկներ, ճամպրուկ, դրամապանակ, վազելին, պատրաստի սննդամթերքից՝ լոլիկի մածուկ, ծխախոտի հումք, հրուշակեղեն, կենդանիների կեր, շոկոլադ, պահածոյացված միրգ, գետնընկույզ, ցիտրուսային պտուղներ, սերմեր, պտուղներ, մանրացված և չորացված պղպեղ, սառեցված ձուկ և այլն:

Հատկանշական է, որ նոր զարգացումների համատեքստում, մասնավորապես՝ Թուրքիայից ներմուծման արգելքի և դրա երկարաձգման պարագայում արդեն իսկ ձեռք բերված պայմանավորվածությունների պայմաններում Չինաստանից ներմուծումը կավելանա: Հայաստանի էկոնոմիկայի նախարարության ներկայացրած նախագծում նշվում է, որ տվյալ ապրանքների ներմուծման սահմանափակման պարագայում հայկական շուկայում այդ ապրանքների պակասուրդ չի առաջանա, քանի որ դրանք հեշտությամբ կլրացվեն այլ շուկաներից Հայաստան ներմուծումների միջոցով կամ տեղական արտադրության շնորհիվ, ինչը, իհարկե, առավել նախընտրելի է¹⁰¹: 2019 թ.-ին Թուրքիայից ներմուծված 128 մլրդ դրամ ընդհանուր արժեքով ապրանքների կազմում, նախնական գնահատականներով, վերջնական սպառման ապրանքները կազմում են մոտ 100 մլրդ դրամ: Միջանկյալ սպառման ապրանքների արժեքը 28 մլրդ դրամ է: Ուսումնասիրելով Թուրքիայից և Չինաստանից ներմուծման կառուցվածքը, երբ Չինաստանից ներմուծումը գերազանցում է Թուրքիային՝ շուրջ 2.5 անգամ, հիմնականում բոլոր ապրանքատեսակների մասով նույնն է: Սակայն, էական բացառություն են մրգերը՝ խաղող, ձմերուկ, սեխ, պապայա, ծիրան, կեռաս, դեղձ և այլն,

¹⁰¹«Հայաստանի Հանրապետություն թուրքական ծագում ունեցող ապրանքների ներմուծման ժամանակավոր արգելքի մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագիծ». *Իրավական ակտերի նախագծերի հրատարակման միասնական կայք*, նյութեր, 2020, <https://www.e-draft.am/projects/2801/justification>

որոնց կշիռն ընդհանուր ներմուծման մեջ կազմում է ավելի քան կեսը: Այսինքն, այս ապրանքների առումով, այլընտրանքն այլ շուկաներ գտնելն է կամ տեղական արտադրության կազմակերպումը: Իսկ այս գործընթացը հնարավոր է իրականացնել միայն պետություն-մասնավոր հատված համակարգված քաղաքականությամբ:

Այսպես՝ ունենալով դիվերսիֆիկացված ներմուծում, սակայն ընդամենը 5 ապրանքատեսակի արտահանում (արտահանման 90%-ը), անհրաժեշտ է զարկ տալ պետություն-մասնավոր համագործակցության ակտիվացմանը և համապատասխան հարթակների ստեղծմանը, ինչպես նաև առևտրային պալատների միջև համագործակցության ամրապնդմանը: Հարկ է մշակել չինական ներդրումների ներգրավման այնպիսի կառուցակարգեր, որոնք կկրեն պարբերական բնույթ և առավել համահունչ կլինեն Չինաստանի ներդրումային քաղաքականության առանձնահատկություններին և, մասնավորապես, ՄԳՄՃ շրջանակներում իրագործվող նախագծերի տրամաբանությամբ: Նման նախագծերից մեկն էլ պղնձաձուլարանի ստեղծումն է, որի շուրջ մի քանի տարի է՝ իրականացվում են քննարկումներ, որոնք պետք է մտնեն առարկայական փուլ:

2.2

«Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությունում ՀՀ մասնակցության նախադրյալներն աշխարհաքաղաքական համատեքստում

ՀՀ-ի և ՉԺՀ-ի միջև միջպետական հարաբերությունները բազմակողմանի են, և դրանց հետևողական զարգացմամբ կողմերը ձգտում են խորացնել փոխշահավետ կապերը գործարար համայնքների միջև: ՀՀ-ՉԺՀ փոխգործակցության դրսևորումներից էր նաև Շանհայի համագործակցության կազմակերպության շրջանակներում ՀՀ-ին 2016 թ.-ի ապրիլին երկխոսության գործընկերոջ կարգավիճակ շնորհելը: Վերջին մի քանի տարիներին ՀՀ-ի և ՉԺՀ-ի միջև առևտրաշրջանառության ծավալները կայուն կերպով հատում են կես միլիարդ ԱՄՆ դոլարի սահմանագիծը: Սակայն, հարկ է հավելյալ ջանքեր գործադրել Չինաստան արտահանվող հայկական արտադրանքի տեսականին ընդլայնելու, բարձրորակ ապրանքների մուտքը չինական շուկա ապահովելու, չինական ներդրումներ ներգրավելու ուղղությամբ: Տնտեսական բնագավառի համատեղ ծրագրերն ու անելիքները, առաջին հերթին, հարկ է դիտարկել *«Մերաքսի ճանապարհի փնտրեսական գոյու սրեղծման գործում համագործակցության ամրապնդման վերաբերյալ»* հուշագրի շրջանակներում, ըստ որի՝ նախատեսվում է իրականացնել համատեղ գործողու-

թյուններ ենթակառուցվածքային շինարարության, հանքարդյունաբերության, արդյունաբերության, ազատ տնտեսական գոտիներում արտադրությունների հիմնման, արևային և այլ վերականգնվող էներգետիկայի, տեղեկատվական և հեռահաղորդակցության տեխնոլոգիաների, մի շարք այլ բնագավառներում: Իհարկե, դրանով հայ-չինական տնտեսական համագործակցությունը չի սահմանափակվում¹⁰² և հարկ է շարունակական ջանքեր ներդնել ԵԱՏՄ-ի և ՉԺՀ-ի միջև ստորագրված առևտրատնտեսական համագործակցության մասին համաձայնագրի շրջանակներում առևտրատնտեսական համագործակցությունը խթանելու ուղղությամբ:

XXI դարում ՉԺՀ-ն դարձել է համաշխարհային գործընթացներում և միջազգային քաղաքականության մեջ իր հաստատուն տեղը գրաված երկիր և համարվում է աշխարհի ուժային բևեռներից մեկը, ում հետ հաշվի են նստում թե՛ Արևմուտքում, թե՛ Արևելքում: ՉԺՀ-ն վերջին տասնամյակների տնտեսական վերելքից հետո բազմամիլիարդանոց ներդրումներ է կատարում Աֆրիկայում, Լատինական Ամերիկայում, Եվրոպայում, ԱՊՀ մի շարք երկրներում՝ Ռուսաստան, Բելառուս, Ղազախստան, Ուկրաինա¹⁰³: Այս հանգամանքները հաշվի առնելով՝ անհրաժեշտություն է առաջանում ակտիվացնել աշխատանքները չինական կապիտալը և ներդրումները դեպի ՀՀ ուղղելու համար: Այժմ ՀՀ-ում գործում են հայ-չինական տասնյակ համատեղ ընկերություններ, որոնք իրենց գործունեությունն են ծավալում սննդամթերքի, խմիչքի, ծխախոտի, տեքստիլ արտադրանքի և կոշիկեղենի մեծածախ առևտրի ոլորտում, ռեստորանային բիզնեսում, կենցաղային էլեկտրական սարքավորումների արտադրությունում: Գործում են նաև չինական ցանցային ընկերություններ, որոնք իրականացնում են դեղերի և բժշկական ապրանքների, կոսմետիկ միջոցների ու արքեստուարների մանրածախ առևտուր (Տյանշի, ՄեյՏան և այլն): Դիտարկելով Չինաստանում արտասահմանյան ներդրողների հարաբերությունները՝ կարող ենք տեսնել, որ դրանք ուղղված են համագործակցող ընկերությունների միավորմանը, ինչը միտված է մաքսիմալացնելու միմյանց կադրերի օգտագործման օգտակարությունը: Այս գործողության առանձնահատկություններից մեկը մասշտաբից արդյունքների ստացման մեծացումն է: Չինական՝ համեմատաբար լավ կրթված, կարգապահ և էժան աշխատուժի համադրումը ներդրումներ կատարող երկրների արտադրական, կառավարման և մարքեթինգի փորձի ու հմտությունների հետ, անառարկելի դրական արդյունք է տվել տարբեր երկրներում: Նույնը հնարավոր է կիրառել հայ-չինական համագործակցության դեպքում՝ որպես նվազ զարգացած երկիր դիտարկելով Հայաստանը. այսինքն՝ հայկական

¹⁰² Առավել մանրամասն տե՛ս ՀՀ ԱԳՆ պաշտոնական կայք՝ <https://www.mfa.am/hy/bilateral-relations/cn>

¹⁰³ Batabyal, A. (2019). China's worldwide investment project is a push for more economic and political power. *The Conversation*, October 17, 2019, <https://theconversation.com/chinas-worldwide-investment-project-is-a-push-for-more-economic-and-political-power-125190>

աշխատուժը, մտավոր ներուժը զուգակցել չինական ներդրումների և գործարար հմտությունների հետ և ապահովել փոխադարձ օգուտներ չինական կողմի համար ներդրումներից ստացվող եկամուտների, իսկ հայկական կողմի համար՝ նաև զբաղվածության աճի տեսքով:

Հայ-չինական համագործակցության տեսանկյունից, հետաքրքրական է նաև կրթամշակութային ոլորտում 2 երկրների միջև ձևավորված համագործակցությունը¹⁰⁴: Առաջնորդվելով փափուկ ուժի քաղաքականությամբ՝ Չինաստանը ներդրումներ է կատարել և շարունակում է կատարել Հայաստանում կրթամշակութային համագործակցության խորացման նպատակով: Տնտեսական օգնության և նմանատիպ հումանիտար օգնության նախագծերի իրականացմամբ Չինաստանը ձգտում է խորացնել հայերի դրական վերաբերմունքն իր երկրի նկատմամբ, ինչն էլ յուրաքանչյուր ոլորտում առողջ համագործակցային մթնոլորտ ստեղծելու առանցքային նախապայման է: 2012-2018 թթ.-ին Չինաստանը տնտեսական և այլ բնույթի նախագծերի իրականացման նպատակով Հայաստանին է տրամադրել 37 միլիոն ԱՄՆ դոլար¹⁰⁵: Նվիրատվության տեսքով Չինաստանի կողմից Հայաստանին տրամադրված հարյուրավոր հանրային ավտոբուսները և շտապօգնության մեքենաները մեր երկրի նկատմամբ Չինաստանի հետաքրքրության աճի ևս մեկ դրսևորում է¹⁰⁶: Դեպի ծով ելք չունեցող ՀՀ-ի համար, որի աշխարհաքաղաքական և աշխարհատնտեսական պայմանները չափազանց անբարենպաստ են, տրամադրվող օգնությունն ու ներդրումները շատ արժեքավոր են: Չինաստանի փափուկ ուժի գործիքները բաղկացած են մշակութային և կրթական նախագծերից և տեխնիկական աջակցությունից:

Հայաստանի նկատմամբ Պեկինի վարած փափուկ ուժի քաղաքականությունը չի շեղվում չինացիների ընդհանուր արտաքին քաղաքական սկզբունքներից. Պեկինը կենտրոնանում է կրթական փոխանակումների վրա¹⁰⁷: Ըստ ուսանողների փոխանակման ծրագրերի՝ ուսանողներին տրամադրվում է անվճար կացարան և ամսական կրթաթոշակ: Կրթամշակութային համագործակցության մեկ այլ կարևոր օրինակ է Կոնֆուցիուսի ինստիտուտի բացումը Հայաստանում: Նշենք, որ Հարավային Կովկասում նման առաջին կենտրոնը բացվեց Երևանի Բոյուսովի անվան պետական լեզվաբանական համալսարանում (այժմ՝ Վ. Բոյուսովի անվան պետական համալ-

¹⁰⁴ «Մեկ գոտի-մեկ ճանապարհ. ինչո՞ւ է Չինաստանը «իրապրված» Հայաստանով». Ծովինար Կոստանյանի հազարգրույցը Վարդան Աթոյանի հետ, *Dalma News*, 19.12.2017, <http://dalma.news/am/mek-goti-mek-chanaparh-inchou-e-chinastane-hayastanov/>

¹⁰⁵ “Chinese School Inaugurated in Armenia”. *Azattyun*, August 22, 2018, <https://www.azattyun.am/a/29447816.html>

¹⁰⁶ “Ambassador: China to send 200 ambulances to Armenia”. *News.am*, 15.06.2018, <https://news.am/eng/news/456965.html>

¹⁰⁷ “Armenian students mostly prefer educational institutions of China”. *Armenpress*, 11.04.2017, <https://armenpress.am/eng/news/886299/armenian-students-mostly-prefer-educational-institutions-of-china.html>

սարան)՝ 2009 թ.-ին: Կենտրոնը բավական բարձր հեղինակություն ունի՝ ներգրավելով հարյուրավոր հայ ուսանողների¹⁰⁸: 2018 թ.-ի օգոստոսը նշանավորվեց միջնակությանին և կրթական համագործակցության խորացման ևս մեկ գործուն քայլով՝ Չինաստանը բացեց ժամանակակից դպրոց Հայաստանի մայրաքաղաքում, որտեղ իրականացվում են լեզվի ինտենսիվ դասընթացներ չինացի ուսուցիչների կողմից: Ենթադրվում էր, որ 12 միլիոն ԱՄՆ դոլար արժողությամբ դպրոցի հիմնադրումը՝ նոր էջ կբացի հայ-չինական հարաբերություններում՝ հիմնվելով ընդհանուր շահերի և ռազմավարական մտածողության վրա: Չինարենի նկատմամբ հետաքրքրությունը երկրում աճում է՝ պայմանավորված նաև Չինաստանում հայկական փոքրամասնության գոյությամբ և «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության իրականացմամբ¹⁰⁹:

Նշենք, որ թեև Չինաստանի կողմից փափուկ ուժի կիրառման ձևերը, կախված տվյալ երկրի կարևորության աստիճանից, որոշակիորեն տարբերվում են, այնուամենայնիվ, Հարավային Կովկասի երկրների նկատմամբ նրա վերաբերմունքն այս առումով որակապես չի տարբերվում իր վարած ընդհանուր ռազմավարությունից:

ՄԳՄՃ շրջանակներում 2005 թ.-ից ի վեր Չինաստանի կատարած օտարերկրյա ներդրումների և շինարարության արժեքը գերազանցում է 2 տրիլիոն ԱՄՆ դոլարը: Չինական ընկերություններն ավելի քան 20 երկրում ձևավորել են տնտեսական համագործակցության 56 գոտի՝ ապահովելով 1,1 մլրդ ԱՄՆ դոլարի հարկային եկամուտներ և ստեղծելով ավելի քան 180 հազար աշխատատեղ: Հայաստանում ներդրումային դաշտի ուսումնասիրությունը թույլ է տալիս եզրակացնել, որ Չինաստանից եկող ներդրումները, ցավոք, կրում են ոչ պարբերական բնույթ: Ուշագրավ է, որ Չինաստանը Հայաստանի նկատմամբ ներդրումային հետաքրքրություն դրսևորել է նախաճգնաժամային տարիներին, մասնավորապես՝ 2007 և 2019 թ.-ին:

Հարկ է ընդգծել, որ 1988 թ.-ից մինչև 2019 թ.-ի դեկտեմբերի վերջն ընկած ժամանակահատվածում համախառն ներդրումները Չինաստանից Հայաստան կազմել են 534.9 մլն ԱՄՆ դոլար, այդ թվում՝ 528.9 մլն-ը՝ ուղղակի ներդրումների տեսքով¹¹⁰: Անխոս, անհրաժեշտություն է առաջանում մշակելու չինական ներդրումների ներգրավման այնպիսի կառուցակարգեր, որոնք կկրեն պարբերական բնույթ և առավել համահունչ կլինեն Չինաստանի ներ-

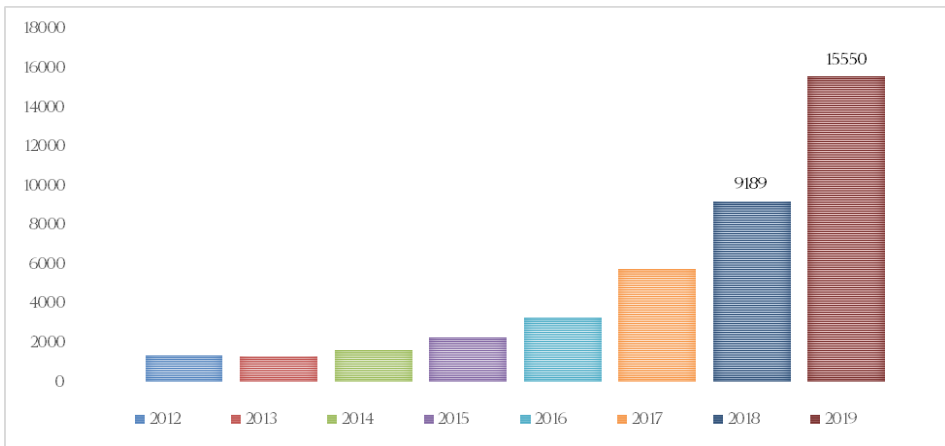
¹⁰⁸ Տե՛ս նախորդ հղումը:

¹⁰⁹ “Chinese School Inaugurated in Armenia”. *Azattyun*, August 22, 2018, <https://www.azattyun.am/a/29447816.html>

¹¹⁰ Համախառն հոսքերն ընդգրկում են 1988 թ.-ից մինչև 2019 թ. դեկտեմբերի վերջն ընկած ժամանակահատվածում միայն գործատնության արդյունքում իրականացված ներդրումների ծավալների հանրագումարը (առանց պարտավորությունների գծով մարումների, գների, փոխարժեքի և այլ փոփոխությունների՝ արտակարգ իրավիճակների, մեխանիկական սխալի և կազմակերպության ուղղակի լուծարման արդյունքում իրականացված փոփոխությունների):

դրումային քաղաքականության առանձնահատկություններին և, մասնավորապես, ՄԳՄՃ նախաձեռնության շրջանակներում իրագործվող նախագծերի տրամաբանությանը: Այս համատեքստում, բազմիցս նշվել է Չինաստանի մասնակցության անհրաժեշտությունը Հյուսիս-հարավ ավտոմայրուղու կառուցմանը (թե՛ մասնավոր ընկերությունների, թե՛ պետական մակարդակով)¹¹¹, ինչը կարող է հանգեցնել ինչպես երկու երկրների, այնպես էլ հարևան երկրների և տարածաշրջանային ինտեգրացիոն կառույցների՝ ԵՄ-ի և ԵԱՏՄ-ի միջև շահերի «խաչման» կարևոր հանգրվանի: Ուսումնասիրելով չինական կապիտալի ներհոսքն ըստ ոլորտների, նշենք, որ **չինական ընկերությունները ՀՀ-ում հետաքրքրություն են ցուցաբերում դեղերի, սննդամթերքի, խմիչքների, ջրերի, տեքստիլի, կենցաղային տեխնիկայի և ռեստորանային շուկաների, ինչպես նաև Հայաստանի մետաղական և երկաթի հանքերի նկատմամբ:**

Վերջին տարիներին (նախակորոնավիրուսային ժամանակաշրջանում), Հայաստանը դարձել էր չինացի զբոսաշրջիկների նախընտրելի վայրերից մեկը, ինչի մասին է վկայում նաև վիճակագրությունը: 2012 թ.-ից ի վեր՝ 2019 թ.-ին արձանագրվել է ռեկորդային բարձր ցուցանիշ. Չինաստանից Հայաստան էր ժամանել 15 հազար 550 քաղաքացի՝ նախորդ տարվա համեմատ 69.2%-ով¹¹² ավելի: Համեմատության համար նշենք, որ նույն ընթացքում հարևան Վրաստան է այցելել շուրջ 50,000 չինացի¹¹³:



Գծապարկեր 2.9

ՀՀ-ում չինացի զբոսաշրջիկների թիվը, 2012-2019 թթ.

¹¹¹ «Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիր». ՀՀ ASU նախարարություն, https://hti.am/main.php?lang=1&page_id=664

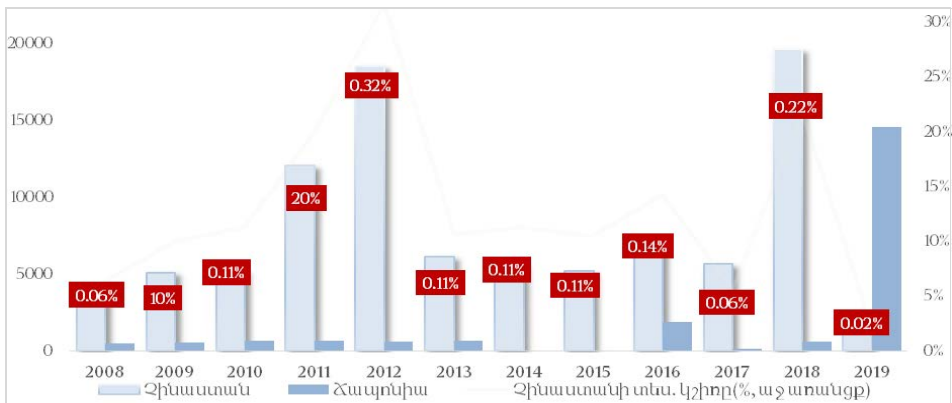
¹¹² Զբոսաշրջություն. ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարություն, <https://www.mineconomy.am/page/89>

¹¹³ Bhutia, S. (2020). Pre-coronavirus, the Caucasus was liking the Chinese tourism bump. Now what?. *Eurasianet*, February 6, 2020, <https://eurasianet.org/pre-coronavirus-the-caucasus-was-liking-the-chinese-tourism-bump-now-what>

Հատկանշական է, որ կորոնավիրուսային համավարակով ստեղծված իրավիճակը նախ և առաջ ազդել է զբոսաշրջության վրա, ուստի առաջիկա մի քանի տարիներին հազիվ թե վերականգնվի 2019-ի պատկերը, սակայն կարծում ենք, որ համավարակի վերացումից և սահմանափակումների մեղմացումից հետո Չինաստանից դեպի Հայաստան ուղևորահոսքերը կակտիվանան:

Նկատենք նաև, որ 2020 թ. հունվարի 19-ից ուժի մեջ էր մտել «ՀՀ կառավարության և ՉԺՀ կառավարության միջև սովորական անձնագրեր կրող անձանց համար մուտքի արտոնագրի պահանջի փոխադարձության սկզբունքով վերացման մասին» համաձայնագիրը¹⁴, որը, սակայն, կորոնավիրուսային համավարակով պայմանավորված, ժամակավորապես չի գործում: Սակայն, երկարաժամկետում այս համաձայնագրի կիրառումը ևս դրական ազդեցություն կթողնի երկու կողմերի զբոսաշրջության հոսքերի վրա:

Չինաստան-Հայաստան երկկողմ դիվանագիտական հարաբերություններում իրենց ուրույն տեղն ունեն Չինաստանի կողմից ՀՀ-ին տրամադրվող ամենամյա **մարդասիրական օժանդակության ծրագրերը**: Ամեն տարի Չինաստանի կառավարությունը Հայաստանին տրամադրում է մեծածավալ ֆինանսական օժանդակություն՝ մշտապես հայտնվելով 5 հիմնական դոնոր երկրների ցանկում: Այդ օժանդակության փաթեթների միջոցով էր, որ, օրինակ, Երևանում հայտնվեցին չինական արտադրության քաղաքային ավտոբուսներ ու շտապօգնության մեքենաներ:



Գծապարկեր 2.10

Մարդասիրական օգնության ծավալները, հազ. ԱՄՆ դոլար

¹⁴ «ՀՀ կառավարության և ՉԺՀ կառավարության միջև սովորական անձնագրեր կրող անձանց համար մուտքի արտոնագրի պահանջի փոխադարձաբար վերացման մասին» համաձայնագիրը վավերացնելու մասին ՀՀ օրենքը, <http://www.parliament.am/drafts.php?sel=showdraft&DraftID=54591>

Նշենք, որ Չինաստանից ուղարկվող մարդասիրական օգնության ամենամեծ ծավալները եղել են 2012 և 2018 թթ.-ին՝ կազմելով ընդհանուր օգնության համապատասխանաբար՝ 31.7%-ը և 21.8%-ը: Նկատելի անկում է արձանագրվել 2019 թ.-ին՝ գրանցելով վերջին 10 տարվա կտրվածքով ամենացածր ցուցանիշը: Համեմատականներ են տարվել նաև Ճապոնիայից ստացվող մարդասիրական օգնության ծավալների հետ, որոնք անհամամետ ավելի քիչ են, սակայն 2019 թ.-ին նշանակալիորեն ավելացել են՝ կազմելով 14.5 մլն ԱՄՆ դոլար:

ՀՀ վիճակագրական կոմիտեի տվյալներով՝ 2018 թ.-ին Չինաստանից մարդասիրական օգնության շրջանակներում ստացված ապրանքները ներկայացված են աղյուսակ 2.2-ում:

Աղյուսակ 2.2

Չինաստանից մարդասիրական օգնության շրջանակներում 2018 թ.-ին ստացված ապրանքներն ըստ ոլորտների

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Դեղագործական մթերք ▪ Մալիտակուցային նյութեր, սպինձ, մոդիֆիկացված օսլա, ֆերմենտներ ▪ Կաշվե իրեր, կենդանիների աղիքից իրեր ▪ Թուղթ և ստվարաթուղթ, դրանցից իրեր ▪ Տրիկոտաժե հագուստ և հագուստի պարագաներ՝ մեքենայական կամ ձեռքի գործվածքով ▪ Կոշիկ, գուգագուլպա, գլխարկ և նմանատիպ իրեր ▪ Խաղալիքներ, խաղեր և սպորտային գույք, դրանց մասեր և հարմարանքներ ▪ Այլ քիմիական ապրանքներ, թելեր ▪ Կաուչուկ, ռետին և դրանցից պատրաստված իրեր ▪ Պլաստմասսա և դրանից իրեր 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Կերամիկական իրեր ▪ Պղինձ, ալյումին, դրանցից իրեր, իրեր սև մետաղներից ▪ Գործիքներ՝ ոչ թանկարժեք մետաղներից ▪ Միջուկային ռեակտորներ, սարքավորումներ և մեխանիկական մասեր ▪ Վերգեռույա տրանսպորտային միջոցներ, բացի երկաթուղային կամ տրամվայի շարժակազմից, դրանց մասեր և սարքավորումներ ▪ Օպտիկական, լուսանկարչական չափիչ, բժշկական կամ վիրաբուժական սարքեր և ապարատներ, դրանց մասեր և հարմարանքներ ▪ Կահույք, անկողնային պարագաներ և դրանց հարակից մասեր ▪ Էլեկտրական մեքենաներ և սարքավորումներ, ձայնագրող ապարատներ և դրանց մասեր
---	---

Այսպիսով, չնայած շուրջ 3 տասնամյակ տևող ՀՀ-ՉԺՀ միջպետական տնտեսական փոխգործակցությանը, կարող ենք արձանագրել, որ առկա ներուժը լիովին չի օգտագործվում: Առևտրատնտեսական հարաբերությունների տեսանկյունից, այն մասամբ պայմանավորված է երկու երկրների միջև բեռնափոխադրումների լոգիստիկ համակարգի բարդությամբ՝ ուղիղ տրանսպորտային կապի բացակայությամբ: Եվս մեկ խնդիր է նաև Հայաստանում զարգացած տրանսպորտային ենթակառուցվածքի բացակայությունը: Թեև նմանատիպ օբյեկտիվ պատճառները բացասական ազդեցություն են ունենում հայ-չինական հարաբերությունների զարգացման հեռանկարների վրա, այնուամենայնիվ, դրանք չեն բացառում երկարաժամկետ հեռանկա-

րում վստահություն կերտելու և երկկողմ հաջող տնտեսական փոխգործակցություն ապահովելու հնարավորությունները:

Հայ-չինական հարաբերություններին կարող է նոր թափ հաղորդել Հայաստանի անդամակցությունը ԵԱՏՄ-ին: Այս հանգամանքը լավագույնս օգտագործելու պարագայում հնարավոր է օգուտներ ստանալ չինական ներդրումների տեսքով, քանի որ հարցերը և նախագծերը, որոնք Հայաստանը կարող է արձարծել ԵՏՀ-ի միջոցով, առավել մեծ կշիռ կունենան՝ հաշվի առնելով երկրների միջև առկա թե՛ քաղաքական, թե՛ տնտեսական կապերը: Մասնավորապես՝ ներկայում Չինաստանը ԵԱՏՄ-ի երկրորդ կարևորագույն արտաքին տնտեսական գործընկերն է (ընդհանուր առևտրի 13.6%)¹¹⁵: Ի լրումն նշենք, որ Պեկինի հետ գործընկերությունը ռազմավարական և երկարաժամկետ բնույթ է կրում, իսկ Չինաստանի մասնաբաժինը ԵԱՏՄ բոլոր երկրների արտաքին առևտրում, 2014 թ.-ից սկսած, մշտական աճ է արձանագրում:

Հայ-չինական հարաբերությունները Արցախյան հակամարտության համալրեքսրում

Չինաստանը, Հարավային Կովկասում ունենալով տնտեսական շահեր, չէր կարող որոշակի հետաքրքրություն չցուցաբերել Արցախյան վերջին պատերազմի նկատմամբ: Պատերազմի վերսկսման 2-րդ օրը Չինաստանի արտաքին գործերի նախարարությունը հույս հայտնեց, որ Հայաստանն ու Ադրբեյջանը կկարողանան իրենց տարաձայնությունները կարգավորել երկխոսության ճանապարհով, ինչն էլ ծառայում է բոլոր կողմերի շահերին¹¹⁶: Ավելի ուշ հայտարարվեց, որ Չինաստանը կշարունակի աշխատել Ռուսաստանի և միջազգային հանրության հետ՝ սպաստելու հարավկովկասյան տարածաշրջանում խաղաղության և կայունության հաստատմանը: Այսպիսով՝ Չինաստանը չեզոք դիրքորոշում ցուցաբերեց խնդրի վերաբերյալ, ինչը պայմանավորված է երկրի՝ հակամարտության կողմերի հետ ունեցած ուղղակի և անուղղակի հարաբերություններով: 2013 թ.-ից՝ ՄԳՄՃ-ի մեկնարկից սկսած, Չինաստանի առևտրաշրջանառությունը Հայաստանի, Ադրբեյջանի և Վրաստանի հետ ավելացել է համապատասխանաբար՝ 70, 100 և 60%-ով¹¹⁷: Չինաստանը մինչև 2005 թ. ներկայություն չունեի Արցախում, սակայն դրանից հետո Չինաստանից ներմուծումը Արցախ սկսել է աճել: Արցախի էկոնոմիկայի նախկին նախարարի փոխանցմամբ, Չինաստանին հետաքրքրող ոլորտներն են շինարարության տեխնոլոգիան, քարի վերամշակումը և հիդրոէներ-

¹¹⁵ Litvinova, T. (2019). Economic projects, design, institutions of Greater Eurasian Partnership. *Revista Espacios*, Vol. 40, Issue 24, <https://www.revistaespacios.com/a19v40n24/a19v40n24p01.pdf>

¹¹⁶ MFA of PRC, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1819548.shtml

¹¹⁷ Shapiro, D. (2020). US Should Keep an Eye on Rising Chinese Investment in the South Caucasus. *Russia Matters*, October 1, 2020, <https://www.russiamatters.org/analysis/us-should-keep-eye-rising-chinese-investment-south-caucasus>

գեոտիկան¹¹⁸: Ինչպես նշվում է որոշ փորձագիտական շրջանակներում, հաշվի առնելով պաշտոնական Պեկինի չեզոք վարքագիծը, Չինաստանը կողմ է Արցախյան խնդրի շուտափույթ լուծմանը և Հարավային Կովկասի սահմանների բացմանը, փակ երկաթգծերի և ճանապարհների վերագործարկմանը, որպեսզի կարողանա առևտուր անել բոլորի հետ, ստանալ այլընտրանքային ճանապարհներ դեպի Եվրոպա, և որ պատերազմների պատճառով չվտանգվեն նրա ներդրումները տարածաշրջանում¹¹⁹: Հայաստանը Չինաստանի համար գրավիչ է որպես տրանսպորտային այլընտրանք և տարածաշրջանում հնարավոր լրացուցիչ հենակետ՝ Մերձավոր Արևելքում իր շահերը պաշտպանելու համար¹²⁰:

Հայ-չինական համագործակցության համատեքստում իր ուրույն տեղն ունի ռազմական ոլորտը. 2018-ին Չինաստանը խոստացավ 1,5 միլիոն ԱՄՆ դոլարի ռազմական օգնություն տրամադրել Հայաստանին: Արդեն 2019-ի մայիսին Չինաստանի նախագահ Սի Ծինփինը վերահաստատել է Չինաստանի՝ Հայաստանի հետ քաղաքական, տնտեսական և մշակութային կապերը խորացնելու ցանկությունը:

Հաշվի առնելով ընթացիկ զարգացումները և ձևավորված երկկողմ հարաբերությունները՝ պետք է հստակ արձանագրել, որ Չինաստանի հետ առկա մակարդակի վրա հարաբերությունների պահպանումը և ՄԳՄՃ որևէ ոլորտում ընդգրկվելու հետ կապված տեսանելի քայլերի կամ աշխատանքների բացակայությունը Հայաստանի համար ռիսկեր են ստեղծում՝ թե՛ քաղաքական, թե՛ բաց թողնված տնտեսական օգուտների առումով:

¹¹⁸ Бабаян, Д. (2016). *Политика Китая в Центральной Азии, на Кавказе и в Северном Прикаспии в конце XX – начале XXI вв.* Дисс. на соис. уч. ст. доктора исторических наук, ФГБУН Институт востоковедения РАН, М., http://ivran.ru/f/Dissertaciya_Babayana_D.K..pdf

¹¹⁹ Սահակյան, Մ. (2020). Չինաստանն ու Արցախյան պատերազմը. չեզոքությունն է բոլորի հետ քիզնես անելու գրավակա՞նք. *Аналитикон*, նոյ. 2020, <http://theanalyticon.com/?p=15298&fbclid=IwAR0EG2HwvUMehtsEfCWvq5QS5gMJgEuC4brkNQccka6noiQ6-DbojIhOMmM>

¹²⁰ Bochkov, D. (2020). As Armenia and Azerbaijan Clash, where China stands?. *South China Morning Post*, October 3, 2020, <https://www.scmp.com/comment/opinion/article/3103849/armenia-and-azerbaijan-clash-where-will-china-stand>

«ՄԵԿ ԳՈՏԻ, ՄԵԿ ՃԱՆԱՊԱՐՀ»
ՆԱԽԱԶԵՌՆՈՒԹՅԱՆ ՀԱՅԱՍՏԱՆՅԱՆ
ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ՀՆԱՐԱՎՈՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ
ԵՎ ԱՌԿԱ ԽՈՉԸՆԴՈՏՆԵՐԸ

**3.1 Երկկողմ համագործակցության զարգացման
հնարավոր ուղղություններն ու խոչընդոտները.
փորձագիտական գնահատականների
ամփոփում**

Ներդրումների ներգրավման քաղաքականության և առհասարակ երկկողմ հարաբերությունների զարգացման համատեքստում ՀՀ-ի համար էական նշանակություն ունի ՄԳՄՃ նախաձեռնությունում ներգրավվելը: Ինչպես արդեն ընդգծվել է նախորդ գլխում, դա, նախ և առաջ, հնարավորություն կտա հաղթահարելու տարածաշրջանային մեկուսացումը և լրացուցիչ ֆինանսական ռեսուրսներ ներգրավելու ինչպես ենթակառուցվածքային ծրագրերում, այդ թվում՝ Հյուսիս-հարավի կառուցման, այնպես էլ համատեղ ծրագրերի իրականացման համար՝ գյուղատնտեսության, ՏՏ և մի շարք այլ ոլորտներում:

Չինական նախաձեռնության արդյունքում ՀՀ-ն կարող է շահեկան դիրքում հայտնվել՝ օգտագործելով ԵԱՏՄ անդամակցության գործոնը և դա որպես հարթակ ծառայեցնելով նաև մեզ հետաքրքրող հարցերը բարձրաձայնելու համար: Փոխադարձ շահերի համընկնման և դրանց փոխկապված զարգացման մասին հայտարարությամբ կողմերը հանդես են եկել դեռևս 2015 թ.-ին, իսկ արդեն 2018 թ. մայիսի 17-ին Աստանայում ԵԱՏՄ-ի և Չինաստանի միջև կնքվել է առևտրատնտեսական համագործակցության պայմանագիր: Մյուս կողմից՝ Հայաստանը ԵԱՏՄ անդամ միակ պետությունն է, որը ԵՄ-ի հետ ունի «Համապարփակ և ընդլայնված գործընկերության համաձայնագիր»: Դա, ինչպես նաև արտաքին առևտրի արտոնյալ ռեժիմը (GSP+) ուժի մեջ են մտել և կարող են ԵՄ-ի և Չինաստանի, ԵՄ-ի և ԵԱՏՄ-ի միջև առևտրատնտեսական հարաբերությունների զարգացման համար ստեղծել լրացուցիչ հնարավորություններ:

Ե՛վ Հայաստանի, և՛ Չինաստանի կառավարությունները վկայում են, որ երկկողմ առևտրի ծավալը, թեև գրանցված աճին, լիովին չի արտացոլում ՀՀ-ի և ՉԺՀ-ի միջև համագործակցության իրական տնտեսական ներուժը, և կարծես տարիներ շարունակ պայմանավորվածությունների մակարդակում քննարկվում է առավել մեծ ջանքեր գործադրելու անհրաժեշտության մասին՝ երկու երկրների միջև առևտուրն ընդլայնելու նպատակով: Հատկանշական է

նաև ՉԺՀ գլխավոր մաքսային վարչության և ՀՀ գյուղատնտեսության նախարարության միջև ստորագրված՝ «Հայաստանից Չինաստան արտահանվող մեղրի պարենային անվտանգության, անասնաբուժական ոլորտում և բույսերի պահպանության մասին» արձանագրությունը, որը, ինչպես արդեն նշել ենք նախորդ գլխում, գյուղատնտեսական մթերքների համար Չինաստանի շուկա դուրս գալու հարցում հարմար պայմաններ է նախատեսում: Մրան զուգահեռ, համագործակցության տեսանկյունից, ուշագրավ է հայկական կողմի առաջարկը՝ հիմնելու Չինաստանի տեսչական և կարանտինային մարմինների կողմից հավատարմագրված պարենային անվտանգության հայ-չինական լաբորատորիաներ, որոնք միաժամանակ ծառայելու են որպես երկու կողմերի համատեղ հետազոտությունների և փորձի փոխանակման հարթակ:

Հետաքրքրական է նաև երկրների համագործակցությունը արդյունաբերության ոլորտում: Լոռու մարզում հանքային ջրի արտադրության, Երևանում կարի ֆաբրիկայի կառուցման համար ներդրումային ծրագրերի իրականացումը ներկայում փոխգործակցության կարևոր մասն է կազմում: Մեծ է հետաքրքրությունը պղնձի, մոլիբդենի և մետալուրգիական այլ ռեսուրսների կիրառման ոլորտում ներդրումներ կատարելու, դեղագործական, զարդերի, սննդի և տեքստիլ արդյունաբերության, ինչպես նաև բարձր տեխնոլոգիաների և նորարարության ոլորտի նկատմամբ: Մեկ այլ կարևոր համագործակցության օբյեկտ է պղնձաձուլարանի կառուցումը, և ինչպես արդեն նշել ենք, 2020 թ.-ի դեկտեմբերին պաշտոնական մակարդակում անդրադարձ է կատարվել պղնձաձուլարանի կառուցման շուրջ քննարկումները վերսկսելու հնարավորությանը, ինչի վերաբերյալ գործընթացը սկսվել էր դեռ ավելի վաղ, սակայն ժամանակավորապես դադարել էր՝ պայմանավորված կորոնավիրուսային համավարակով¹²¹: Տարբեր շրջանակներում քննարկվում է նաև «Նաիրիտ» գործարանի վերաբացման հնարավորությունը, սակայն դեռևս 2019 թ.-ին ՀՀ փոխվարչապետ Տիգրան Ավինյանը Չինաստան կատարած այցի շրջանակում նշել էր, որ պետք է ուսումնասիրել զագի գները, լոգիստիկայի սխեմաները, և եթե դրանք զարգացման ինչ-որ հնարավորություններ ընձեռեն, ապա «Շանսի-Նաիրիտ» հայ-չինական գործարանն էլ, մյուս ներդրողներն էլ կհետաքրքրվեն դրանցով: Դրանից հետո՝ արդեն 2020 թ.-ի սկզբին, Հայաստանի կառավարությունը բանակցում էր իրականական ընկերություններից մեկի հետ՝ «Նաիրիտ» գործարանի հնարավոր վերագործարկման շուրջ՝ միաժամանակ չբացառելով այն վաճառելու հնարավորությունը: Իրանական ընկերությունը, որը ԱՄՆ-ի պատժամիջոցների տակ էր, նախատեսում էր իրականացնել իրագործելիության ուսումնասի-

¹²¹ «Փոխվարչապետ Տիգրան Ավինյանն ընդունել է Չինաստանի դեսպանին», ՀՀ կառավարություն, 11.12.2020, <https://www.gov.am/am/news/item/14953/?fbclid=IwAR0z0bl5dWZehpPwwSHugCjWwVldzeTCAQXrNGKizdWbwkiLlNqAXXxpE0>

րություն (feasibility study), որը պետք է ավարտվեր 2020 թ. մարտի վերջին¹²²: Թեև այս գործընթացի մասին այժմ որևէ տեղեկություն հայտնի չէ, այնուամենայնիվ գործարանի վերաբացման հնարավորությունը ևս պետք է դիտարկել տարբեր կողմերի շահերի համատեքստում՝ ընտրելով Հայաստանի համար լավագույն տարբերակը:

Բացի վերոնշյալ ուղղություններից, նշենք, որ Հրազդանի ՋԷԿ-ի հինգերորդ բլոկի վերանորոգման և վերակառուցման համար անհրաժեշտ միջոցների 80%-ը ստացվել է Չինաստանից: Այումինի արտադրության ոլորտում չինական Dalian Guoming Group-ը 2019 թ.-ի փետրվարին հայտարարել է, որ մտադրություն ունի ներդնելու մոտ 100 միլիոն ԱՄՆ դոլար՝ Հայաստանում արդյունաբերական գոտի ստեղծելու համար, սակայն տեսանելի քայլեր այդ ուղղությամբ ևս չկան: Չինական մեկ այլ՝ New Yida ընկերությունը, 5 միլիոն ԱՄՆ դոլար է ներդրել Հայաստանում հանքային ջրի արտադրության և շրջանային նոր գործարանում¹²³: Բացի արդյունաբերական ոլորտում հայտարարված նախագծերից, հնարավոր ուղղություն է զբոսաշրջությունը, որտեղ նոր վիզային ռեժիմի պայմաններում՝ համավարակի հաղթահարումից հետո, զգալի դրական տեղաշարժ կարձանագրվի:

Ելնելով հետազոտական խմբի առջև դրված խնդիրներից, հնարավորինս առարկայական հարցերի վերհանման նպատակով՝ խմբի անդամները հանդիպում-քննարկումներ են ունեցել ինչպես ոլորտի փորձագիտական հանրույթի, այնպես էլ գործարարների, առևտրային և գործատուների ներկայացուցիչների հետ:

Հետազոտական խմբի անդամները հանդիպել են Չինաստանում ՀՀ առևտրաարդյունաբերական պալատի ներկայացուցիչ Արթուր Եգորյանի և ՉԺՀ-ում Հայաստանի արդյունաբերողների և գործարարների միության ներկայացուցիչ Ռուբեն Կոպյանի հետ: Վերջիններս հայտնել են, որ 2017 թ.-ի նոյեմբերի 17-ին ՉԺՀ Շանդունգ նահանգի Չինդաո քաղաքում ՉԺՀ-ում ՀՀ դեսպանության՝ ի դեմս արտակարգ և լիազոր դեսպան Սերգեյ Մանասերյանի, ՀՀ արդյունաբերողների և գործարարների միության՝ ի դեմս ՉԺՀ-ում լիազորված անձ Ռուբեն Կոպյանի, ՀՀ առևտրաարդյունաբերական պալատի՝ ի դեմս ՉԺՀ-ում լիազորված անձ Արթուր Եգորյանի և «Գոտի և ճանապարհի համագործակցության նորարարական կենտրոն» հիմնադրամի միջև կնքվել են ՀՀ համագործակցության գրասենյակի հիմնադրման և աջակցության ցուցաբերման մասին պայմանագրեր¹²⁴: Ստորագրված պայ-

¹²² «Հայաստանի կառավարությունը «Նաիրիտի» շուրջ բանակցում է ԱՄՆ պատժամիջոցների ներքո գտնվող իրանական ընկերության հետ». *Azattyun*, 10.02.2020.

<https://www.azattyun.am/a/30426527.html>

¹²³Hovhannisyann, A. (2019). Armenian-Chinese relations. *Orbeli Center*, 22.05.2019,

<https://orbeli.am/en/post/214/2019-05-22/Armenian-Chinese+relations>

¹²⁴ «Հայ-չինական կապեր». *Հայասրանի արդյունաբերողների և գործարարների միություն*, 23.11.2017, <http://umba.am/hy/topic.php?id=21778>

մանագրերի համաձայն՝ չինական կողմը Հայաստանի արդյունաբերողների և գործարարների միությանը և ՀՀ առևտրաարդյունաբերական պալատին ՄԳՄՃ համագործակցության նորարարական կենտրոնում **5 տարի ժամկետով տրամադրում է հայկական արտադրության ապրանքների և ծառայությունների ցուցադրման և ներկայացման համար հարմարեցված տաղավարներ և համապատասխան գրասենյակային տարածքներ:** Ա. Եգորյանը տեղեկացրել է, որ յուրաքանչյուր գործարար, որը ցանկություն կունենա քիզնես գործունեություն իրականացնելու ՉԺՀ-ում, կարող է օգտվել այդ գրասենյակային տարածքից և, առանց որևէ վարձավճարի, մասնաճյուղ բացել ՉԺՀ-ում: Նշենք նաև, որ Եգորյանը և Կոսյանը Araratmall.com ընկերության համահիմնադիրներն¹²⁵ են, որոնք Հայաստանից ոգելից խմիչքներ են արտահանում Չինաստան, հիմնականում՝ կոնյակ, գինի, օղի:

Քննարկումների ընթացքում գործարարները ներկայացրել են այն հիմնական խոչընդոտները, որոնք հայկական ապրանքները դուրս են մղում չինական շուկայից: Գործարարների դիտարկումները ներկայացված են ամփոփ.

- **Բեռնափոխադրումների գործընթացի կազմակերպման դժվարություններ, մեծ ծախսեր:** Ապրանքափոխադրումներն իրականացվում են օդային և ցամաքային ուղով, ըստ գործարարների՝ օդայինի դեպքում ապրանքը Չինաստան է հասնում 7 օրվա ընթացքում, իսկ ցամաքայինի դեպքում՝ 50:
- **Բարձր մաքսատուրքեր:** Գործարարների հաղորդմամբ՝ հիմնական խոչընդոտը, որի պատճառով հայկական ապրանքները չեն դիմանում մրցակցությանը, բարձր մաքսատուրքերն են, մասնավորապես՝ կոնյակի դեպքում՝ 63%, գինու դեպքում՝ 48%, իսկ մրգային գինիների դեպքում՝ 82%: Համեմատության համար նշենք, որ հարևան Վրաստանում 2018 թ. հունվարի 1-ին ուժի մեջ է մտել Չինաստանի հետ կնքված Ազատ առևտրի համաձայնագիրը: Ավելին, Արևելյան գործընկերության երկրներից Վրաստանը միակն է, որի հետ Չինաստանը ստորագրել է այդպիսի համաձայնագիր, ինչն անկասկած բարձրացնում է վրացական ապրանքների մրցունակությունը չինական շուկայում: Այսպես, ըստ Չինաստանի հետ կնքված Ազատ առևտրի համաձայնագրի, Վրաստանը մաքսատուրքերից ազատել է չինական ապրանքատեսակների 95.6%-ը, իսկ Չինաստանը համապատասխանաբար՝ 91%-ը: Առևտրի ազատականացումը թույլ կտա ընդլայնել վրացական արտահանողների հնարավորությունները՝ առանց երկիրն էժան սպառողական ապրանքներով ողողման ռիսկի:
- **Դիվանագիտական և քաղաքական հարթություններում բացթողումներ, ՀՀ հեղինակության և ճանաչելիության մակարդակի**

¹²⁵ Araratmall.com ընկերություն, <https://www.araratmall.com/about/info/>

բարձրացման անհրաժեշտություն: Գործարարների պնդմամբ՝ ՀՀ ներկայացուցչությունը Չինաստանում ՀՀ հարևան երկրներին էականորեն զիջում է՝ սկսած դիվանագիտական ստորաբաժանումից, վերջացրած առևտրային, տնտեսական կցորդների ինստիտուտով: Եթե, օրինակ, հարևան Վրաստանը կամ Ադրբեջանը Չինաստանում ունի մի քանի տասնյակի հասնող անձնակազմ և մասնագիտացված կցորդների ինստիտուտ, ապա Հայաստանի դեպքում ամբողջ ներկայացուցչության թիվը գրեթե չի հասնում 2 տասնյակի: Միաժամանակ, գործարարների պնդմամբ՝ Չինաստանում ՀՀ-ն՝ որպես երկիր և հայկական մրցունակ ապրանքները՝ որպես ապրանքանիշ ներկայացնելու անհրաժեշտություն կա, ուստի հարկավոր է ներգրավված լինել տարբեր հարթակներում, սինպոզիումներում և ցուցահանդեսներում՝ հայկական արտադրանքը գովազդելով և դրա համեմատական առավելությունները ներկայացնելով: Գործարարները դժգոհություն էին հայտնում առևտրային կցորդի ինստիտուտի ոչ լիարժեք աշխատանքից՝ պայմանավորված օբյեկտիվ և սուբյեկտիվ պատճառներով, ընդգծելով, որ պետք է ՉԺՀ ուղարկվելին մի քանի կցորդներ, որոնք տարբեր ձևաչափերով կակտիվացնեն հայ-չինական տնտեսական հարաբերությունները¹²⁶:

Հետազոտական աշխատանքի շրջանակներում հանդիպումներ են կազմակերպվել ոլորտին առնչվող փորձագիտական հանրույթի ներկայացուցիչների և այլ շրջանակների ու շահառուների (stakeholders) հետ: Մասնավորապես՝ առարկայական քննարկում է ծավալվել ««Չինաստան-Եվրասիա» քաղաքական և ռազմավարական հետազոտությունների խորհուրդ» հիմնադրամի ղեկավար Մ. Մահալյանի հետ. արձարծվել են ՄԳՄՃ նախաձեռնության ֆինանսավորման գործընթացում ՀՀ մասնակցության խնդիրները և այդ ֆինանսական օղակներին ՀՀ հասանելիության խոչընդոտները, ԵԱՏՄ-ՉԺՀ համագործակցության շրջանակներում ՀՀ-ի համար ստեղծված նախադրյալները և հնարավորությունները: Բացի այդ, վեր են հանվել բովանդակային խնդիրներ՝ կապված ՀՀ-ՉԺՀ դիվանագիտական և գործընկերային հարաբերությունների հարթությունում առկա բացերի, Չինաստանի դերի թերագնահատման և ոչ համակարգված արտաքին քաղաքականության հետ: Մ. Մահալյանի խոսքով՝ Չինաստանի կառավարության «Go Global»

¹²⁶ ՀՀ էկոնոմիկայի նախարար Տիգրան Խաչատրյանը նշել է, որ Հայաստանը դեսպանություններում մշտական առևտրային ներկայացուցիչների կարիք չունի, և խնդիրները կարելի է լուծել դիվանագիտական ներկայացվածությամբ, տե՛ս <https://armenpress.am/arm/news/1018785.html> ; Մշտական առևտրային ներկայացուցիչների անհրաժեշտության մասին տե՛ս նաև Atoyan, K. (2014). Role of Small and Medium Business in Stimulation of Export in Republic of Armenia. In *International Conference on Business, Sociology and Applied Sciences*, March 26-27, 2014 Kuala Lumpur (Malaysia), 1-4.

քաղաքականության շրջանակներում¹²⁷, ներդրումների ներգրավման տեսանկյունից, առավել նպատակահարմար է գործարար ծրագրեր մշակել արդեն գործող կազմակերպությունների հետ, և եթե հաջողվի ապացուցել, որ ներդրված գումարի կամ չինական տեխնիկայի ու տեխնոլոգիաների շնորհիվ ստացվող արդյունքի դեպքում չինական կողմը կշահի այդ գործարքից, ապա կունենանք ներդրումների ներգրավման հաջողված փորձ: Սահակյանի փոխացմամբ՝ չինական կողմի համար էական նշանակություն ունեն գործընկերային կապերի, հարաբերությունների հիմնումը և պահպանումը, ինչը հնարավոր է իրագործել «Կրթություն-մասնագետներ-արդյունք» շղթայի լիակատար գործարկման պարագայում: Անհրաժեշտ է նաև ջանքեր գործադրել ոլորտի որոշում կայացնողների մասնագիտական հմտությունների բարձրացման, արդյունավետ կադրային քաղաքականության իրականացման, արտաքին քաղաքականության հստակ ուրվագծման և վերջնարդյունքի ապահովման ուղղությամբ: Մ. Սահակյանի գնահատմամբ՝ ընդհանուր առմամբ, վերջին չորս տարիների ընթացքում հայ-չինական հարաբերությունները լճացման փուլում են, որի վառ ապացույցն է այն, որ երկկողմ հարաբերություններում չկա զարգացման հստակ ճանապարհային քարտեզ:

«Օրբելի» կենտրոնի փորձագետ, արևելագետ **Կ. Վերանյանի** դիտարկմամբ՝ Չինաստանը մեծածավալ ռեսուրսներ է ծախսում ԱՊՀ տարածքում Հատուկ տնտեսական գոտիների (ՀՏԳ)¹²⁸ ստեղծման և գործարկման ուղղությամբ: Այս համատեքստում, իրատեսական է նաև հայ-չինական հարաբերությունների զարգացումը հենց այս ուղղությամբ, հաշվի առնելով նաև այն, որ Հայաստանը բավական լուրջ կշիռ և փորձառություն է կուտակել հատկապես ՏՏ և բարձր տեխնոլոգիաների ոլորտում և կարող է գրավիչ դաշտ ապահովել համատեղ տեխնոլոգիական պարկի նախագծի զարգացման համար:

Հայաստանում «Կոնֆուցիոս» ինստիտուտի տնօրեն **Գ. Սարգսյանի** դիտարկմամբ, ՄԳՄՄ նախաձեռնության մի մասը դառնալու համար հայկական կողմը պետք է ակտիվացնի հանրային, հասարակական դիվանագիտությունը, այսինքն՝ ավելի հաճախ ներկայացնի Հայաստանը և հայերին Չինաստանում՝ միաժամանակ, չնոռանալով Հայաստանում չինարենի և չինական մշակույթի տարածման մասին: Նա, մատնանշելով երկկողմ հարա-

¹²⁷ Խրախուսվում է տեղական ձեռնարկություններին դառնալ համաշխարհային՝ ներդրումներ կատարելով արտաքին շուկաներում, բայց նաև չանտեսել Չինաստանի դիվանագիտական նպատակներն ու շահերը:

¹²⁸ ՀՏԳ-ն տվյալ պետության կողմից հատկացված տնտեսական նշանակությամբ առևտրատնտեսական տարածք է, որտեղ գործում են դրամավարկային, հարկային, մաքսային և այլ ոլորտային արտոնյալ իրավակարգավորումներ ու գործառնություններ: ՀՏԳ-ն տնտեսական ինտեգրացիոն հարթակ է, որը տվյալ ազգային տնտեսությունը, համագործակցելով տարբեր երկրների պետական ու մասնավոր կազմակերպությունների հետ, մեկ պատուհանի սկզբունքով աշխարհի տարբեր անկյուններից կուտակում է օտարերկրյա ֆինանսական ու ներդրումային հոսքեր՝ տնտեսության գործունեության այն ընտրության հնարավորությամբ:

բերություններում առկա խնդիրները, ընդգծել է, որ թեև ԱԺ-ում ձևավորվել է Հայաստան-Չինաստան բարեկամական խումբ, այդուհանդերձ, դրա գործունեության արդյունքները տեսանելի չեն: Նրա կարծիքով՝ երկկողմ հարաբերություններում հայկական կողմը պետք է ավելի նախաձեռնողական լինի և ակտիվություն դրսևորի, նախ և առաջ՝ կրթական, մշակութային ոլորտներում:

Քաղաքական գիտությունների դոկտոր **Վ. Աթոյան** այս առումով նշել է. «Ներկայում տարբեր երկրներ միջազգային ասպարեզում ազգային շահերի առաջնության նպատակով լայնորեն օգտվում են Երկրորդ շավիղի դիվանագիտության գործիքակազմից: Ցավոք, Հայաստանում այս ուղղությամբ համակարգված քաղաքականություն, ինչպես նաև համապատասխան աշխատանք չեն իրականացվում, մասնավորապես՝ արտերկրի փորձագիտական հանրույթի և համապատասխան հաստատությունների հետ: Վերջին հանգամանքը հատկապես կարևոր է, քանի որ բազմաթիվ երկրներում, այդ թվում՝ Չինաստանում, փորձագիտական համայնքը և ուղեղային կենտրոնները ռազմավարական գաղափարների իրագործման ու իշխանության մարմինների որոշումների մշակման գործընթացի կարևոր մասնակիցներ են, ուստի որոշակի ազդեցություն ունեն որոշում ընդունողների և այս կամ այն հարցի վերաբերյալ հանրային կարծիքի ձևավորման վրա: Հետևաբար՝ նրանց հետ նպատակաուղղված աշխատանքը հնարավորություն կտա որոշակի ազդեցություն ունենալու նաև այդ պետությունների քաղաքականության վրա: Այս առումով, Չինաստանը, ներկայի և ապագայի համատեքստում, Հայաստանի համար առանցքային ու ռազմավարական նշանակություն ունեցող երկիր է, ուստի պետության համակարգմամբ Երկրորդ շավիղի դիվանագիտության ակտիվացումը և արտաքին քաղաքականության մեջ, այդ թվում՝ տնտեսական փոխգործակցությանն առնչվող խնդիրների լուծման գործում ոչ պետական դերակատարների, փորձագիտական հանրույթի ինստիտուցիոնալ և անհատական մակարդակով ընդգրկումը կարող են էականորեն բարելավել քաղաքական, տնտեսական, մշակութային և գիտակրթական ոլորտներում ՀՀ-ՉԺՀ կապերը, նպաստել երկկողմ օրակարգին առնչվող բազմաթիվ խնդիրների լուծմանը»¹²⁹:

Այսպիսով՝ քննարկումների և հանդիպումների ընթացքում վեր են հանվել հայ-չինական հարաբերությունների զարգացումը խոչընդոտող մի շարք կիրառական և գործնական բնույթի խնդիրներ՝ պայմանավորված օբյեկտիվ և սուբյեկտիվ պատճառներով, որոնց վերաբերյալ աշխատանքի վերջում ներկայացվել են որոշակի առաջարկություններ:

¹²⁹ Առավել մանրամասն տե՛ս՝ Աթոյան, Վ. (2019). *Ուղեղային կենտրոններ. ռազմավարական գաղափարներին դարբնացնելը*. Եր., «Զանգակ» հրատ., 216 էջ, ինչպես նաև՝ Աթոյան, Վ., & Մովսիսյան, Շ. (2016). *Չինաստանի ուղեղային կենտրոնները*. Եր., «Տնտեսագետ» («Ամբերդ» մատենաշար, N 29), 80 էջ:

3.2

«Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությանը ՀՀ մասնակցության ընդլայնման հնարավորությունները

Տարածաշրջանային վերջին զարգացումների համատեքստում նոր թափով քննարկվում է Հյուսիս-հարավ միջանցքի իրագործումը, ավելին, 2021 թ.-ի սկզբին Հնդկաստանն առաջարկել է Իրանի Չաբահար նավահանգիստը ներառել Հյուսիս-հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքում, և այդպիսով՝ երկիրը Ռուսաստանի հետ կապել Իրանի միջոցով¹³⁰: Ավելի ուշ Իրանում Հնդկաստանի դեսպանը հայտարարել է¹³¹, որ Չաբահար նավահանգիստը Իրան-Հնդկաստան համագործակցության միջոցով միացնելու է տարածաշրջանի երկրների մայրուղիները Հյուսիս-հարավ միջանցքով: Նրա խոսքով, Իրանը և Հնդկաստանը կարող են մեծ քայլ ձեռնարկել և Չաբահարի համակողմանի զարգացմամբ նպաստել տարածաշրջանում խաղաղության հաստատմանն ու աղքատության հաղթահարմանը: Դեսպանն ընդգծել է. «Մենք նախատեսում ենք կառուցել Հյուսիս-հարավ տրանսպորտային միջանցքը և Հայաստանի տարածքով միացնել արևմտյան Չաբահար նավահանգիստը և Հնդկական օվկիանոսը Հելսինկիին»¹³²: Ակնհայտ է, որ նման հայտարարություններն ունեն քաղաքական հիմք, և հարց է առաջանում՝ արդյո՞ք Հայաստանը կկարողանա օգտագործել պատեհ առիթը՝ առաջ մղելու իր շահը և դուրս չմնալու խոշոր ենթակառուցվածքային ծրագրերից: Այնուամենայնիվ, նման իրադարձությունների տեսանկյունից, Հայաստանի համար վերստին կարևորում են ենթակառուցվածքների զարգացումը, Հյուսիս-հարավ ռազմավարական ծրագրի վերջնական իրագործումը: Իրանի և Հնդկաստանի՝ ԵԱՏՄ-ի միջոցով Հայաստանի հետ տնտեսական ինտեգրումը կարող է նպաստել Հյուսիս-հարավ տրանսպորտային միջանցքի զարգացմանը: **Հյուսիս-հարավ միջանցքի գործարկումը հնարավորություն կտա ԵԱՏՄ երկրների և Հնդկաստանի միջև տարանցիկ հեռավորությունը կրճատելու 40%-ով, առևտրի համար ծախսվող ժամանակը՝ 50%-ով և տրանսպորտային ծախսերը՝ 30%-ով**¹³³: Նման համագործակցությունը, առաջին հերթին, ենթադրում է փոխադարձ առևտրի ազատականացում՝ բարենպաստ սակագնային և ոչ սակագնային կարգավորման ռեժիմների հաս-

¹³⁰ “India proposes inclusion of Iran’s Chabahar Port in International North South Transport Corridor”. *The Economic Times*, March 5, 2021, <https://economictimes.indiatimes.com/>

¹³¹ “Iran’s Chabahar port highway connecting regional countries: Indian envoy”. *Islamic Republic News Agency*, March 8, 2021, <https://en.irna.ir/news/84257189/Iran-s-Chabahar-port-highway-connecting-regional-countries-Indian>

¹³² Khabar Online. March, 2021, <https://www.khabaronline.ir>

¹³³ Chatterjee, B. & Singh, S. (2015). An Opportunity for India in Central Asia. *The Diplomat*, May 4, 2015, <http://thediplomat.com/2015/05/an-opportunity-for-india-in-central-asia/>

տատմամբ: Այս պայմաններում հնդկական ընկերությունները հնարավորություն կունենան մուտք գործելու ԵԱՏՄ 170-միլիոնանոց, իսկ ԵԱՏՄ ընկերությունները՝ Հնդկաստանի 1,2 միլիարդանոց շուկա: Հնդկական կողմի հետ համագործակցության գերակա ուղղություններն են էներգետիկան, դեղագործությունը, առողջապահությունը, ՏՏ և ծառայությունների ոլորտները: Հաշվի առնելով, որ այդ ոլորտներն առաջատար կամ հեռանկարային են Հայաստանի համար՝ Հնդկաստանից կարող են նշանակալի ներդրումներ հոսել Հայաստան: Ավելին, ԵԱՏՄ-ն ստեղծել է ընդհանուր դեղագործական շուկա, որը կարող է արագացնել հնդկական ապրանքների մուտքը ԵԱՏՄ¹³⁴: Այս առումով, առավել հետաքրքրական է դեղագործական ապրանքների առևտուրը ՀՀ-ի և Հնդկաստանի միջև: Այս մասին 2019 թ.-ի նոյեմբերին Հայաստան-Հնդկաստան դեղագործական բիզնես համաժողովի շրջանակներում խոսել է ՀՀ-ում Հնդկաստանի դեսպանը՝ անդրադառնալով նաև ՀՀ վիճակագրական կոմիտեի կողմից երկու երկրների առևտրաշրջանառության վերաբերյալ ներկայացվող տվյալներին: Նա նշել է, որ եթե 2017 թ.-ի ընթացքում Հնդկաստանից Հայաստան արտահանումը կազմել է 29.56 մլն ԱՄՆ դոլար, որից 680.000 ԱՄՆ դոլարը՝ դեղագործական արտադրանք, ապա 2018 թ.-ին արտահանման ինդեքսը կազմել է 51.42 մլն ԱՄՆ դոլար, որից 670.000 ԱՄՆ դոլարը՝ դեղագործական արտադրանք: Ինչպես տեսնում եք, դեղագործական արտադրանքի տեսակարար կշիռը Հնդկաստանից դեպի Հայաստան ապրանքների արտահանման ընդհանուր ծավալում բավական մեծ է: Մինչդեռ 2017 թ.-ին Հայաստանից դեպի Հնդկաստան արտահանվել է 25,900 ԱՄՆ դոլար արժողությամբ դեղագործական արտադրանք, իսկ 2019 թ.-ի առաջին կիսամյակում ընդամենը 3000 ԱՄՆ դոլարի արտադրանք¹³⁵: Հայաստանից դեպի Հնդկաստան դեղագործական արտադրանքի արտահանման նույնաբնույթ ցուցանիշներ են արձանագրվել նաև 2020 թ.-ի առաջին կիսամյակում (շուրջ 3000 ԱՄՆ դոլար)¹³⁶:

Այս առումով, ՀՀ-ի կարևորությունն էլ ավելի է ընդգծվում՝ հաշվի առնելով մի քանի հանգամանքներ.

1. ՀՀ-ն ԵԱՏՄ անդամ երկիր է, որի հետ 2019-ի հոկտեմբերին Չինաստանը ստորագրել է առևտրատնտեսական համագործակցության համաձայնագիր¹³⁷: Հատկանշական է, որ Մեծ եվրասիական գործընկե-

¹³⁴ Jiang, Y. (2020). Russia's Strategy in Central Asia: Inviting India to Balance China. *The Diplomat*, January 23, 2020, <https://thediplomat.com/2020/01/russias-strategy-in-central-asia-inviting-india-to-balance-china/>

¹³⁵ "Armenian-Indian ties have great potential for development in pharmaceutical industry". *ARMENPRESS*, October 29, 2019, <https://armenpress.am/eng/news/993269.html>

¹³⁶ «Արտահանման վիճակագրություն, ՀՀ արտաքին առևտրի ընդհանուր արդյունքները՝ երկրների խմբերով (2019-2020 թթ.), Առաջին կիսամյակ». ՀՀ ՊԵԿ Մաքսային ծառայություն, <https://www.petekamutner.am/Content.aspx?itn=csCIForeignTradeByCountries>

¹³⁷ «ԵԱՏՄ երկրների կառավարությունների ղեկավարները, Չինաստանի հետ համատեղ, ընդունել են հայտարարություն՝ ԵԱՏՄ-ի և ՉԺՀ-ի միջև առևտրատնտեսական համագործակցության մասին

րության գաղափարի շրջանակներում ԵԱՏՄ երկրներում չինական ՄԳՄՃ նախաձեռնության իրագործումն առավել քան իրատեսական է:

2. ՀՀ-ն սահմանակից է 80-միլիոնանոց Իրանին, որի հետ ԵԱՏՄ-ն նախատեսում է ստորագրել ազատ առևտրի համաձայնագիր, իսկ նախնական համաձայնագիրն արդեն իսկ 2020-ի նոյեմբերից գործում է: Միաժամանակ, ՀՀ-Իրան սահմանին ստեղծվել է Մեղրու ազատ տնտեսական գոտին, որը հնարավորություն կտա զարգացնելու հարաբերություններ Իրանի հետ՝ վարելով զգուշավոր քաղաքականություն, հաշվի առնելով հայկական շուկայի առանձնահատկությունները:
3. Հայաստանի համար ռազմավարական նշանակություն ունի Հյուսիս-հարավ միջանցքը. Իրան-Չինաստան գործող տարանցիկ ճանապարհների Պարսից ծոց-Սև ծով տրանսպորտային միջանցքի ինտեգրումը հնարավորություն կտա գործարկելու Չինաստան – Եվրոպա ևս մեկ երթուղի, որը կանցնի Հայաստանի տարածքով: Վերջինս Չինաստանին թույլ կտա ավելացնել եվրոպական շուկայում իր մասնաբաժինը և ստանալ լրացուցիչ շահույթ: ՀՀ-ում Հյուսիս-հարավ ավտոճանապարհի կառուցումը¹³⁸ բխում է Չինաստանի ռազմավարական շահերից, ինչը օբյեկտիվ հիմք է նախագծում չինական ներդրումների ներգրավման համար: Տվյալ հնարավորության իրականացումը կարող է էական նշանակություն ունենալ ՀՀ աշխարհառաժամավարական ռեսուրսի մեծացման գործում:
4. Այս պայմաններում Հայաստանին լրացուցիչ գրավչություն է հաղորդում ԵՄ-ի հետ ստորագրված՝ «Համապարփակ և ընդլայնված գործընկերության» համաձայնագիրը, որը վավերացվել է դեռևս 2017 թ.-ի նոյեմբերին: Հայտնի է նաև, որ 2014 թ. հունվարի 1-ին՝ Եվրոպական հանձնաժողովի որոշմամբ, ՀՀ-ն ընդգրկվել է ԵՄ վերանայված «Արտոնությունների ընդհանրացված և համալրված համակարգի (GSP+)» արտոնյալ առևտրային ռեժիմի նոր փուլում:

Ցավոք, մինչ Հայաստանը հայտարարում է ՄԳՄՃ նախաձեռնության մեջ ներգրավվելու պատրաստակամության մասին, տարածաշրջանի մյուս երկրները, ներառյալ Ադրբեջանը, Վրաստանը և Թուրքիան, արդեն իսկ առաջարկել են փոխշահավետ նախագծեր՝ առարկայապես այս նախաձեռնությանն ինտեգրվելու նպատակով: Այս երկրներն ակտիվորեն մասնակցում

համաձայնագիրն ուժի մեջ մտնելու կապակցությամբ».
Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողով, 25.10.2019, <http://www.eurasiancommission.org/hy/nae/news/Pages/25-10-2019-4.aspx>

¹³⁸ 2012-ին Ասիական զարգացման բանկի վարկի միջոցով (հետագայում՝ ԵՄ հարևանության ներդրումային ծրագրի (NIF) և EIB-ի օժանդակությամբ) Հայաստանը մեկնարկեց 556-կիլոմետրանոց Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի նախագիծը, որը կկապի Հայաստան-Վրաստան և Հայաստան-Իրան սահմանները՝ նպաստելով ՀՀ տարանցիկ դերի բարձրացմանը:

են վերականգնված Մետաքսի ճանապարհի շահագործմանը: Աշխարհաքաղաքական փակուղում հայտնված Հայաստանը պետք է հնարավորինս սեղմ ժամկետներում ավարտին հասցնի Հյուսիս-հարավ մայրուղին, որն ամբողջությամբ տեղավորվում է չինական նախաձեռնության տրամաբանության մեջ: Մյուս ընկերությունների հետ միասին, մայրուղու շինարարությանը մասնակցում են նաև չինական կապալառուներ: Սակայն, ներկայիս տեմպերով այս ճանապարհը պատրաստ կլինի շատ ուշ, մինչդեռ այսօր ձևավորվում է վերականգնված Մետաքսի ճանապարհի ապագա ուրվագիծը: Մեկ այլ նախագիծ՝ Իրան-Հայաստան երկաթուղու կառուցումը, գնալով ավելի է վերածվում երազանքի¹³⁹: Այսպիսով՝ ՄԳՄՃ նախաձեռնությունը կարող է լրացուցիչ հնարավորություններ ստեղծել Հարավային Կովկասի երկրների համար՝ իրենց տնտեսական կախվածությունը բազմազանեցնելու և լրացուցիչ օտարերկրյա ներդրումների ներգրավմամբ խթանելու ազգային տնտեսությունները: Միաժամանակ, տարածաշրջանով անցնող տարանցիկ ուղիները Չինաստանի համար լրացուցիչ հնարավորություններ կստեղծեն ինչպես հետխորհրդային տարածքում, այնպես էլ Մերձավոր Արևելքում տնտեսական ազդեցությունը մեծացնելու և դեպի Եվրոպա իր առևտրային ուղիները բազմազանեցնելու համար:

2015 թ.-ին Հայաստանը ստորագրեց «Մետաքսի ճանապարհի տնտեսական գոտու կառուցման գործում համագործակցության խթանման մասին» հուշագիրը: Հետևաբար՝ այն համագործակցային պայմանները, որոնք ներկայում առկա են երկու երկրների միջև, կարելի է համարել որպես այս նախագծի մի մաս: Եթե դիտարկենք այն ներդրումները, որոնք կատարվում են ՀՀ հարևան երկրներում, ապա կարող ենք նշել, որ այս ահռելի նախագծում Հայաստանի դերը և կատարած ներդրումներն աննշան են: Համեմատության համար ասենք, որ Վրաստանում միայն 10 տարվա ընթացքում Չինաստանի ուղղակի ներդրումներն ավելի քան 640 մլն ԱՄՆ դոլար են, մինչդեռ 1988 թ.-ից մինչև 2019 թ.-ի դեկտեմբերի վերջն ընկած ժամանակահատվածում ներդրումների համախառն հոսքերը Չինաստանից Հայաստան կազմել են 534.9 մլն ԱՄՆ դոլար, այդ թվում՝ 528.9 ԱՄՆ դոլարը՝ ուղղակի ներդրումների տեսքով, որոնք համախառն ընդհանուր ներդրումների ընդամենը 0.01%-ն են: Հաշվի առնելով նման աննշան ցուցանիշը՝ Հայաստանը պետք է դիտարկի ֆինանսական միջոցների ներգրավման տարբեր խողովակներ, որոնց մասին խոսել ենք նաև նախորդ գլուխներում: Որպես օրինակ՝ նշենք Ասիական ենթակառուցվածքների զարգացման բանկը, որը բաց և ներառական բազմակողմանի ֆինանսական հաստատություն է: Զարգացման բանկի դոնորներ միշտ բաց են այն երկրների և տարածաշրջանների առջև, որոնք հավատարիմ են Ասիայում տնտեսական և սոցիալական զարգացմանը: Ասիա-

¹³⁹ “Belt & Road Project where Armenia is Absent”. By Current Affairs Correspondent Europe (Sept, 2019), *Belt & Road News*, <https://www.beltandroad.news/2019/09/01/belt-road-project-where-armenia-is-absent/>

կան ենթակառուցվածքների զարգացման բանկին անդամակցությունը բաց է Վերակառուցման և զարգացման միջազգային բանկի կամ Ասիական զարգացման բանկի անդամների համար: Բանկն իր անդամների համար չունի երկրի ռազմավարություն: Բանկը պատրաստ է դիտարկելու յուրաքանչյուր նախագիծ, որը համահունչ է իր թեմատիկ գերակայություններին և հստակ օգուտներ կրերի Ասիային¹⁴⁰: Հարավային Կովկասից բանկին անդամակցում են Վրաստանը և Ադրբեջանը: ՀՀ անդամակցությունը ԱԵՆԲ-ին հնարավորություն կընձեռի հայ-իրանական երկաթգծի կառուցման համար բանակցություններ սկսելու վերջինիս հետ՝ վարկավորում ստանալու նպատակով:

¹⁴⁰ The Asian Infrastructure Investment Bank, <https://www.aiib.org>

Կատարված ուսումնասիրությունները փաստում են, որ Հայաստանի աշխարհագրական տարանցիկ դիրքի ճիշտ ներկայացումը հնարավորություն կտա մեծացնելու ՄԳՄՃ-ում ՀՀ ներգրավումը: Հայաստանը կարող էր դիտարկվել նաև Թուրքիային Կենտրոնական Ասիայից և Սինձյանից հեռու պահող գործոնների շարքում՝ հաշվի առնելով արդեն իսկ սկսված՝ ապաշրջափակման մասին քննարկումները: Միաժամանակ, վեր են հանվել մի շարք գործնական խնդիրներ, որոնք, օբյեկտիվ և սուբյեկտիվ պատճառներով պայմանավորված, խոչընդոտում են հայ-չինական հարաբերությունների զարգացումը. չինական շուկայում տարածաշրջանի երկրների համեմատ հայկական արտադրանքի մրցունակությունը զիջում է՝ ի հաշիվ բարձր մաքսատուրքերի, որոնք սահմանվում են չինական շուկա մուտք գործած օտարերկրյա ապրանքների վրա: Այժմ ՀՀ-ում գործում են հայ-չինական համատեղ տասնյակ ընկերություններ, որոնք իրենց գործունեությունն են ծավալում սննդամթերքի, խմիչքի, ծխախոտի, տեքստիլ արտադրանքի և կոշիկեղենի մեծածախ առևտրի ոլորտում, ռեստորանային բիզնեսում, կենցաղային էլեկտրական սարքավորումների արտադրությունում: Կան մի շարք նախագծեր, որոնք շարունակում են մնալ հայտարարությունների մակարդակում: Ավելին, հայ-չինական փոխգործակցության ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ վարվող արտաքին քաղաքականության մեջ երբեմն ասիական երկրների հետ հարաբերությունները դիտարկվում են նույն հարթությունում՝ հաշվի չառնելով այդ երկրների առանձնահատկությունները, մասնավորապես՝ որպես օրինակ նշենք, որ ՀՀ կառավարության 2017-2022 թթ. ծրագրի «Արտաքին քաղաքականություն» բաժնում Չինաստանի հետ հարաբերությունների հետագա ամրապնդումը և Հնդկաստանի հետ համագործակցությունը մատնանշված են նույն հարթությունում, մինչդեռ երկրների միջև ձևավորված հարաբերությունները, կապերն ու աշխարհաքաղաքական համատեքստն էականորեն տարբերվում են: Ուսումնասիրությունն ընդգծում է հայ-չինական հարաբերությունների վերափոխման արդյունքների կարևորությունը և գործնական քայլերի ձեռնարկումը՝ դուրս չմնալու նաև նոր գլոբալ նախաձեռնության օրակարգից: Անկախացումից ի վեր հայ-չինական հարաբերությունների փոխգործակցության ուսումնասիրությունը ցույց տվեց, որ ներկայում երկկողմ հարաբերությունների զարգացման տեսլականը հստակ չէ, ավելին, բացակայում է երկկողմ հարաբերությունների զարգացման օրակարգի քննարկումը: Չինաստանի հետ առևտրատնտեսական կապերի ակտիվացումն այժմ դիտարկվում է Թուրքիայից ներկրման արգելքի համատեքստում, որը, սակայն, ենթադրում է միայն ներմուծման ծավալների ան Չինաստանից:

Դաշտային ուսումնասիրությունների արդյունքում պարզ դարձավ, որ չինական կողմը Հայաստանի արդյունաբերողների և գործարարների միությանն ու ՀՀ առևտրաարդյունաբերական պալատին **5 տարի ժամկետով տրամադրում է հայկական արտադրության ապրանքների և ծառայությունների ցուցադրման և ներկայացման համար հարմարեցված տաղավարներ և համապատասխան գրասենյակային տարածքներ՝ ՄԳՄՃ համագործակցության նորարարական կենտրոնում**: Արդյունքում, յուրաքանչյուր գործարար, որը ցանկություն ունի բիզնես գործունեություն իրականացնելու ՉԺՀ-ում, կարող է օգտվել այդ գրասենյակային տարածքից՝ առանց որևէ վարձավճարի, և մասնաճյուղ բացել ՉԺՀ-ում: Սակայն, այս հնարավորության մասին տեղյակ են սակավաթիվ գործարարներ, քանի որ պատշաճ իրազեկում չի իրականացվել: Ուստի ներկայացված առաջարկությունների շրջանակում անհրաժեշտ է քայլեր ձեռնարկել առկա հնարավորությունները և ներուժը իրացնելու համար:

Հաշվի առնելով Չինաստան-ԵԱՏՄ երկրներ համագործակցության փորձը՝ թվային օրակարգի շրջանակներում կարելի է նաև ձեռնամուխ լինել տեխնոլոգիական պարկերի, խելացի քաղաքների ստեղծմանը: Միաժամանակ, Ռուսաստան-Չինաստան համագործակցային փորձը ցույց է տալիս, որ ֆինանսավորման կառուցակարգերի բացակայության պարագայում իրատեսական չէ խոսել ներդրումների ներգրավման մասին: Այս գործընթացն իրականացնելու համար անհրաժեշտ է բացել համատեղ կապիտալով հիմնադրամներ, որոնք կգործեն նախաձեռնության շրջանակներում:

ՄԳՄՃ համատեքստում իրականացվում են տարբեր միջոցառումներ, նախաձեռնություններ, որոնցից մեկը «Silk Road Cities Alliance»-ն է, որը նախաձեռնել են չինացի և միջազգային հասարակական գործիչներ¹⁴¹: Այն պաշտոնապես ստեղծվել է Հոնկոնգում՝ 2014 թ., նպատակ ունենալով խթանելու տարբեր ոլորտներում համագործակցությունը «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» երթուղով քաղաքների միջև՝ կենտրոնացնելով, կազմակերպելով և համակարգելով ներքին և արտասահմանյան սոցիալական ռեսուրսները: Վերջինիս շրջանակներում իրականացվում են տարբեր փառատոներ և միջոցառումներ: Ուստի առաջարկվում է հայ-չինական համագործակցության օրակարգում ակտիվացնել փափուկ ուժի և հանրային դիվանագիտության գործիքակազմի կիրառումն ու միջհամայնքային՝ տարածքային ինքնակառավարման մարմինների մակարդակով համագործակցությունը կրթամշակութային ոլորտում, այդ թվում՝ Իտալիայի փորձի հիման վրա՝ քաղաքների և համայնքների մակարդակում: Այս առումով, հաշվի առնելով երկու երկրների մշակութային մեծ ժառանգությունը՝ առաջարկվում է կազմակերպել մշակութային օրեր, իսկ կրթության ոլորտում միջհամալսարանական ծրագրերի ակտիվացմամբ և համատեղ ֆինանսավորմամբ՝ իրականացնել կրթական փո-

¹⁴¹ Silk Road Cities Alliance, <http://www.chinagoabroad.com/en/contributor/silk-road-cities-alliance>

խանակման ծրագրեր, ուղեղային կենտրոնների սերտ համագործակցություն, գիտահետազոտական ծրագրերում գործընկեր համալսարանների փորձագետների ներգրավում և այլ նախագծեր:

Կատարված ուսումնասիրությունների հիման վրա հետազոտական խմբի անդամները մշակել են գործողությունների առաջնահերթությունների ճանապարհային քարտեզ, որը կարող է հիմք դառնալ քաղաքականություն մշակողների և որոշում կայացնողների համար: Մասնավորապես՝ անհրաժեշտ է.

- 1. Մանրակրկիտ ուսումնասիրել «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությունը և ՀՀ-ի համար դրանում ներգրավման հնարավոր ուղիները, ձևավորել տեղեկատվական հարթակ** (պայմանական՝ BRI Armenia), որը պարբերաբար կներկայացնի ՄԳՄՃ-ՀՀ համագործակցության վերաբերյալ տեղեկություններ: Բացի այդ, առաջարկում ենք իրականացնել մեծածավալ տեղեկատվական արշավ ՀՀ-ի, ինչպես նաև արտասահման ներուժ ունեցող հայկական արտադրանքի վերաբերյալ, ինչի շնորհիվ հնարավոր կլինի մեծացնել չինական կողմի հետաքրքրությունը Հայաստանի և հայկական արտադրանքի նկատմամբ: Այս համատեքստում անհրաժեշտ է ակտիվ կերպով համագործակցել ինչպես ՀՀ ԱԺ Հայաստան-Չինաստան բարեկամական խմբի ներկայացուցիչների, Չինաստանում ՀՀ դեսպանության, այնպես էլ ՀՀ առևտրային ներկայացուցչի հետ՝ պատշաճ կերպով իրականացնելու վերոնշյալ միջոցառումները: Տեղեկատվական արշավի շրջանակներում պետք է կազմել ՀՀ ներդրումային ուղղությունների, ինչպես նաև առանձին ապրանքախմբերի արտահանման վերաբերյալ ուղեցույց, որտեղ հստակ կերպով ներկայացված կլինի ՀՀ-ում ներդրումներ իրականացնելու համար անհրաժեշտ առաջնային տեղեկատվական բազան՝ սկսած հարկային համակարգի առանձնահատկություններից, վերջացրած օտարերկրյա ներդրողների իրավունքների պաշտպանությամբ:
- 2. Ձևավորել մասնագիտական խորհուրդ՝ կազմված ինչպես քաղաքականություն մշակող գերատեսչությունների անդամներից, այնպես էլ արհեստավարժ փորձագետներից և ոլորտի գիտակ անդամներից, որոնք մշտադիտարկման գործառույթ կիրականացնեն՝ ոլորտի խնդիրները ներկայացնելու և լուծումներ առաջադրելու համար, կաջակցեն քաղաքականության մշակմանը: Միաժամանակ, զարգացնել հանրային դիվանագիտությունը կրթական, մշակութային և այլ ոլորտներում:**
- 3. Ստեղծել հայ-չինացի գործարարների, այդ թվում՝ բեռնափոխադրող կազմակերպությունների ակումբ, որտեղ ներգրավված կլինեն բոլոր գործարարները, որոնք արտահանում և ներմուծում են իրականաց-**

նում չինական կողմի հետ: Ակուրբը կունենա խորհուրդ, որը կապող օղակ կլինի ՀՀ տնտեսական ոլորտը համակարգող գերատեսչությունների և գործարարների միջև, որոնք հստակ ազդակներ կհաղորդեն և կբարձրաձայնեն գործնականում առաջացած խնդիրների մասին: Այս համատեքստում հնարավոր է նաև աշխատանքներ իրականացնել տարբեր ոլորտներում ներդրումներ ներգրավելու ուղղությամբ: Օրինակ՝ գյուղատնտեսության ոլորտում իրատեսական է ներդրումներ ներգրավել տեխնիկայի և նորարարական տեխնոլոգիաների փոխանցմամբ՝ էկոարտադրանքի թողարկման և արտահանման հնարավորությամբ: Չինաստանում սա ընդունված և հաջողված է: Մասնավորապես՝ ինչպես ցույց են տալիս մի շարք հետազոտություններ, չինացի պաշտոնյաները գյուղատնտեսական ներդրումների հավակնոտ ռազմավարական ծրագրեր ունեն ոչ միայն գյուղատնտեսական առևտրի ձևերը վերաձևակերպելու, ներքին շուկայի պահանջարկը բարելավելու¹⁴², այլև համաշխարհային շուկաներում Չինաստանի ազդեցությունը մեծացնելու համար¹⁴³: Միաժամանակ, ՀՀ առևտրաարդյունաբերական պալատի, ՀՀ գործարարների միության հետ համատեղ, իրականացնել տարբեր ծրագրեր չինացի գործարարների հետ կապերի հաստատելու, ՀՀ-ում բիզնես կամ համատեղ ձեռնարկատիրական գործունեություն ծավալելու համար:

4. Ակնհայտ է նաև պետության կողմից բեռնափոխադրումների գործընթացին անուղղակի օժանդակության անհրաժեշտությունը: Մասնավորապես՝ արտահանման գործընթացը դյուրացնելու նպատակով գործարարները նույնպես առաջարկ են հնչեցրել Հայաստան - Ֆրանկֆուրտ (Գերմանիա) - Չինաստան ուղղությամբ չարտերային չվերթներ կազմակերպելու վերաբերյալ, ինչի արդյունքում էականորեն կկրճատվեն թե՛ բեռնափոխադրման վրա ծախսվող ժամանակը, թե՛ ֆինանսական միջոցները: Բացի այդ, հետագայում՝ կորոնավիրուսային համավարակի վերացման և զբոսաշրջության տեմպերի ավելացման դեպքում, առաջարկվում է կազմակերպել նաև ուղիղ չվերթներ Երևան-Պեկին-Երևան, Երևան-Շանհայ-Երևան, Երևան-Գուանջոու-Երևան ուղղություններով՝ հաշվի առնելով վերջին տարիների մինչհամաճարակային ժամանակահատվածում չինացի զբոսաշրջիկների հոսքերի էական ավելացումը:

Այսպիսով, հաշվի առնելով Չինաստանի աշխարհաքաղաքական դերակատարությունը, աշխարհագրորեն մեկուսացած Հայաստանի համար էլ

¹⁴² Chaponnière, J., Gabas, J. & Qi, Z. (2011). China's Agricultural Investments: A Source of Concern?. *Afrique contemporaine*, 237, 71-83. <https://doi.org/10.3917/afco.237.0071>

¹⁴³ Gooch, E., & Gale, F. (2018). China's Foreign Agriculture Investments. *United States Department of Agriculture*, A report summary from the Economic Research Service, April, 2018. https://www.ers.usda.gov/webdocs/publications/88572/eib192_summary.pdf?v=9838

ավելի է կարևորվում նման գլոբալ դերակատարի հետ տնտեսական և քաղաքական սերտ կապերի արագ զարգացումը: Երկու երկրների տնտեսական կապերը բնութագրող ցուցանիշների համեմատությունը վկայում է երկկողմ հարաբերությունների չիրացված ներուժի մասին, ինչը պայմանավորված է մի շարք գործոններով, որոնք մանրամասն ներկայացվել են հետազոտության շրջանակներում: Չնայած այն հանգամանքին, որ ներկա պայմաններում Հայաստանը լիարժեքորեն ներգրավված չէ ՄԳՄՃ միջանցքներից որևէ մեկում, այդուհանդերձ, վերոնշյալ գործողությունների առաջնահերթությունների ճանապարհային քարտեզը կարող է նախադրյաներ ստեղծել և դառնալ այն մեկնարկային կետը, որը երկարաժամկետում կապահովի Հայաստանի ներգրավվածությունը գլոբալ նախաձեռնությունում: Դրան նպաստում են նաև ներկա փուլում Հայաստանի տարանցիկ դերի կարևորության վերաբերյալ տարբեր երկրների կողմից արվող հայտարարությունները:

1. Աթոյան, Վ. (2021). Կարո՞ղ են արդյոք Չինաստանն ու ԱՄՆ-ը խուսափել «Ֆուկիդիդի ծուղակից». *«Ամբերդ» րեդեկազիր*, 1(8), էջ 90-99: DOI: 10.52174/2579-2989_2021_1_90
2. Աթոյան, Վ. (2019). *Ուղեղային կենտրոններ. ուզումալարական գաղափարների դարբնացները*. Եր., «Զանգակ» հրատ., 216 էջ:
3. Աթոյան, Վ., & Մովսիսյան, Շ. (2016). *Չինաստանի ուղեղային կենտրոնները*. Եր., «Տստեսագետ» («Ամբերդ» մատենաշար, N 29), 80 էջ:
4. Աթոյան, Վ., Թաղարյան, Է., Կելեյան, Կ., & Մովսիսյան, Շ. (2015). *Հայաստանը փարածաշրջանային զարգացումների համարեքսպոնալ. րնտեսություն և քաղաքականություն*. Եր., «Տստեսագետ» հրատ. («Ամբերդ» մատենաշար, 18), 114 էջ:
5. Աթոյան, Վ., & Մովսիսյան, Շ. (2014). Հարավային Կովկասն ու Հայաստանը Չինաստանի արտաքին քաղաքականության մեջ. քնած հսկայի զարթոնքը. *«Բանբեր ՀՊՏՀ»*, 4(36), էջ 169-178:
6. Աթոյան, Վ. (2013). Հարավային Կովկասի անվտանգության խնդիրների շուրջ. *«Բանբեր ՀՊՏՀ»*, 4(32), էջ 136-145:
7. Ալեքսանյան, Լ. (2015). Հայ-չինական միջպետական առևտրատնտեսական հարաբերությունները և դրանց հեռանկարները. *ԵՊՀ ՈՒԳԸ գիտական հոդվածների ժողովածու*, ԵՊՀ հրատ., 1.7(10), էջ 70-75:
8. «Արարատ Մոլ» ընկերություն, <https://www.araratmall.com/about/info/>
9. «Արտաքին առևտրի տվյալների բազա». *ՀՀ վիճակագրական կոմիտե*, <https://www.armstat.am/am>
10. «Արտահանման վիճակագրություն, ՀՀ արտաքին առևտրի ընդհանուր արդյունքները՝ երկրների խմբերով (2019-2020 թթ.), Առաջին կիսամյակ». *ՀՀ ՊԵԿ Մաքսային ծառայություն*, <https://www.petekamutner.am/Content.aspx?itn=csCIForeignTradeByCountries>
11. «Գյուղատնտեսական արտադրանքի իրացումը (օգտագործումը) անհատական (զյուղացիական) տնային տնտեսությունների կողմից 2019 թ.-ին». *ՀՀ վիճակագրական կոմիտե*, Եր., 2020, https://www.armstat.am/file/article/iracum_2019.pdf?fbclid=IwAR2tIvMgFuXJEmb_yNFYjoBUh89h1Z7bNLS0syOxOHtWnGfgkBN_fLLy7kA
12. «ԵԱՏՄ երկրների կառավարությունների ղեկավարները, Չինաստանի հետ համատեղ, ընդունել են հայտարարություն՝ ԵԱՏՄ-ի և ՉԺՀ-ի միջև առևտրատնտեսական համագործակցության մասին համաձայնագիրն ուժի մեջ մտնելու կապակցությամբ». *Եվրասիական րնտեսական հանձնաժողով*, 25.10.2019, <http://www.eurasiancommission.org/hy/nae/news/Pages/25-10-2019-4.aspx>
13. Զբոսաշրջություն. *ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարություն*, <https://www.mineconomy.am/page/89>
14. «Զոհրաբ Մաացականյանը հանդիպեց Չինաստանի ԱԳ նախարար Վան Իին». *ՀՀ ԱԳՆ*, 26.05.2019, https://www.mfa.am/hy/press-releases/2019/05/26/fms_armenia_china/9597
15. «Թիան Էրլուն. Հայկական մեղրը պահանջված կլինի Չինաստանի շուկայում». *Մ. Մկրչյան, ArmInfo*, https://finport.am/full_news.php?id=39494&lang=1

16. Խաչատրյան, Դ., & Աշոտյան, Ա. (2019). «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» ծրագիրը և դրանում Հայաստանի անորոշ դերակատարությունը. *«ԼՈՒՅՍ հիմնադրամ»*, 07.08.2019, <https://www.luys.am/index.php?m=publicationsOne&pid=98>
17. «Հայաստանի Հանրապետության՝ մի կողմից և Եվրոպական Միության և Ատոմային էներգիայի եվրոպական համայնքի ու դրանց անդամ պետությունների՝ մյուս կողմից, միջև Համապարփակ և ընդլայնված գործընկերության համաձայնագիր». *ՀՀ Արդարքին գործերի նախարարություն*, https://www.mfa.am/filemanager/eu/CEPA_ARM_1.pdf
18. «Հայաստանի Հանրապետություն թուրքական ծագում ունեցող ապրանքների ներմուծման ժամանակավոր արգելքի մասին ՀՀ կառավարության որոշման նախագիծ». *Իրավական ակտերի նախագծերի հրատարակման միասնական կայք*, նոյեմբեր, 2020, <https://www.e-draft.am/projects/2801/justification>
19. «Հայաստանը դեսպանություններում մշտական առևտրային ներկայացուցիչների կարիք չի տեսնում», *«Արմենպրես»*, 17.06.2020, <https://armenpress.am/arm/news/1018785.html>
20. «Հայաստանի կառավարությունը «Նաիրիտի» շուրջ քանակցում է ԱՄՆ պատժամիջոցների ներքո գտնվող իրանական ընկերության հետ». *Azatoryun*, 10.02.2020. <https://www.azatoryun.am/a/30426527.html>
21. «Հայ-չինական կապեր». *Հայաստանի արդյունաբերողների և գործարարների միություն*, 23.11.2017, <http://umba.am/hy/topic.php?id=21778>
22. «ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարը հանդիպում է ունեցել Հայաստանում ՉԺՀ նորանշանակ արտակարգ և լիազոր դեսպանի հետ». *ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարություն*, 16.12.2020, <https://www.mineconomy.am/news/2153>
23. «ՀՀ կառավարության և ՉԺՀ կառավարության միջև սովորական անձնագրեր կրող անձանց համար մուտքի արտոնագրի պահանջի փոխադարձաբար վերացման մասին» համաձայնագիրը վավերացնելու մասին ՀՀ օրենքը, <http://www.parliament.am/drafts.php?sel=showdraft&DraftID=54591>
24. ՀՀ վիճակագրական կոմիտե, [Armstat.am](http://armstat.am).
25. «Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիր». *ՀՀ ԲՏԱ նախարարություն*, https://hti.am/main.php?lang=1&page_id=664
26. «Մեկ գոտի-մեկ ճանապարհ. ինչո՞ւ է Չինաստանը «հրապուրված» Հայաստանով». Ծովինար Կոստանյանի հացարժրույցը Վարդան Աթոյանի հետ, *Dalma News*, 19.12.2017, <http://dalma.news/am/mek-goti-mek-chanaparh-inchou-e-chinastane-hayastanov/>
27. Ներմուծման վիճակագրություն. *ՀՀ ՊԵԿ, Մաքսային ծառայություն*, <https://www.petekamutner.am/Content.aspx?itn=csCIImportStatistics>
28. «Չինաստանի քաղաքականությունը Մերձավոր Արևելքում և Հարավային Կովկասում՝ Իրանի և Թուրքիայի հետ հարաբերությունների օրինակով». *«ԼՈՒՅՍ հիմնադրամ»*, 17.09.2021, <https://www.luys.am/index.php?m=publicationsOne&pid=246>
29. Սահակյան, Մ. (2020). Չինաստանն ու Արցախյան պատերազմը. չեզոքությունն է բոլորի հետ բիզնես անելու գրավականը. *Аналитикон*, նոյ. 2020, <http://theanalyticon.com/?p=15298&fbclid=IwAR0EG2HwvUMehtsEfCWvq5QS5gMJgEuC4brkNQccka6noiQ6-Dboj1hOMmM>

30. Սահակյան, Մ. (2018). *Չինաստանի «Մեկ գուրի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությունը և Հայաստանը*. Եր., «Նորավանք» ԳԿՀ, 144 էջ:
31. Սահակյան, Մ. (2017). «Մետաքսի ճանապարհի» ոլորաններում. «Նորավանք» հիմնադրամ, 07.07.2017, http://www.noravank.am/arm/articles/detail.php?ELEMENT_ID=15894&spphrase_id=75451
32. Սարգսյան, Գ. (2012). Չինաստանի արտաքին քաղաքականության առանձնահատկությունները և չին-հայկական հարաբերությունները (1991-2010 թթ.). *PhD thesis*, ՀՀ ԳԱԱ արևելագիտության ինստիտուտ. <http://etd.asj-oa.am/701/>
33. Վերանյան, Վ. (2020). Պեկին-Բաքու տնտեսական կապեր. *Օրբելի հեղափոխական կենտրոն*, 03.02.2020, <https://bit.ly/32rYUr6>
34. Վերանյան, Վ. (2020). Ղազախստանի և Չինաստանի ենթակառուցվածքային համագործակցությունը. *Օրբելի հեղափոխական կենտրոն*, 18.03.2020, <https://www.orbeli.am/>
35. «Փոխվարչապետ Տիգրան Ավինյանն ընդունել է Չինաստանի դեսպանին». ՀՀ կառավարություն, 11.12.2020, <https://www.gov.am/am/news/item/14953/?fbclid=IwAR0z0bl5dWZehpPwvSHugCjWwVldzeTcAQXrNGKizdWbwkiLlNxQAXXxpE0>
36. Абрамян, В.Г., Григорян, В.В., Саакян, М.А., & Мартиросян, Г.К. (2017). Новый Шелковый путь: политико-экономические аспекты и возможные пути развития. *Современные наукоемкие технологии. Региональное приложение*, 2(50), с. 10-18.
37. Бабаян, Д. (2016). *Политика Китая в Центральной Азии, на Кавказе и в Северном Прикаспии в конце XX – начале XXI вв.* Дисс. на соис. уч. ст. доктора исторических наук, ФГБУН Институт востоковедения РАН, М., http://ivran.ru/f/Dissertaciya_Babayana_D.K..pdf
38. «Внешняя торговля Республики Казахстан (2015-2019)». *Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан*, <https://stat.gov.kz/edition/publication/collection>
39. «ЕАЭС и Китай подписали соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве». *ТАСС*, 17/05/2018, <http://tass.ru/ekonomika/5208022>
40. «Инвестиции в Кыргызской Республике 2015-2019». *Национальный статистический комитет Кыргызской Республики*, <http://www.stat.kg/ru/publications/sbornik-investicii-kyrgyzskoj-respubliki-2008-2012/>
41. Мелкумян, М., & Овакимян, А. (2016). Настоящее и будущее армяно-китайских отношений. «*Вестник АГЭУ*», 3(43), с. 33-45.
42. Министерство финансов Кыргызской Республики, <http://www.minfin.kg/ru/>
43. «Подписано Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР». *Евразийская экономическая комиссия*, 17.05.2018, <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/17-05-2018-5.aspx>
44. «Прямые инвестиции в Российскую Федерацию – 2020». Операции по инструментам и странам. *Центральный банк Российской Федерации*, http://www.cbr.ru/statistics/macro_itm/svs/

45. «Распределение экспорта товаров ЕАЭС по странам за январь – декабрь 2019 года». Евразийская экономическая комиссия, http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/table_s/extra/Documents/2019/12/E201912_9_1.pdf
46. «Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны». *Евразийская экономическая комиссия*, <https://bit.ly/3z2bWHI>
47. «Строительство казахстанско-китайских инвестпроектов будет вестись в соответствии с законодательством Казахстана». *Kazakh Invest*, 10.09.2019, <https://invest.gov.kz/ru/media-center/press-releases/stroitelstvo-kazahstansko-kitayskikh-invest-proektov-budet-vestis-v-sootvetstvii-s-zakonodatelstvom/>
48. “Ambassador: China to send 200 ambulances to Armenia”. *News.am*, 15.06.2018, <https://news.am/eng/news/456965.html>
49. “An analysis of wine imports in China, is the market shifting from ‘old world’ to ‘new world?’”. *Daxue Consulting*, September 28, 2020, <https://daxueconsulting.com/wine-imports-in-china/>
50. “Annual International Trade Statistics by Country”. *TrendEconomy*, November, 2020, https://trendeconomy.com/data/h2?commodity=2402&reporter=China&trade_flow=Export,Import&partner=World&indicator=NW,TQ,TV&time_period=2007,2008,2009,2010,2011,2012,2013,2014,2015,2016,2017,2018
51. Akinci, B. (2020). Spotlight: Future of China-Turkey trade ties promising: Turkish businessmen. *Xinhua*, 22 May, 2020, http://www.xinhuanet.com/english/2020-05/22/c_139076644.htm
52. “Armenian-Indian ties have great potential for development in pharmaceutical industry”. *Armenpress*, October 29, 2019, <https://armenpress.am/eng/news/993269.html>
53. “Armenian students mostly prefer educational institutions of China”. *Armenpress*, 11.04.2017, <https://armenpress.am/eng/news/886299/armenian-students-mostly-prefer-educational-institutions-of-china.html>
54. Atoyan, K. (2014). Role of Small and Medium Business in Stimulation of Export in Republic of Armenia. *International Conference on Business, Sociology and Applied Sciences*, March 26-27, 2014, Kuala Lumpur (Malaysia), 1-4. DOI: 10.15242/icehm.ed0314512
55. Baghirov, O. (2019), Azerbaijan and China Sign \$800 Million Economic Package: The Geo-Economic Implications. *Eurasia Daily Monitor*, Vol. 16 Issue: 78, <https://jamestown.org/program/azerbaijan-and-china-sign-800-million-economic-package-the-geo-economic-implications/>
56. Bao, X.D. (2016). One Belt, One Road: China's reconstruction for global communication and international discourse power. *International Institute for Asian Studies*, <https://www.iias.asia/the-newsletter/article/one-belt-one-road-chinas-reconstruction-global-communication-international> (Accessed: January 20, 2021).
57. Batabyal, A. (2019). China's worldwide investment project is a push for more economic and political power. *The Conversation*, October 17, 2019,

- <https://theconversation.com/chinas-worldwide-investment-project-is-a-push-for-more-economic-and-political-power-125190>
58. Beekeeping in Kyrgyzstan. *Kyrgyz Express Post*, October 21, 2019, <https://www.stamps.kg/news/2019-beekeeping-in-kyrgyzstan.html>
 59. “Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors”. *The World Bank*, June 18, 2019, <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors>
 60. Belt and Road Initiative, <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/> (Accessed: May 18, 2021).
 61. Belt and Road Portal, https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?tm_id=126&cat_id=10122&info_id=77298 (Accessed: September 10, 2021).
 62. “Belt & Road Project where Armenia is Absent”. By Current Affairs Correspondent Europe (Sept, 2019), *Belt & Road News*, <https://www.beltandroad.news/2019/09/01/belt-road-project-where-armenia-is-absent/>
 63. Bhutia, S. (2020). Pre-coronavirus, the Caucasus was liking the Chinese tourism bump. Now what?. *Eurasianet*, February 6, 2020, <https://eurasianet.org/pre-coronavirus-the-caucasus-was-liking-the-chinese-tourism-bump-now-what>
 64. Bochkov, D. (2020). As Armenia and Azerbaijan Clash, where China stands?. *South China Morning Post*, October 3, 2020, <https://www.scmp.com/comment/opinion/article/3103849/armenia-and-azerbaijan-clash-where-will-china-stand>
 65. Bogdan, O., Najdov, E. (2020). Belt and Road Initiative: Azerbaijan Country Case Study. *World Bank*, Washington, DC., <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/34329>
 66. Brown, A. (2019). Honey Production Gets High Tech Solutions to Address the Declining Bee Population. *Interesting Engineering*, September 25, 2019, <https://interestingengineering.com/honey-production-gets-high-tech-solutions-to-address-the-declining-bee-population>
 67. “Buckwheat Honey Market Study Final Report”. *UNIDO*, December, 2015, <https://open.unido.org/api/documents/4673719/download/Buckwheat%20Honey%20M%20arket%20Study%20Final%20Report>
 68. Chaponnière, J., Gabas, J. & Qi, Z. (2011). China’s Agricultural Investments: A Source of Concern?. *Afrique contemporaine*, 237, 71-83. DOI: 10.3917/afco.237.0071
 69. Chatterjee, B. & Singh, S. (2015). An Opportunity for India in Central Asia. *The Diplomat*, May 4, 2015, <http://thediplomat.com/2015/05/an-opportunity-for-india-in-central-asia/>
 70. China (CHN) Exports, Imports and Trade Partners. July 2020, <https://oec.world/en/profile/country/chn>
 71. “China-Georgia FTA Comes into Force Today”. *Ministry of Commerce, PRC*, <http://fta.mofcom.gov.cn/topic/engeorgia.shtml>
 72. China Global Investment Tracker, Worldwide Chinese Investments & Construction (2005-2020). *American Enterprise Institute*, <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/?ncid=txtlnkusaolp00000618> (Accessed: September 10, 2020).

73. “China slaps up to 200% tariffs on Australian wine”. *BBC News*, 27 November, 2020, <https://www.bbc.com/news/business-55097100>
74. “China to Invest \$400 bn in Iran’s Energy, Transport Sectors”. *Outlook*, September 5, 2019, <https://www.outlookindia.com/newscroll/china-to-invest-400-bn-in-irans-energy-transport-sectors/1612757>
75. “China’s ‘Belt and Road’ Plan in Pakistan Takes a Military Turn”. *The New York Times*, by Maria Abi-Habib. (Dec, 2018), <https://www.nytimes.com/2018/12/19/world/asia/pakistan-china-belt-road-military.html>
76. “Chinese corporation to purchase 75% of Poti Free Industrial Zone shares”. *Agenda.ge*, 16 January, 2017, <https://agenda.ge/en/news/2017/91>
77. “Chinese School Inaugurated in Armenia”. *Azatutyun*, August 22, 2018, <https://www.azatutyun.am/a/29447816.html>
78. Colakoglu, S. (2019). China’s Belt and Road Initiative and Turkey’s Middle Corridor: A Question of Compatibility, *Middle East Institute*, January 29, 2019, <https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-and-turkeys-middle-corridor-question-compatibility>
79. Cui, L., Zhang, M., Wu, K.-J., & Tseng, M.-L. (2018). Constructing a Hierarchical Agribusiness Framework in Chinese Belt and Road Initiatives under Uncertainty. *Sustainability*, 10(1), 251. DOI:10.3390/su10010251
80. “Does China Dominate Global Investment?”. *China Power*, <https://chinapower.csis.org/china-foreign-direct-investment/> (Accessed: Dec. 15, 2020).
81. “Enclaves in Central Asia The post-imperial chessboard”. *The Economist*, April 2, 2014, <https://www.economist.com/banyan/2014/04/02/the-post-imperial-chessboard>
82. “First China-bound freight train of Baku-Tbilisi-Kars railway arrives in Georgia”. *Agenda.ge*, 9 Dec., 2020, <https://bit.ly/3mBNZlA>
83. Garnaut, R., Song, L., & Fang, C. (Eds.). (2018). *China’s 40 Years of Reform and Development: 1978–2018*. ANU Press.
84. “Georgian PM: Today Georgia-China relations are stronger than ever”. *Agenda.ge*, 9 June, 2017, <http://agenda.ge/news/81087/eng>
85. Gooch, E., & Gale, F. (2018). China’s Foreign Agriculture Investments. *United States Department of Agriculture*, A report summary from the Economic Research Service, April, 2018. https://www.ers.usda.gov/webdocs/publications/88572/eib192_summary.pdf?v=9838
86. Government of PRC, <http://caiec.mofcom.gov.cn/article/g/201709/20170902639797.shtml>
87. Güler, M.A. (2019). Turkey-China relations and beyond. *Daily Sabah*, August 16, 2019, <https://www.dailysabah.com/op-ed/2019/08/16/turkey-china-relations-and-beyond>
88. Hincks, J. (2020). What China's New Deal with Iran Says About Its Ambitions in the Region. *TIME*, July 29, 2020, <https://time.com/5872771/china-iran-deal/>
89. Hovhannisyanyan, A. (2019). Armenian-Chinese relations. *Orbeli Center*, 22.05.2019, <https://orbeli.am/en/post/214/2019-05-22/Armenian-Chinese+relations>

90. Inan, F., & Yayloyan, D. (2018). *New Economic Corridors in the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road*. The Economic Policy Research Foundation of Turkey (TEPAV), <https://epfarmenia.am/document/New-Economic-Corridors-in-South-Caucasus-and-Chinese-OBOR>
91. “India proposes inclusion of Iran’s Chabahar Port in International North South Transport Corridor”. *The Economic Times*, March 5, 2021, <https://economictimes.indiatimes.com/>
92. “Inside China's Plan to Create a Modern Silk Road, Morgan Stanley”, <https://www.morganstanley.com/ideas/china-belt-and-road> (Nov. 20, 2020).
93. “In the First Five Months of 2020 Wine Exports Dropped by 11.3% as Compared to the Previous Year”. *Grass Fact Check*, 13.07.2020, <https://factcheck.ge/en/story/38529-in-the-first-five-months-of-2020-wine-exports-dropped-by-11-3-as-compared-to-the-previous-year>
94. Investment in sustainable infrastructure in the Kyrgyz Republic. *OECD iLibrary*, <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/8b30e9f8-en/index.html?itemId=/content/component/8b30e9f8-en>
95. “Iran's Chabahar port highway connecting regional countries: Indian envoy”. *Islamic Republic News Agency*, March 8, 2021, <https://en.irna.ir/news/84257189/Iran-s-Chabahar-port-highway-connecting-regional-countries-Indian>
96. Jiang, Y. (2020). Russia’s Strategy in Central Asia: Inviting India to Balance China. *The Diplomat*, January 23, 2020, <https://thediplomat.com/2020/01/russias-strategy-in-central-asia-inviting-india-to-balance-china/>
97. Kalehsar, O.S. (2019). Iran’s Interests in China’s One Belt One Road Policy. *UWIDATA*, <https://uwidata.com/4707-irans-interests-in-chinas-one-belt-one-road-policy/>
98. Khabar Online. March, 2021, <https://www.khabaronline.ir>
99. Lardy, N.R. (1994). *China in the World Economy*. Peterson Institute Press: All Books, Peterson Institute for International Economics, number 24, July.
100. Larsen, J. Commentary: Georgia-China relations are about more than economics. *Civil Georgia*, 12 October, 2017, <https://old.civil.ge/eng/article.php?id=30514>
101. Larsen, J. (2017). Georgia-China Relations: The geopolitics of the Belt and Road. *Georgian Institute of Politics*, http://gip.ge/wp-content/uploads/2017/10/Chineti%20Saqartvelo%20Eng_Ydit.pdf
102. Legarda, H. (2018). China as a conflict mediator: Maintaining stability along the Belt and Road. *Mercator Institute for China Studies*, <https://merics.org/en/graphic/china-conflict-mediator>
103. Litvinova, T. (2019). Economic projects, design, institutions of Greater Eurasian Partnership. *Revista Espacios*, Vol. 40, Issue 24, <https://www.revistaespacios.com/a19v40n24/a19v40n24p01.pdf>
104. LPI Global Rankings 2018. *The World Bank*, <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>
105. Mehtiyev, A. (2018). Foreign Direct Investment in Azerbaijan’s Economy: Current Status, Development Trends and Challenges. *Baku Research Institute*, 23 October, 2018, <https://bakuresearchinstitute.org/foreign-direct-investment-in-azerbaijans-economy-current-status-development-trends-and-challenges/>

106. Melnikovová, L. (2010). China's interests in Central Asian economies. *Human Affairs*, vol. 30, no. 2, pp. 239-252. DOI: 10.1515/humaff-2020-0022,
107. MFA of PRC,
https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1819548.shtml
108. Ministry of Transport and Roads of the Kyrgyz Republic, <http://piumotc.kg/en/main/>
109. Nordin, A. H., & Weissmann, M. (2018). Will Trump make China great again? The belt and road initiative and international order. *International Affairs*. Vol. 94, Issue 2: 231-249. DOI: 10.1093/ia/iix242
110. OECD (2018). "The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape", in *OECD Business and Finance Outlook 2018*, OECD Publishing, Paris, DOI: 10.1787/bus_fin_out-2018-6-en.
111. "Pakistan Gives China a 40-Year Lease for Gwadar Port". *Maritime Executive*, April 27, 2017, <https://www.maritime-executive.com/article/pakistan-gives-china-a-40-year-lease-for-gwadar-port>
112. "Participating Economy: China's Belt & Road and Georgia", *Belt & Road News*, April, 2020, <https://www.beltandroad.news/2020/04/14/participating-economy-chinas-belt-road-and-georgia/> (Accessed: May 20, 2020).
113. "PM Garibashvili: 'we will start selecting new potential investor for Anaklia Deep Sea Port project in near future'". *Agenda.ge*, March 4, 2021, <https://agenda.ge/en/news/2021/583>
114. "President Xi predicts a positive future for the Chinese Wine Industry, and the statistics support his predictions". *China Wine Competition*, 08.07.2020, <https://chinawinecompetition.com/en/blog/news-2/positive-future-for-chinese-wine-industry-ahead-198.htm>
115. "Research Report on Wine Import in China, 2019-2023". March, 2019, https://www.researchandmarkets.com/research/5gjq8x/china_wine_import?w=12
116. "Russia & China mull dozens of joint investment projects worth \$112 bn". *Russian Direct Investment Fund*, 26.11.2019, https://rdif.ru/Eng_fullNews/4741/
117. Schmidt, K. (2019). Azerbaijan's Port on China's Road. *Reconnecting Asia*, September 4, 2019, <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/azerbaijans-port-on-chinas-road/>
118. Shapiro, D. (2020). US Should Keep an Eye on Rising Chinese Investment in the South Caucasus. *Russia Matters*, October 1, 2020, <https://www.russiamatters.org/analysis/us-should-keep-eye-rising-chinese-investment-south-caucasus>
119. Silk Road Cities Alliance, <http://www.chinagoabroad.com/en/contributor/silk-road-cities-alliance>
120. Silk Road Fund, <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html> (Accessed: February 5, 2021).
121. Svetlicinii, A. (2019), EAEU-China trade deal will accelerate regional integration. *CGTN*, November 2, 2019, <https://news.cgtn.com/news/2019-10-30/EAEU-China-trade-deal-will-accelerate-regional-integration-LdluuO3mDK/index.html>
122. Sznajderska, A. (2017). The role of China in the world economy: evidence from global VAR model. *NBP Working Paper No. 270*, https://ssl.nbp.pl/publikacje/materialy_i_studia/270_en.pdf

123. “Sweet gold – the Chinese honey market”. *Eurasia Consult*, March 5, 2019, <https://chinafoodingredients.com/2019/03/05/sweet-gold-the-chinese-honey-market/>
124. Tan, S-L. (2020). China working with Azerbaijan on belt and road transport route even as Baku restricts investment, *South China Morning Post*, 24 August, 2020, <https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3098600/china-working-azerbaijan-belt-and-road-transport-route-even>
125. The Asian Infrastructure Investment Bank, <https://www.aiib.org>
126. “The Trans-Caspian International Transport Route starts from Southeast Asia and China, runs through Kazakhstan, the Caspian sea, Azerbaijan, Georgia and further to European countries”. *Middle Corridor*, The Trans-Caspian International Transport Route, <https://middlecorridor.com/en/route> (Accessed: March 10, 2021).
127. Tobacco Trade. *World Health Organization*, <https://www.who.int/tobacco/en/atlas19.pdf?ua=1>
128. Topuria, R. (2019). Georgia Can Still Be a Hub for China, But Only If the Belt and Road Survives. *The Diplomat*, August 27, 2019, <https://thediplomat.com/2019/08/georgia-can-still-be-a-hub-for-china-but-only-if-the-belt-and-road-survives/>
129. TRACECA, <http://www.traceca-org.org/default.php?l=en>
130. “Turkey-People's Republic of China Economic and Trade Relations”. *Ministry of Foreign Affairs of Turkey*, https://www.mfa.gov.tr/turkey_s-commercial-and-economic-relations-with-china.en.mfa
131. Wong, P. Wilhelmus, J. Jarand, M., & Lui, J. (2020). *China's Global Investment Strategy*. Milken Institute, <https://milkeninstitute.org/report/chinas-global-investment-strategy>
132. World Bank. (2020). South Caucasus and Central Asia - The Belt and Road Initiative: Armenia Country Case Study. *World Bank*, Washington, DC., <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/34120>
133. Zhai, F. (2018). China's belt and road initiative: A preliminary quantitative assessment. *Journal of Asian Economics*, Vol. 55, pp. 84-92. DOI: 10.1016/j.asieco.2017.12.006
134. “Visualizing the International Market for Computer Device Exports”. 17 August, 2020, https://howmuch.net/articles/computer-devices-exports-by-country?fbclid=IwAR2C0IsdRVZ7dW1UgG1Me07kmRhkCrOzP19sqXljuC_K0-qATF70ITMzPwo
135. “Wineries from Around the Globe are turning their Heads towards the Rapidly Growing Chinese Wine Industry”. *China Wine Competition*, 08.08.2019, <https://chinawinecompetition.com/en/blog/insights-1/top-wine-importing-countries-of-china-172.htm>
136. World Bank Indicators. *The World Bank*, <http://databank.worldbank.org/data/source/world-development-indicators>

«Մեկ գուռի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության միջանցքները

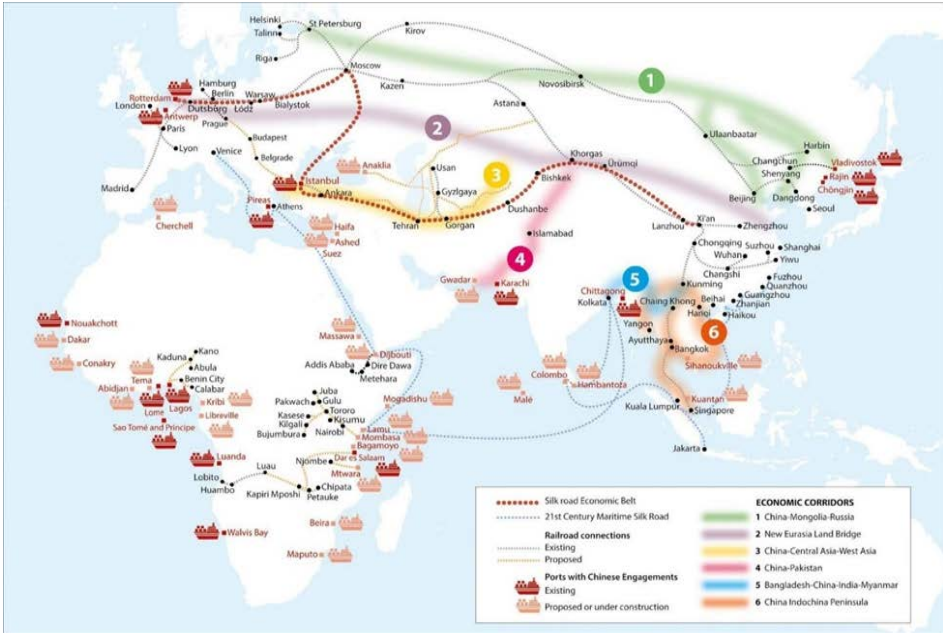
Երկիր	Միջանցքներ	Երկիր	Միջանցքներ	
1	Չինաստանի Ժողովրդական Հանրապետություն	-	37 Սինգապուր	
2	Բանգլադեշ	38 Թաիլանդ	Հնդկաստան-Չինաստան թերակղզի	
3	Բուրնա	39 Արևելյան Թիմոր		
4	Հնդկաստան	40 Վիետնամ	Չինաստան-Մոնղոլիա-Ռուսաստան	
5	Սյանմար	41 Բելառուս*		
6	Նեպալ	42 Էստոնիա		
7	Շրի Լանկա	43 Լատվիա		
8	Ալբանիա	44 Լիտվիա		
9	Հայաստան*	45 Մոնղոլիա		
10	Ադրբեջան	46 Ռուսաստանի Դաշնություն*		
11	Բոսնիա և Հերցեգովինա	47 Աֆղանստան		
12	Բուլղարիա	48 Պակիստան		
13	Խորվաթիա	49 Բահրեյն		
14	Վրաստան	50 Քուվեյթ	Չինաստան-Պակիստան	
15	Իրանի Իսլամական Հանրապետություն	51 Օման		
16	Իրաք	52 Քաթար	Չինաստան-Կենտրոնական Ասիա-Արևմտյան Ասիա	
17	Իսրայել	53 Սաուդյան Արաբիա		
18	Հորդանան	54 Արաբական Միացյալ Էմիրություններ		
19	Ղրղզստան*	55 Յեմեն		
20	Լիբանան	56 Չեխիա		
21	Մակեդոնիա	57 Հունգարիա		
22	Մոլդովա	58 Սլովակիա		
23	Մոնտենեգրո	59 Սլովենիա		
24	Պաղեստին	60 Լեհաստան		
25	Ռումինիա	61 Ղազախստան*		
26	Սերբիա	62 Ուկրաինա	Նոր Եվրասիական ցամաքային կամուրջ	
27	Սիրիա	63 Եգիպտոս		
28	Տաջիկստան	64 Եթովպիա		
29	Թուրքիա	65 Ինդոնեզիա		
30	Թուրքմենստան	66 Քենյա		
31	Ուզբեկստան	67 Մադիվներ		
32	Բրունեյ	68 Մարոկկո		
33	Կամբոջա	69 Նոր Զելանդիա		
34	Ժողովրդավարական հանրապետություն	70 Պանամա		21-րդ դարի Մետաքսի ծովային ճանապարհ
35	Մալազիա	71 Կորեա		
36	Ֆիլիպիններ	72 Հարավ Աֆրիկյան Հանրապետություն		

Գիտարկում: Ցանկը ներառում է 65 տնտեսություններ, որոնք նշված են 2015 թվականի մարտին մեկնարկած Չինաստանի Պաշտոնական գործողությունների ծրագրում և 7 տնտեսություններ, որոնք վերջերս են ներգրավվել նախաձեռնության շրջանակներում, իսկ * -ով նշված են ԵՄԱՄ անդամ երկրները:

Աղբյուրը: OECD-ի հետազոտությունները, ներառյալ՝ HKTDC, MERICS, Belt and Road Center, Foreign Policy, The Diplomat, Silk Routes, ՉԺՀ Պետական խորհրդի տեղեկատվական գրասենյակ, WWF Hong Kong (Չինաստան):

Հավելված 2

ՄԳՄՇ միջանցքները



Հավելված 3

ՄԳՄՇ միջանցքները ըստ երկրների

Երկիրը	Առևտրի վրա ծախսվող ժամանակը (օրեր)		Առևտրի վրա ծախսվող ժամանակի փոփոխությունը (%)		Արդյախանման փոփոխություն (%)	
	ՄԳՄՇ-ի շրջ. միջինացված օրերը	Դեպի Չինաստան օրեր	Մղորին շեմ	Վերին շեմ	Մղորին շեմ	Վերին շեմ
1 Նեպալ	23.30	24.84	1.24	2.65	0.47	0.70
2 Չինաստան	23.21	-	4.45	6.55	3.72	6.10
3 Բուրնա	22.61	23.78	1.38	2.83	0.01	0.02
4 Թիմոր Լեշտ	21.61	11.26	0.88	1.80	0.85	1.73
5 Ֆիլիպիններ	21.56	6.93	3.90	5.06	0.91	1.43
6 Թայվան	21.49	4.34	4.47	6.30	0.74	1.09
7 Աֆղանստան	20.96	27.19	3.18	3.88	1.54	2.04
8 Ղրղզստան	20.69	15.22	8.45	12.91	6.67	7.29
9 Մոնղոլիա	20.55	7.51	4.89	7.18	2.40	2.62
10 Բրունեյ	20.42	8.00	3.25	4.41	1.87	2.65
11 Վիետնամ	20.12	7.23	6.95	8.14	7.18	8.23
12 Կամբոջա	19.81	8.98	8.83	9.73	4.43	4.77
13 Տանզանիա	18.79	25.93	4.55	6.30	5.94	7.57
14 Տաջիկստան	18.70	31.66	3.00	3.94	3.04	3.55
15 Սիրիա	18.64	34.28	1.08	1.38	0.11	0.23
16 Մյանմար	18.23	13.64	4.34	7.95	6.93	8.31
17 Կենյա	18.19	25.67	4.94	6.52	4.09	5.47
18 Սինգապուր	18.03	9.52	1.39	2.57	0.44	0.99
19 Թաիլանդ	17.99	9.95	11.58	13.99	6.05	8.15

20	Բանգլադեշ	17.98	15.21	2.28	2.93	1.44	1.80
21	Ինդոնեզիա	17.87	10.78	1.18	3.37	0.65	1.77
22	Մալազիա	17.60	9.67	5.21	6.42	2.82	3.33
23	Լատս	17.48	10.62	0.65	3.07	0.88	3.63
24	Ուզբեկստան	17.31	26.99	13.58	15.16	8.68	13.16
25	Էստոնիա	16.60	35.96	1.06	2.36	0.43	1.24
26	Լատվիա	16.54	35.83	1.05	3.71	0.36	0.88
27	Իրաք	15.68	23.60	1.33	2.21	2.11	8.10
28	Հայաստան	15.47	32.10	2.18	2.84	1.67	2.14
29	Ղազախստան	15.35	11.98	4.44	8.25	2.52	3.75
30	Ռուսաստան	15.08	24.86	1.59	3.14	1.26	1.88
31	Իրան	15.07	23.32	2.51	4.59	3.75	12.67
32	Քուվեյթ	15.00	22.78	1.43	2.37	1.68	5.45
33	Մալդիվներ	14.94	16.94	6.49	7.56	8.90	9.78
34	Շրի Լանկա	14.82	16.26	1.90	2.95	1.09	2.02
35	Հորդանան	14.73	28.46	1.42	2.38	0.42	0.64
36	Լիտվենիա	14.57	33.56	1.16	3.97	0.27	0.82
37	Վրաստան	14.56	32.60	2.60	3.49	1.49	1.67
38	Բահրեյն	14.56	22.16	1.27	2.72	1.12	2.22
39	Քաթար	14.45	22.00	1.31	2.60	2.44	5.18
40	Սաուդյան Արաբիա	14.27	23.13	1.34	2.83	4.24	6.43
41	Բելառուս	14.24	33.19	1.28	3.73	0.46	1.37
42	Պակիստան	14.16	20.84	3.28	6.41	2.90	4.20
43	ԱՄԷ	14.11	21.64	1.33	2.60	2.16	4.08
44	Թուրքմենստան	14.08	26.49	5.20	6.26	5.88	6.01
45	Ուկրաինա	14.03	31.78	1.39	2.88	0.83	1.37
46	Հնդկաստան	13.88	16.43	1.71	3.32	1.53	2.38
47	Մոնտենեգրո	13.83	30.56	1.40	1.64	1.42	1.67
48	Ադրբեջան	13.81	22.54	6.10	7.09	2.03	2.55
49	Լեհաստան	13.79	32.54	1.36	3.27	0.54	0.85
50	Ալբանիա	13.78	30.55	1.34	1.72	1.90	2.06
51	Բոսնիա և Հերցեգովինա	13.62	31.49	1.33	1.74	0.19	0.24
52	Չեխիա	13.62	32.29	1.32	2.21	0.55	0.73
53	Սլովենիա	13.60	31.70	1.32	2.20	0.39	0.49
54	Սերբիա	13.55	31.99	1.30	2.87	1.34	2.78
55	Խորվաթիա	13.54	31.51	1.34	2.10	0.30	0.40
56	Սլովակիա	13.50	32.18	1.33	3.02	0.63	0.76
57	Հունգարիա	13.34	31.89	1.33	2.95	0.58	0.82
58	Օման	13.31	20.64	1.38	2.82	3.62	10.03
59	Մոլդովա	13.18	31.26	1.34	2.30	0.36	0.92
60	Մակեդոնիա	13.18	30.82	1.29	1.98	0.49	0.55
61	Հունաստան	13.17	29.62	2.03	2.87	1.00	1.23
62	Իսրայել	13.04	27.70	1.64	3.78	2.32	3.29
63	Թուրքիա	13.04	29.15	4.66	5.64	2.17	3.04
64	Ջիբութի	13.01	22.63	4.65	6.49	2.16	2.47

Руководитель исследовательской группы

ВАРДАН АТОЯН

Доктор политических наук, заместитель
директора-старший эксперт
исследовательского центра «Амберд», АГЭУ

Состав исследовательской группы

МЕРИ ОВСЕПЯН

Аспирант кафедры международных
экономических отношений, АГЭУ

ТАТЕВИК АРУСТАМЯН

Магистрант кафедры международных
экономических отношений, АГЭУ

НАРИНЕ ПЕТРОСЯН

Студентка факультета регулирования
экономики и международных
экономических отношений, АГЭУ

***ПЕРСПЕКТИВЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА
АРМЕНИИ И КИТАЯ В ПРОЕКТЕ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»***

DOI: 10.52174/978-9939-61-239-3

В первой главе исследования была рассмотрена инициатива Китая «Один пояс, один путь», в том числе предварительные условия для регионального сотрудничества. Упоминалось о проекте «Шелковый путь», его значимости для стран Южного Кавказа, сотрудничестве Китая и ЕАЭС, успешном опыте капитальных вложений, возможностях глобального инвестиционного проекта, а также о некоторых рисках. Китайская инициатива «Один пояс, один путь» – это долгосрочная межконтинентальная инвестиционная программа, направленная на ускорение экономической интеграции стран за счет развития инфраструктуры исторического Шелкового пути¹⁴⁴. Глобальные события показывают, что современный мировой порядок сталкивается с глобальными вызовами. С этой точки зрения, инициатива предлагает международному сообществу альтернативную «жизнеспособную формулу» преодоления кризиса глобализации, которая предусматривает экономическую политику открытых дверей, торгово-экономическую платформу с возможностью углубления цивилизационно-культурных и торгово-экономических связей.

В настоящее время Китай является одним из крупнейших в мире инвесторов в инфраструктуру (в среднем 8,5% ВВП за последние 20 лет)¹⁴⁵. Основными источниками финансирования инвестиционного проекта являются паевые инвестиционные фон-

¹⁴⁴ Belt and Road Initiative, <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>

¹⁴⁵ Does China Dominate Global Investment?. *China Power*, <https://chinapower.csis.org/china-foreign-direct-investment/> (Accessed: Dec. 15, 2020).

ды международных многосторонних финансовых институтов, созданные паевыми фондами.

По данным Всемирного банка, транспортные проекты «создадут новые сухопутные и морские связи по всему Евразийскому региону» и сократят время торговли на 2,8% вдоль существующих транспортных связей (при условии, что экспортеры не меняют виды транспорта: нижний предел) и 4,4% (при условии, что экспортеры могут относительно легко менять вид транспорта: верхний предел). Когда улучшения инфраструктуры сочетаются со снижением пограничной напряженности, сокращение времени торговли составляет 7,4 и 10,9% для сценариев нижней и верхней границы, соответственно. Эти результаты предполагают, что положительное влияние ПДЧ на время торговли усилится, если страны также проведут реформы содействия торговле.

В этой части работы подробно упоминались также маршруты, касающиеся Армении в рамках инициативы «Один пояс, один путь», был проведен всесторонний анализ сотрудничества Китая с отдельными странами региона.

Для Армении участие в проекте жизненно важно, но, как показывают результаты нашего исследования, шаги Армении в этом направлении не выходят за рамки заявлений, а сотрудничество других стран региона и сопредельных государств (Грузии, Ирана, Азербайджана) и Китая уже давно вошло в практическую фазу. Учитывая геополитические устремления Китая и глобальные вызовы, вклад Китая во всех трех игроков на Южном Кавказе - Армении, Азербайджана и Грузии - можно рассматривать как фактор, уравнивающий влияние геополитических центров силы.

Следующая часть главы посвящена изучению сотрудничества между ЕАЭС и Китаем. В этой части работы был проведен динамический анализ экономического сотрудничества Китая и стран-членов ЕАЭС. Анализируется торгово-экономическое соглашение между ЕАЭС и Китаем, положения данного соглашения, выявлены преимущества и недостатки.

Стоит отметить, что отношения между ЕАЭС и Китаем вступили в новую фазу с начала переговоров по соглашению о торгово-экономическом сотрудничестве от 8 мая 2015 года¹⁴⁶. До этого отношения между Китаем и странами ЕАЭС были ограничены в двустороннем измерении, а после подписания соглашения они перешли на многосторонний-наднациональный уровень, что создает дополнительную практическую основу для сотрудничества стран ЕАЭС с Китаем и для повышения ее эффективности. Подписание в мае 2018 года соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и Китаем стало первой международной фактической базой для объединения экономических отношений этих стран. Анализ соглашения позволил выяснить, что оно носит не преференциальный характер, не предусматривает автоматического снижения тарифных барьеров, в то же время открывает новые возможности для хозяйствующих субъектов стран Союза, поскольку предусматривает механизмы сотрудничества в различных сферах регулирования¹⁴⁷. Следует отметить, что стороны

¹⁴⁶ «Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны». *Евразийская экономическая комиссия*, <https://bit.ly/3z2bWHI>

¹⁴⁷ «Подписано Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР». *Евразийская экономическая комиссия*, 17.05.2018, <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/17-05-2018-5.aspx>

развивают отраслевое сотрудничество с учетом своей стратегии, программ развития различных секторов экономики, не ограничивая инициативы текущего или планируемого двустороннего сотрудничества между государствами-членами ЕАЭС и Китаем¹⁴⁸. Отраслевое сотрудничество включает сельское хозяйство, энергетику, транспорт, промышленное сотрудничество, информационную и коммуникационную инфраструктуру, технологии, инновации, финансы и окружающую среду. Соглашение вводит отраслевое сотрудничество с целью повышения инвестиционной привлекательности и конкурентоспособности экономики, содействия устойчивому развитию инноваций, торговли и инвестиций. В то же время примечательно отсутствие главы об инвестициях. Соглашение между Китаем и ЕАЭС по сути является рамочным соглашением. Результаты соглашения об упрощении процедур торговли и углублении экономического сотрудничества зависят от практики созданных институтов и органов. Эффективность будет зависеть от последовательной работы консультативных комитетов, рабочих групп, а также от воли глав государств ЕАЭС и Китая.

В рамках работы проведена оценка логистической эффективности стран ЕАЭС на основе разработанного Всемирным банком «Индекса эффективности логистики» (LPI)¹⁴⁹, который также является ключевым индикатором экономического развития страны. Страны ЕАЭС планируют реализовать согласованную транспортную политику в области логистической инфраструктуры. В частности, по соглашению международные автомобильные перевозки, которые осуществляются грузовыми перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов, осуществляют без разрешения.

В следующей части данной главы были оценены возможности, риски и проблемы и представлены основные источники финансирования проекта. В результате исследования были выявлены основные риски проекта, включая рост зависимости от Китая, наличие кредитных рисков, загрязнение окружающей среды и др.

С реализацией инициативы Китай поставил перед собой долгосрочную цель по удалению особо тяжелой промышленности из Китая, особенно из его центральных регионов. Это приносит определенную пользу Китаю в снижении загрязнения воздуха. Экологические нормы «загрязнитель платит» снизили прибыль цементной промышленности Китая, побуждая такие отрасли переезжать в страны, которые не соблюдают правила и нормы. Точная оценка воздействия затруднена из-за сложности инициативы и неопределенности, связанной с множеством проектов. Исследование показало, что многие маршруты проходят через территории, подверженные деградации, наводнениям и оползням, а некоторые проходят через экологически жизнеспособные, но неэффективно защищенные ландшафты. В результате также существуют риски загрязнения окружающей среды, торговли древесиной и дикими животными. Среди рисков авторы также рассмотрели возможные долговые риски, поскольку ряд стран, участвующих в программе, имеют множество социально-экономических проблем, таких как бедность, коррупция и т.д.

¹⁴⁸ «ЕАЭС и Китай подписали соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве». ТАСС, 17/05/2018, <http://tass.ru/ekonomika/5208022>

¹⁴⁹ LPI Global Rankings 2018. *The World Bank*, <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>

В то же время, т.н. амбициозный шаг Китая по унификации мирового торгового процесса, сделать развитие ИТ более эффективным, особенно в развивающихся странах, таких как Армения, имеет большое значение.

Во второй главе исследования дается общая характеристика динамики развития армяно-китайских торгово-экономических отношений. Были изучены двусторонние торгово-экономические отношения, в том числе инвестиции, экспорт, импорт, туризм, гуманитарная помощь и др. За последние 13 лет товарооборот двух стран увеличился более чем в 4 раза, причем в рассматриваемом периоде (2007-2019 гг.) торговый баланс был отрицательным. Как характерно для структуры экспорта Армении в целом, Китай не является исключением с точки зрения диверсификации. При изучении экспортной линии из Армении в Китай выяснилось, что за последние 10 лет в основном нет динамических серий базовых товаров. В течение рассматриваемого периода Армения на постоянной основе экспортировала в Китай 5 наименований товаров, что составило 90% от общего экспорта. Минеральные продукты занимают наибольшую долю в структуре экспорта из Армении в Китай. В частности, Армения в основном экспортирует медь, доля которой в общем экспорте в Китай составляет 90%. В 2019 году на Китай пришлось около 28% экспорта меди из Армении. В этом контексте вопрос строительства медеплавильного завода широко обсуждается на разных уровнях. Еще одно интересное направление экспорта - это экспорт натурального меда, который, однако, был организован с перебоями. Экспорт меда в Китай в 2013-2014 годах был организован армяно-китайским ЗАО «Анушак»¹⁵⁰. Примечательно, что Китай является крупнейшим производителем меда в мире и в то же время основным потребителем. Китай - один из крупнейших экспортеров меда¹⁵¹. Статистический комитет Армении проводит выборочное обследование и публикует информацию о продаже меда - уровень продуктивности. Согласно этому наблюдению, примерный объем производства в Армении колеблется в пределах 2000-2200 тонн. По данным Статкомитета РА, 51% произведенного в Армении меда продается, 5,2% идет на обмен товаров, 1,6% - на услуги с натуральными продуктами, 22% используется в экономике, а 20,7% - остальное в экономике¹⁵².

Как показывают полевые исследования, экспорт натурального меда является потенциальным направлением, и принятие необходимых и соответствующих шагов в этом направлении даст результаты. Более того, в период технологических разработок, при частно-государственном сотрудничестве, необходимо обеспечить присутствие армянских продуктов на онлайн-платформах (электронная коммерция). В Армении необходимо активизировать деятельность бизнес-сообщества, например, Торгово-промышленной палаты Республики Армения, которая представляет интересы малых,

¹⁵⁰ "Buckwheat Honey Market Study Final Report". *UNIDO*, December, 2015, <https://open.unido.org/api/documents/4673719/download/Buckwheat%20Honey%20Market%20Study%20Final%20Report>

¹⁵¹ "Sweet gold - the Chinese honey market". *Eurasia Consult*, March 5, 2019, <https://chinafoodingredients.com/2019/03/05/sweet-gold-the-chinese-honey-market/>

¹⁵² Realization (Use) of Agricultural Product by individual (rural) households for 2019. *Statistical Committee of Armenia*, Yerevan, 2020, https://www.armstat.am/file/article/iracum_2019.pdf?fbclid=IwAR2tIvMgFuXJEmb_yNFYjoBUn89h1Z7bNLS0syOxOHtWnGfgkBN_fLLy7kA

средних и крупных предприятий, деятельность которых охватывает все сферы бизнеса: промышленность, внутреннюю и внешнюю торговлю, сельское хозяйство, финансовую систему, другие направления. В плане сотрудничества с Китаем могут быть представлены совместные проекты с использованием новейших технологий искусственного интеллекта, опыт которых уже есть в мире¹⁵³.

Одним из наиболее перспективных направлений экспорта может стать экспорт вина, шоколада, фруктовых консервов, ягод, орехов, табака и минеральной воды из готовых пищевых продуктов, однако, учитывая их 10-летний временной ряд, становится ясно, что они не были стабильными, их экспорт был организован с перебоями. Кроме того, их экспорт в Китай в общем объеме экспорта из Армении колеблется в пределах от 1 до 3%, а в некоторых случаях даже не достигает 1%. Мы импортируем более 1000 товаров с четырехзначной классификацией из Китая в Армению. Согласно данным, в 2018-2019 гг. из Китая в Армению было импортировано товаров на сумму более 750 миллиардов долларов, что примерно на 13% больше, чем в 2018 году. Основная крупная группа импортных товаров - «Машины, оборудование и механизмы, их части», на долю которых приходится около половины импорта - 44%. Следует отметить, что по данным Комитета государственных доходов РА, объем импорта данной товарной группы по сравнению с 2018 годом увеличился на 14%, а доля увеличилась на 5 процентных пунктов¹⁵⁴. Значительный вес имеет импорт телефонов и телефонных аппаратов, который составляет около 13% от общего импорта. По сравнению с 2018 годом импорт последнего увеличился на 22%. В указанную товарную группу входит импорт мониторов, проекторов, компьютеров. Другой большой группой импортных товаров является текстильная продукция, на долю которой приходится около 11%. Примечательно, что на фоне прошлогодних событий, в частности, из-за запрета на импорт из Турции, в случае продления запрета импорт из Китая вырастет еще больше. Более того, армянская сторона уже встретила с представителями Китая. Было отмечено, что китайской стороне будет предоставлен перечень этой продукции, чтобы китайские компании могли изучить и представить свои предложения по ввозу такой продукции в Армению¹⁵⁵.

Таким образом, имея диверсифицированный импорт, но экспортируя очень ограниченное число товаров, необходимо активное частно-государственное сотрудничество, создание соответствующих платформ, сотрудничество между палатами двух стран, а также активизация торговых привязок. Следует отметить, что необходимо не только сосредоточиться на диверсификации экспорта, но и разработать такие механизмы для привлечения китайских инвестиций. Среди таких проектов – обсуждения о создании медеплавильного завода, которые ведутся уже несколько лет и которые должны войти в предметную стадию. С точки зрения армяно-китайского сотрудничества важно также сотрудничество между двумя странами в области образования и

¹⁵³ Brown, A. (2019). Honey Production Gets High Tech Solutions to Address the Declining Bee Population. *Interesting Engineering*, September 25, 2019, <https://interestingengineering.com/honey-production-gets-high-tech-solutions-to-address-the-declining-bee-population>

¹⁵⁴ Комитет государственных доходов РА, Таможенная Служба, <https://www.petekamutner.am/Content.aspx?itn=csCIImportStatistics>

¹⁵⁵ “Министр экономики Армении принял ново назначенного посла КНР в Армении”. *Министерство экономики РА*, 16.12.2020, <https://mineconomy.am/ru/news/2153>

культуры. Руководствуясь политикой мягкой силы, Китай инвестировал и продолжает инвестировать в углубление сотрудничества в сфере образования и культуры в Армении.

Следует отметить, что только за период с 1988 года по конец декабря 2019 года общий объем валовых инвестиций из Китая в Армению, составил всего 534,9 миллиона долларов, в том числе 528,9 миллиона долларов в виде прямых инвестиций. Очевидна необходимость в разработке механизмов привлечения китайских инвестиций, которые будут регулярными, в большей степени соответствующими специфике инвестиционной политики Китая, в частности, логике проектов, реализуемых в рамках инициативы «Один пояс, один путь».

В последнее время Армения стала одним из излюбленных мест китайских туристов, о чем свидетельствует официальная статистика. В 2019 году в этой сфере был зафиксирован рекордный уровень. Соглашение между правительством Армении и правительством Китая об отмене визового режима для лиц, имеющих обыкновенные паспорта, по принципу взаимности вступило в силу 19 января 2020 года, но временно не действует из-за коронавирусной пандемии. Однако в долгосрочной перспективе подписание этого соглашения положительно скажется на туристических потоках с обеих сторон.

Ежегодные программы гуманитарной помощи, предоставляемые Китаем Армении, занимают особое место в двусторонних дипломатических отношениях между Китаем и Арменией. Ежегодно правительство Китая оказывает масштабную финансовую помощь Армении и неизменно фигурирует в списке 5-ти основных стран-доноров. Несмотря на то, что межгосударственное экономическое сотрудничество между Арменией и Китаем продолжается около трех десятилетий, можно констатировать, что имеющийся потенциал используется не в полной мере. С точки зрения торгово-экономических отношений, отчасти это связано со сложностью системы грузового сообщения между двумя странами из-за отсутствия прямого транспортного сообщения. Еще одна проблема – наличие в Армении недостаточно развитой транспортной инфраструктуры. Хотя такие объективные причины негативно сказываются на перспективах развития армяно-китайских отношений, они не исключают возможности построения доверия в долгосрочной перспективе и обеспечения успешного двустороннего экономического сотрудничества. Членство Армении в ЕАЭС может придать новый импульс армяно-китайским отношениям. В случае эффективного использования этого фактора, Армения может получить дивиденды в виде китайских инвестиций, поскольку вопросы, которые Армения может поднять через ЕАЭС, будут иметь больший вес, учитывая, что Китай в настоящее время является вторым по значимости внешнеэкономическим партнером ЕАЭС (13,6% от общего объема торговли)¹⁵⁶. Кроме этого, партнерство с Пекином носит стратегический, долгосрочный характер, и доля Китая во внешней торговле всех стран ЕАЭС стабильно растет с 2014 года.

В третьей главе исследования были изучены возможности и препятствия для развития инициативы «Один пояс, один путь» для Армении. Проведены полевые исследования, опросы и встречи-дискуссии между стейкхолдерами отрасли. Иссле-

¹⁵⁶ Litvinova, T. (2019). Economic projects, design, institutions of Greater Eurasian Partnership. *Revista Espacios*, Vol. 40, Issue 24, <https://www.revistaespacios.com/a19v40n24/a19v40n24p01.pdf>

дования показали, что в Республике Армения имеются необходимые предпосылки, которые делают возможным участие страны в данном проекте. Среди этих предварительных условий - транзитное географическое положение Армении, членство в ЕАЭС, общая граница с Ираном, наличие преференциального торгового режима с ЕС и потенциал дружественных отношений между двумя странами.

Чтобы выявить как можно больше объективных вопросов, были проведены встречи-дискуссии с бизнесменами, представителями предприятий и экспертного сообщества. В ходе дискуссий каждая группа представила свои наблюдения и проблемы, препятствующие развитию двусторонних торгово-экономических, социальных, культурных, образовательных и дипломатических отношений. В частности, бизнесмены указали основные препятствия, которые выталкивают армянскую продукцию из конкуренции на китайском рынке. Были выделены трудности с организацией процесса перевозки грузов, высокие затраты, связанные с этим процессом, и высокие таможенные пошлины. По словам бизнесменов, армянская продукция не выдерживает конкуренции из-за высоких таможенных пошлин, в частности, в случае коньяка - 63%, в случае вина - 48%, а в случае фруктовых вин - 82%. Для сравнения отметим, что в соседней Грузии соглашение о свободной торговле с Китаем делает грузинские товары намного более конкурентоспособными на китайском рынке из-за более низких цен. Более того, Грузия - единственная страна в Восточном партнерстве, с которой Китай подписал такое соглашение, что определенно увеличивает конкурентоспособность грузинских товаров на китайском рынке, поскольку согласно Соглашению о свободной торговле с Китаем Грузия освободила 95,6% китайских товаров от таможенных пошлин. В то же время, 91% грузинских экспортных товаров также освобождены от таможенных пошлин. В этом контексте либерализация торговли позволит расширить возможности грузинских экспортеров без риска наводнения страны дешевыми потребительскими товарами.

По словам армянских производителей, представительство Республики Армения в Китае значительно уступает соседним странам, начиная от дипломатического подразделения и заканчивая институтом торгово-экономических атташе. По словам бизнесменов, для Армении и для армянских брендовых продуктов существует большая потребность в информационных кампаниях, поэтому необходимо постоянно участвовать на различных площадках, симпозиумах, рекламировать армянские продукты и представлять их сравнительные преимущества.

В ходе дискуссий с экспертным сообществом были затронуты проблемы, а также предпосылки и возможности участия Армении в инициативе «Один пояс, один путь». Были подняты существенные вопросы, касающиеся пробелов в дипломатических отношениях между РА и КНР, недооценки роли Китая и несогласованности внешней политики. По мнению экспертов, для китайской стороны крайне важно наладить и поддерживать партнерские отношения, которых можно достичь, если будет полностью функционировать цепочка «Образование - профессионалы - результат». В частности, необходимо приложить усилия для повышения профессиональной компетентности лиц, принимающих решения в данной сфере, для реализации эффективной кадровой политики, для четкого определения внешней политики и обеспечения конечного результата.

Примечательно, что, по оценкам экспертного сообщества, в целом армяно-китайские отношения в последние годы находятся в состоянии стагнации, что наглядно подтверждается отсутствием четкой дорожной карты развития двусторонних отношений.

Подводя итог общему содержанию встреч, следует отметить, что двусторонние отношения явно находятся в состоянии стагнации. Необходимо задействовать весь дипломатический инструментарий, в том числе публичную дипломатию. Армянская сторона должна быть более активной - за рубежом, в различных сферах, включая образовательную и культурную. В то же время следует отметить, что в настоящее время различные страны широко используют инструменты дипломатии Второго трека для продвижения национальных интересов на международной арене. К сожалению, в Армении нет согласованной политики в этом направлении, в том числе не ведутся соответствующие работы с местным и зарубежным экспертным сообществом.

В этом отношении Китай является ключевой страной для Армении и поэтому очень важно активизировать дипломатию в этом направлении, с вовлечением негосударственных акторов и экспертного сообщества на институциональном и индивидуальном уровне, которые могут значительно улучшить связи в политической, экономической, культурной, научно-образовательной сферах и внести свой вклад в решение многих вопросов двусторонней повестки.

Таким образом, в ходе встреч выявлены ряд вопросов, препятствующих развитию армяно-китайских отношений, для решения которых авторами данного исследования разработаны некоторые предложения, которые изложены в заключительной части работы.

В данной главе исследования также было отмечено, что в настоящее время Армения стремится к укреплению своих связей через коридор Север-Юг, который включает Индию, Иран и Грузию. Эксплуатация коридора Север-Юг позволит сократить транзитное расстояние между странами ЕАЭС.

В целом исследование показывает, что наиболее перспективными потенциальными направлениями экспорта могут быть экспорт вина, шоколада, фруктовых консервов, ягод, орехов, табака, минеральной воды и натурального меда, однако, учитывая их 10-летний временной ряд, становится ясно, что они не были стабильными, их экспорт был организован с перебоями. Более того, экспорт этой продукции в Китай в общем объеме экспорта из Армении колеблется в пределах от 1 до 3%, а в некоторых случаях даже не достигает 1%. Таким образом, имея диверсифицированный импорт, но экспортируя всего 5 продуктов, которые составляют 90% экспорта, необходимо активное частно-государственное сотрудничество, создание соответствующих площадок, а также активизация сотрудничества между палатами, действующими в двух странах.

К сожалению, пока Армения только объявила о своей готовности присоединиться к Китаю в инициативе «Один пояс, один путь», в то время как другие страны, включая Азербайджан, Грузию и Турцию, уже предложили взаимовыгодные проекты для существенной интеграции в этот проект.

Учитывая региональное положение Армении, предлагается активно строить магистраль Север-Юг, что полностью укладывается в логику китайской инициативы. Следует отметить, что наряду с другими компаниями в строительстве магистрали

задействованы также китайские подрядчики. Однако при нынешних темпах эта дорога будет готов только через десятилетия, в то время как на данном этапе формируется будущий контур восстановленного Шелкового пути.

Таким образом, данная инициатива может создать дополнительные возможности для стран Южного Кавказа и стимулированию национальных экономик за счет привлечения дополнительных иностранных инвестиций. В то же время транзитные маршруты через регион создадут для Китая дополнительные возможности для увеличения своего экономического влияния как на постсоветском пространстве, так и на Ближнем Востоке, а также для диверсификации торговых маршрутов в Европу.

В разделе **выводы и рекомендации** представлены результаты проведенного исследования, а также наблюдения экспертного сообщества и бизнесменов. В целом следует отметить, у Армении имеются возможности для повышения своей вовлеченности в китайской инициативе. Армению можно рассматривать в контексте факторов, сдерживающих Турцию от Средней Азии и Синьцзяна, но в то же время Арцахский вопрос рассматривается как препятствие для открытия автомобильных и железных дорог на Южном Кавказе. Принимая во внимание активные шаги соседних стран по включению в инициативу, для достижения ощутимых результатов Армения должна вложить усилия заинтересованных сторон в окончательную реализацию дороги Север-Юг, что для страны имеет очень важное значение. В этом контексте неоднократно упоминалась необходимость участия Китая в строительстве магистрали Север-Юг (как частными компаниями, так и на государственном уровне), что может привести к потенциальному совпадению интересов как двух стран, так и региональных интеграционных структур ЕС и ЕАЭС.

Учитывая геополитические устремления Китая и глобальные вызовы, китайские инвестиции для всех трех игроков на Южном Кавказе - Армении, Азербайджана и Грузии - можно рассматривать как фактор, уравновешивающий влияние геополитических центров влияния. Однако неопределенность относительно транспортного коридора Север-Юг для крупного транспортного проекта и Ирана возрастает из-за текущей региональной ситуации. В частности, пока неизвестно, какие события могут произойти в регионе, особенно после трехстороннего заявления глав государств (Россия, Армения, Азербайджан) от 10 ноября 2020 года, в котором указывается о разблокировке всех транспортных и экономических коммуникаций в регионе.

Однако независимо от того, насколько будет вовлечена Армения в инициативе, двусторонние экономические отношения не ограничиваются крупными проектами, они могут касаться как научных, образовательных, так и культурных аспектов. В рамках инициативы «Один пояс, один путь» реализуются различные мероприятия и инициативы, одной из которых является «Альянс городов Шелкового пути», инициированный китайскими «международными общественными деятелями», в рамках которого проводятся различные фестивали¹⁵⁷. В этом контексте предлагается активизировать публичную дипломатию. В том числе на основе опыта Италии, мы предлагаем развивать сотрудничество на уровне общин и городов. Принимая во внимание большое культурное наследие двух стран, могут быть организованы дни

¹⁵⁷ Silk Road Cities Alliance, <http://www.chinagoabroad.com/en/contributor/silk-road-cities-alliance>

культуры, иницированы межвузовские программы образовательного обмена, форматы сотрудничества мозговых центров, университетов и т.д.

На основе исследования авторы разработали дорожную карту приоритетных действий, которая может послужить основой для политиков и лиц, принимающих решения. Как в экономическом, так и в политическом плане, активизация и развитие отношений с одной из ведущих сверхдержав мира должно стать одной приоритетных задач Армении, для чего необходимо разработать и последовательно реализовать определенную политику. Учитывая опыт сотрудничества Китая с другими странами ЕАЭС, в рамках цифровой повестки могут быть предприняты шаги по созданию технопарков и умных городов. В то же время практика показывает, что при отсутствии механизмов финансирования говорить о привлечении инвестиций нереально. Чтобы осуществить этот процесс, необходимо открыть фонды с паевым капиталом, которые будут реализованы в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Учитывая наличие определенных предпосылок, следует начать активный диалог с различными стейкхолдерами в двух странах, как на государственном, так и на частном уровне. Особенно сейчас, когда в мировой экономике происходят новые перестройки и изменения, активное участие Армении в данной китайской инициативе является необходимостью.

Head of research team

VARDAN ATOYAN

Doctor of Sciences (Political Science), Deputy
Director & Senior Expert, AMBERD Research
Center, ASUE

Members of research team

MERI HOVSEPYAN

PhD student, Chair of International Economic
Relations, ASUE

TATEVIK ARUSTAMYAN

Master's Degree Student, Chair of International
Economic Relations, ASUE

NARINE PETROSYAN

BA Student, Faculty of Regulation of Economy
and International Economic Relations, ASUE

PROSPECTS OF ARMENIA-CHINA ECONOMIC COOPERATION WITHIN “ONE BELT, ONE ROAD” PROJECT

DOI: 10.52174/978-9939-61-239-3

The first chapter of the research examined China's “One Belt One Road” initiative and the preconditions for regional cooperation. Reference was made to the “Silk Road” initiative, its significance for the countries of the South Caucasus and the region, the China-EAEU cooperation, the successful experience of capital investments, the opportunities for global investment projects, the identification of risks.

China's Belt and Road Initiative (OBOR) is a long-term intercontinental investment program aimed at accelerating the countries' economic integration through the development of historic Silk Road infrastructure¹⁵⁸. Global developments show that the modern world order is facing and overcoming global challenges. From this point of view, the OBOR initiative offers the international community an alternative “viable formula” for overcoming the crisis of globalization, which provides an open-door economic policy, a trade and economic platform, with the possibility of deepening civilizational-cultural, trade and economic ties.

China is currently one of the world's largest infrastructure investors (averaging 8.5% of GDP over the past 20 years)¹⁵⁹. The main sources of financing for an investment project are mutual funds of international multilateral financial institutions, created by mutual funds.

¹⁵⁸ Belt and Road Initiative, <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>

¹⁵⁹ Does China Dominate Global Investment?. *China Power*, <https://chinapower.csis.org/china-foreign-direct-investment/> (Accessed: Dec. 15, 2020).

According to the World Bank, the OBOR transport projects will create new land and sea connections throughout the Eurasian region and reduce trade time by 2.8% along existing transport links (assuming exporters do not change modes of transport: lower limit) and 4.4% (assuming exporters can change modes of transport relatively easily: upper limit). When infrastructure improvements are combined with a reduction in border tensions, the trade time reductions are equal to 7.4 and 10.9% for the lower and upper boundary scenarios, respectively. These results suggest that the positive impact of the OBOR on trade time will increase if countries also implement trade promotion reforms.

In this part of the work, the routes passing through Armenia were discussed in detail, and a comprehensive analysis of China's cooperation with individual countries in the region was carried out.

Participation in the project is vital for Armenia, but, as the results of our study show, Armenia's steps in this direction do not exceed the level of statements, while the cooperation of other countries in the region (Georgia, Iran, Azerbaijan) and China has long been practical. Given China's geopolitical aspirations and global challenges, China's contributions to all three players in the South Caucasus (Armenia, Azerbaijan and Georgia) can be seen as a balancing factor for the influence of geopolitical power centers.

Another part of this chapter is dedicated to the study of EAEU-China cooperation. In this part of the work, a dynamic analysis of economic cooperation between China and the EAEU member states was carried out. Reference was also made to the EAEU-China trade and economic agreement, analysis of the provisions of the agreement, identification of advantages and disadvantages.

EAEU-China relations have entered a new phase since the start of negotiations on an agreement on trade and economic cooperation on May 8, 2015¹⁶⁰. Prior to that, the relations between China and the EAEU countries were limited in bilateral dimensions, and after signing the agreement they moved to a multilateral-supranational level, which creates a practical basis for the countries of this economic integration structure cooperation with China to increase its efficiency. The signing of the EAEU-China Trade and Economic Cooperation Agreement in May 2018, as such, was the first international factual basis to unite the economic relations of these countries. The analysis of the agreement allowed us to find out that it is of a non-preferential nature, does not provide for automatic reduction of tariff barriers, at the same time opens new opportunities for economic entities of the Union countries, as it provides mechanisms for cooperation in various areas of regulation¹⁶¹. It should be noted that the Parties are developing sectoral cooperation, taking into account their strategy, development programs for various sectors of the economy, without limiting the initiatives of existing or planned bilateral cooperation between the EAEU member states and China. Sectoral cooperation includes agriculture, energy, transport, industrial cooperation, information and communication infrastructure, technology, innovation, finance, and the environment. The agreement introduces sectoral cooperation, with the aim of increasing the investment attractiveness and competitiveness of economies, promoting

¹⁶⁰ "Agreement on economic and trade cooperation between the Eurasian Economic Union and its member states, of the one part, and the People's Republic of China, of the other part". *Eurasian Economic Commission*, <https://bit.ly/3z2bWHI>

¹⁶¹ "Agreement signed on trade and economic cooperation between EAEU and PRC". *Eurasian Economic Commission*, 17.05.2018, <http://www.eurasiancommission.org/en/nae/news/Pages/17-05-2018-5.aspx>

sustainable development of innovation, trade and investment. At the same time, it is noteworthy that there is no investment chapter. The Agreement between China and the EAEU is, in essence, a framework agreement. The results of the agreement on trade facilitation and deepening economic cooperation depend on the practice of the established institutions and bodies. Effectiveness will depend on the consistent work of the advisory committees working groups as well as the will of the Chinese and EAEU Heads of State.

The work carried out an assessment of the logistical efficiency of the EAEU countries on the basis of the Logistics Performance Index (LPI) developed by the World Bank, which is also a key indicator of the country's economic development¹⁶². The EAEU countries plan to implement a coordinated (agreed) transport policy in the field of logistics infrastructure. In particular, under the agreement, international road haulage, which is carried out by cargo carriers registered in the territory of one of the Member States, is carried out without a permit.

In the other part of the first chapter, the opportunities, risks and problems of the OBOR initiative were assessed and the main sources of project funding were presented. As a result of the study, the main risks of the project were identified, including the increase of dependence on China, the existence of credit risks, environmental pollution, etc. With the implementation of the OBOR initiative, China has a long-term goal of removing particularly heavy industry from China. This is of some benefit to China in reducing air pollution in the main industrial cities, and the global situation depends on how successful the reconstruction policy is elsewhere. "Polluter pays" environmental regulations have reduced profits in China's cement industry by encouraging such industries to relocate to countries that do not comply with the rules or regulations or are relatively lenient. An accurate assessment of impact is difficult due to the complexity of the initiative and the uncertainty associated with many projects. The study found that many routes pass through areas prone to degradation, flooding and landslides, and some pass through ecologically viable but ineffectively protected landscapes. As a result, there are risks of pollution, timber and wildlife trade. Among the risks we have also considered the possible debt risks, as a number of countries that are part of the program have many socio-economic problems, such as poverty, corruption and other similar problems.

But at the same time, China's so-called ambitious move to unify the world trade process, make IT's development more efficient, especially in developing economies like Armenia, is significant.

The second chapter of the study provides a general characteristic of the dynamics of the development of the Armenian-Chinese trade and economic relations. Bilateral trade and economic relations were studied, in particular, investments, exports, imports, tourism, humanitarian aid, etc. Over the past 13 years, the trade turnover of the two countries has increased more than 4 times, and in the period under review (2007-2019) the trade balance was negative. As is typical for Armenia's export structure as a whole, China is no exception in terms of diversification. When studying the export line from Armenia to China, it turned out that over the past decade, there are basically no dynamic series of basic products. During the period under review, Armenia permanently exported 5 types of goods to China, which made up 90% of the total export. Mineral products occupy the largest share in the

¹⁶² LPI Global Rankings 2018. *The World Bank*, <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>

structure of exports from Armenia to China, in particular, Armenia mainly exports copper to China, whose share in total exports to China is 90%. In 2019, China accounted for about 28% of copper exports from Armenia. In this context, the issue of building a copper smelter is widely discussed at different levels. Another interesting export source is the export of natural honey, which, however, was organized intermittently. The export of honey to China in 2013-2014 was organized by the Armenian-Chinese CJSC “Anushak”¹⁶³. In this regard, in the 2019 the Protocol was signed by the Ministry of Agriculture of the Republic of China “On Veterinary Medicine and Phytosanitary Standards for Honey Exported from Armenia to China” between the Ministry of Agriculture of the Republic of Armenia, which provides favorable conditions for agricultural products to enter the Chinese market. It is noteworthy that China is the largest honey producer in the world and, at the same time, the main consumer. China is one of the largest honey exporters¹⁶⁴. The Statistical Committee of Armenia publishes the sale of honey yield level, as it conducts a sample survey. According to this observation, the approximate volume of production in Armenia ranges from 2000 to 2200 tons. According to the Statistical Committee of the Republic of Armenia, 51% of honey produced in Armenia is sold, 5.2% is used for the exchange of goods, 1.6% for services with natural products, 22% is used in the economy, and 20.7% is the rest in the economy¹⁶⁵. As field studies show, it is already becoming clear that the export of natural honey is a potential direction, and taking necessary and appropriate steps in this direction will yield results. Moreover, during the period of technological development, with public-private cooperation, it is necessary to ensure the presence of Armenian products on online platforms (e-commerce). In Armenia, it is necessary to intensify the activities of the business community, for example, the Chamber of Commerce and Industry of the Republic of Armenia, which represents the interests of small, medium and large enterprises, whose activities cover all areas of business: industry, internal and external trade, agriculture, the financial system and other directions. In terms of cooperation with China, joint projects can be presented using the latest artificial intelligence technologies, the experience of which already exists in the world¹⁶⁶. Thus, one of the most promising potential export destinations may be the export of wine, chocolate, canned fruits, berries, nuts, tobacco and mineral water from ready-to-eat foods, but given their 10-year time series, it becomes clear that they are not sustainable. Their export was organized intermittently. In addition, their export to China in the total export volume from Armenia ranges from 1 to 3%, and in some cases does not even reach 1%. We import over 1000 4-digit products from China to Armenia. In 2018-2019, according to the data, goods worth more than \$ 750 billion were imported

¹⁶³ “Buckwheat Honey Market Study Final Report”. *UNIDO*, December, 2015, <https://open.unido.org/api/documents/4673719/download/Buckwheat%20Honey%20Market%20Study%20Final%20Report>

¹⁶⁴ “Sweet gold – the Chinese honey market”. *Eurasia Consult*, March 5, 2019, <https://chinafoodingredients.com/2019/03/05/sweet-gold-the-chinese-honey-market/>

¹⁶⁵ Realization (Use) of Agricultural Product by individual (rural) households for 2019. *Statistical Committee of Armenia*, Yerevan, 2020, https://www.armstat.am/file/article/iracum_2019.pdf?fbclid=IwAR2tIvMgFuXJEmb_yNFYjoBUn89hIZ7bNLS0syOxOHtWnGfgkBN_fLLy7kA

¹⁶⁶ Brown, A. (2019). Honey Production Gets High Tech Solutions to Address the Declining Bee Population. *Interesting Engineering*, September 25, 2019, <https://interestingengineering.com/honey-production-gets-high-tech-solutions-to-address-the-declining-bee-population>

from China to Armenia, which is about 13% more than in 2018. The main large group of imported goods is “Machines, equipment and mechanisms, their parts”, which account for about half of imports - 44%. It should be noted that according to the RA State Revenue Committee, the volume of imports of this commodity group increased by 14% compared to 2018, and the share increased by 5 percentage points¹⁶⁷. Import of telephones and telephone apparatus is significant, accounting for about 13% of total imports. Compared to 2018, imports of the latter increased by 22%. This product group includes the import of monitors, projectors, computers. Another large group of imported goods is textile products, which account for about 11%. It is noteworthy that against the backdrop of new events, in particular, in case of an extension of the ban on imports from Turkey, imports from China will grow even more. Moreover, the Armenian side has already met with representatives of China¹⁶⁸. It was noted that the Chinese side will be provided with a list of these products so that Chinese companies can study and submit their proposals on the import of such products to Armenia.

Thus, having diversified imports, but exporting only 5 goods, which make up to 90% of exports, active public-private cooperation, the creation of appropriate platforms, as well as cooperation between the chambers of the two countries, and the activation of trade links are needed. It should be noted that it is necessary not only to focus on export diversification, but also to develop adequate mechanisms to attract Chinese investments. Among such projects are discussions on the creation of a copper smelter, which have been under way for several years and which should enter the substantive stage. From the point of view of the Armenian-Chinese cooperation, the cooperation between the two countries in the field of education and culture is interesting. Guided by soft power policies, China has invested and continues to invest in deepening cooperation in education and culture in Armenia. It should be noted that only for the period from 1988 to the end of December 2019, the total volume of investments made as a result of the operation, i.e. gross investments from China to Armenia amounted to only \$ 534.9 million, including \$ 528.9 million in direct investments. There is an obvious need to develop mechanisms for attracting Chinese investments, which will be regular, to a greater extent consistent with the specifics of China's investment policy, in particular, the logic of projects implemented within the framework of the Belt and Road Initiative. Recently, Armenia has become one of the favorite destinations of Chinese tourists, as evidenced by the growing statistics from year to year. Since 2012 (earlier data could not be obtained), a record level was recorded in 2019. The agreement between the Government of Armenia and the Government of China on the abolition of the visa requirement for persons holding ordinary passports on the principle of reciprocity entered into force on January 19, 2020, but is temporarily inactive because of the COVID-19 pandemic. However, in the long term, the signing of this agreement will have a positive impact on tourist flows from both sides. The annual humanitarian aid programs provided by China to Armenia occupy a special place in the bilateral diplomatic relations between China and Armenia. Every year, the Chinese government provides large-scale financial assistance to Armenia, invariably appears in the

¹⁶⁷ RA State Revenue Committee, <https://www.petekamutner.am/Content.aspx?itm=csCIImportStatistics>

¹⁶⁸ “The RA Minister of Economy had a meeting with the newly appointed Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the People's Republic of China to Armenia”. Ministry of Economy of the Republic of Armenia, December 16, 2020, <https://mineconomy.am/en/news/2153>

list of 5 major donor countries. Despite the fact that interstate economic cooperation between Armenia and China has been going on for about three decades, it can be stated that the existing potential is not fully used. In terms of trade and economic relations, this is partly due to the complexity of the freight transport system between the two countries due to the lack of direct transport links. Another issue is the undeveloped transport infrastructure in Armenia. Although such objective reasons negatively affect the prospects for the development of the Armenian-Chinese relations, they do not exclude the possibility of building trust in the long term and ensuring successful bilateral economic cooperation. Armenia's membership in the the EAEU, could give a new impetus to Armenian-Chinese relations. In case of maximum use of this circumstance, Armenia can receive dividends in the form of Chinese investments, since the issues and projects that Armenia can raise through the EAEU will have greater weight, given that China is currently the second most important foreign economic partner in the EAEU (13.6% of total trade)¹⁶⁹. However, the partnership with Beijing is strategic, long-term, and China's share in foreign trade of all EAEU countries has been growing steadily since 2014.

The third chapter of the study explored the opportunities and obstacles to developing the OBOR Initiative for Armenia. Carried out fieldwork, conducted surveys and meetings among industry stakeholders. Research has shown that the Republic of Armenia has the necessary prerequisites that will be possible to ensure participation through a correct strategic vision. Among these preconditions are Armenia's transit geographic location, EAEU membership, a common border with Iran, a preferential trade regime with the EU, and the potential for friendly relations between the two countries. In order to identify as many objective questions as possible, the research group held meetings and discussions with businessmen and the representatives of the expert community. During the discussions, each group presented their observations and problems that hinder the development of bilateral trade, economic, social, cultural, educational and diplomatic relations. In particular, the businessmen presented the main obstacles that push Armenian products out of competition in the Chinese market, narrow issues inherent in the business community. Among them, the main obstacles were difficulties in organizing the process of transporting goods, high costs associated with this process, and high customs duties.

According to stakeholders, the main obstacle due to which Armenian products cannot withstand competition are high customs duties, in particular, in the case of cognac - 63%, in the case of wine - 48%, and in the case of fruit wines - 82%. For comparison, in Georgia the free trade agreement with China entered into force on January 1, 2012, making Georgian goods much more competitive in the Chinese market due to lower prices. Moreover, Georgia is the only country in the Eastern Partnership with which China has signed such an agreement, which definitely increases the competitiveness of Georgian goods in the Chinese market, since according to the Free Trade Agreement with China, Georgia exempted 95.6% of Chinese goods from customs duties. 91% of Georgian export goods were exempted from customs duties. In this context, trade liberalization will expand the opportunities for Georgian exporters without the risk of flooding the country with cheap consumer goods. At the same time, according to the factories, the representation of the Republic of Armenia in

¹⁶⁹ Litvinova, T. (2019). Economic projects, design, institutions of Greater Eurasian Partnership. *Revista Espacios*, Vol. 40, Issue 24, <http://www.revistaespacios.com/a19v40n24/a19v40n24p01.pdf>

China is significantly inferior to the neighboring countries of the Republic of Armenia, starting from the diplomatic division and ending with the institute of trade and economic attaché. According to businessmen, there is a great need for information campaigns in China, and to participate in various venues, symposia, advertise Armenian products and present their comparative advantages.

During the discussions with the expert community, the issues of Armenia's participation in the process of financing the OBOR initiative, obstacles to Armenia's access to these financial circles, as well as the prerequisites and opportunities created for Armenia in the context of the OBOR's participation in the EAEU-China cooperation were touched upon. In addition, substantive issues related to the existing gaps in the RA-PRC diplomatic-partnership relations, underestimation of China's role and uncoordinated foreign policy were raised. According to experts, it is extremely important for the Chinese side to establish and maintain partnerships, relations that can be achieved if the chain "Education - Professionals - Result" is fully functioning. In particular, it is necessary to make efforts to improve the professional competence of decision-makers in this area, to implement an effective policy, to clearly define foreign policy and ensure the positive outcomes.

It is noteworthy that according to the assessments of the expert community, in recent years the Armenian-Chinese relations are at a stage of stagnation, which is vividly proved by the fact that there is no clear roadmap for development in bilateral relations.

Summing up the general content of the meetings, it should be noted that bilateral relations are clearly in a state of stagnation. It is necessary to use all diplomatic tools, including public diplomacy, more often talking about Armenia and Armenians in China, while not forgetting about the spread of Chinese culture in Armenia. Armenia should be more active - abroad, in various spheres, including educational and cultural. At the same time, it should be noted that at present, various countries widely use the instruments of Track two diplomacy or Second track diplomacy to promote national interests in the international arena. Unfortunately, in Armenia there is no coordinated policy in this sphere, including no appropriate work with the national and foreign expert communities.

The latter is especially important because in many countries, and China, is no exception in this context, the expert community and think tanks are an important participant in the process of generating strategic ideas and decision-making, which also affects public opinion. Therefore, purposeful work with them will allow to have some impact on the policies of respective countries.

In this regard, China is a key country for Armenia in the context of the present and the future, therefore, the activation of public diplomacy in this field, the involvement of non-state actors and the expert community at the institutional and individual level in resolving issues related to foreign policy, including economic cooperation will significantly improve ties in the political, economic, cultural, scientific and educational spheres, and contribute to the solution of many issues on the bilateral agenda.

Thus, during the meetings, a number of issues were raised that impede the development of the Armenian-Chinese relations for which the authors of this research presented proposals upon completion of the work.

This chapter of the study also includes ways to identify opportunities to expand Armenia's participation in the OBOR Initiative. In particular, it was noted that at present Armenia seeks to strengthen its ties through the North-South corridor, which includes

India, Iran and Georgia. The economic integration of Iran and India with Armenia through the EAEU can contribute to the development of the North-South transport corridor. The operation of the North-South corridor will significantly reduce the transit distance between the EAEU countries and India. Such cooperation, first of all, presupposes the liberalization of mutual trade through the establishment of favorable regimes of tariff and non-tariff regulation.

Overall, studies show that the most promising potential export destinations may be wine, chocolate, canned fruit, berries, nuts, tobacco, mineral water and natural honey, and however, given their 10-year time series, it becomes clear that they were not stable, their export was organized intermittently. In addition, the export of these products to China in the total export volume from Armenia ranges from 1 to 3%, and in some cases does not even reach 1%. Thus, having diversified imports, but exporting only 5 products, which make up 90% of exports, active public-private cooperation is needed, the creation of appropriate platforms, as well as the intensification of cooperation between the chambers operating in the two countries.

Unfortunately, so far Armenia has only announced its readiness to join China in the OBOR Initiative, while other countries, including Azerbaijan, Georgia and Turkey, have already proposed mutually beneficial projects for substantial integration into this project.

Armenia is a landlocked country. The regional situation around Armenia does not leave many opportunities, so it is proposed to actively build the North-South highway, which fully fits into the logic of the Chinese initiative. Chinese contractors are involved in the construction of the highway along with other companies. However, at the current pace, this road will only be ready in decades, and today the future contour of the restored Silk Road is being formed. Thus, the Initiative can create additional opportunities for the South Caucasus countries to diversify their economic dependence and stimulate national economies by attracting additional foreign investment. At the same time, transit routes through the region will create additional opportunities for China to increase its economic influence both in the post-Soviet space and in the Middle East, as well as to diversify trade routes to Europe.

Conclusions and recommendations of the research section summarizes the studies and analyzes, as well as the observations of the expert community and businessmen. In general, it should be noted that the correct representation of the geographical transit position of Armenia will provide an opportunity to increase Armenia's involvement in "One Belt, One Road" initiative. Armenia can be viewed as a component in deterrent mechanisms to Turkey from Central Asia and Xinjiang, but at the same time the Artsakh issue is seen as an obstacle to the opening of roads and railways in the South Caucasus. Taking into account regional events, active steps of neighboring countries to be included in the Initiative, in order to achieve already tangible results, Armenia should invest the efforts of the interested parties in the final implementation of the North-South road, which is important for us. In this context, the need for China's participation (both in private companies and at the state level) in the construction of the North-South highway was repeatedly mentioned, which could lead to regional integration structures of both countries and neighboring countries, the EU and the EAEU can be a crossroads of interests.

Considering China's geopolitical aspirations and global challenges, Chinese investments for all three actors in the South Caucasus - Armenia, Azerbaijan and Georgia -

can be viewed as a factor balancing the influence of geopolitical centers of power. Thus, in the context of the fact that the Persian Gulf - Persian Gulf corridor does not remain aloof from the transit programs of the region, it is necessary for Armenia, and the issue of cooperation should always be on the agenda. Besides, in the professional field it is mentioned that in the meetings with the Georgian and Iranian sides Armenia should not only present its interest in the program, but also come up with initiatives aimed at effective cooperation. However, the uncertainty about the North-South transport corridor for a major transport project for Iran is increasing due to the current regional situation. It is not yet known what events may occur in the region, especially after the trilateral (Russia, Armenia, Azerbaijan) statement of November 10, 2020, which emphasizes the lifting of the transport and infrastructure blockade in the region. However, regardless of whether Armenia's participation in an investment initiative or regional isolation is possible, bilateral economic relations are not limited to large projects, they can relate to both scientific, educational and cultural aspects. Under the OBOR Initiative, various events and initiatives are being implemented, one of which is the Silk Road Cities Alliance, initiated by Chinese “international public figures”, which hosts various festivals¹⁷⁰. In this context, it is proposed to activate public diplomacy in the agenda of the Armenian-Chinese cooperation in the educational and cultural spheres, including on the basis of the experience of Italy, the authors propose cooperation within the municipalities level. Taking into account the great cultural heritage of the two countries, days of culture can be organized, and with the activation of interuniversity programs, the authors propose the implementation of educational exchange programs, close cooperation of think tanks, the involvement of scholars from partner universities in research programs and other programs.

The study of cooperation between the countries of the region and China shows that if Armenia does not rethink the importance of the Armenian-Chinese relations and does not take practical steps in this direction, it can be excluded from the agenda of the global initiative. Based on the research, the authors of this research developed a roadmap for action priorities that can serve as a basis for policymakers and decision-makers. For Armenia, both economically and politically, the revitalization and development of relations with one of the leading superpowers should become the agenda. In this context, the key role is played by the issue of strengthening the Armenian-Chinese cooperation, creating an agenda of bilateral political and economic interests. Taking into account the experience of China's cooperation with other EAEU countries, steps can be taken to create technology parks and smart cities within the digital agenda. At the same time, the practice of Russian-Chinese cooperation shows that it is unrealistic to attract investments in the absence of financing mechanisms. To carry out this process, it is necessary to open joint funds, which will be implemented within the framework of the Initiative. Given the presence of certain prerequisites, an active dialogue should be initiated with various stakeholders in the two countries, both at the public and private levels. Especially now, when the world economy is undergoing new restructuring and changes, Armenia's active participation in this Chinese initiative is a necessity.

¹⁷⁰ Silk Road Cities Alliance, <http://www.chinagoabroad.com/en/contributor/silk-road-cities-alliance>

Հեղազոտական խմբի ղեկավար՝

ՎԱՐԴԱՆ ԱԹՈՅԱՆ

ՀՊՏՀ «Ամբերդ» հեղազոտական կենտրոնի փոխընթացակազմի փորձագետ, քաղաքական գիտությունների դոկտոր

Հեղազոտական խմբի անդամներ՝

ՄԵՐԻ ՀՈՎՍԵՓՅԱՆ

ՀՊՏՀ միջազգային տնտեսական հարաբերությունների ամբիոնի ապօրինի

ՏԱԹԵՎԻԿ ԱՌՈՒՍՏԱՄՅԱՆ

ՀՊՏՀ միջազգային տնտեսական հարաբերությունների ամբիոնի մագիստրոս

ՆԱՐԻՆԵ ՊԵՏՐՈՍՅԱՆ

ՀՊՏՀ տնտեսության կարգավորման և միջազգային տնտեսական հարաբերությունների ֆակուլտետի բակալավրիատի չորրորդ կուրսի ուսանող

**ՀԱՅԱՍՏԱՆ-ՉԻՆԱՍՏԱՆ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՀԱՄԱԳՈՐԾԱԿՑՈՒԹՅԱՆ
ՀԵՌԱՆԿԱՐՆԵՐԸ «ՄԵԿ ԳՈՏԻ, ՄԵԿ ՃԱՆԱՊԱՐՀ» ՆԱԽԱԳԾԻ
ՇՐՋԱՆԱԿՆԵՐՈՒՄ**

Խմբագիր՝ *Սաթենիկ Ախավերդյան*

Տեխնիկական խմբագիր

և ձևավորող՝ *Նաիրա Խչկյան*

Էջադրող և սրբագրող՝ *Մյուզաննա Բոյաջյան*

Ռուզաննա Պերոսյան

Չափս՝ 70×108^{1/16}:

7.4 տպ. մամուլ:

Տպաքանակ՝ 100:

ՀՊՏՀ «ՏՆՏԵՍԱԳԵՏ» հրատարակչություն

Երևան, Նալբանդյան 128

010 59 34 37