

## Չինական «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում հայ-չինական տնտեսական օրակարգի զարգացման անհրաժեշտությունը և հնարավորությունները

**Հովսեփյան Մ. Հ.**

Հայաստանի Պետական Տնտեսագիտական Համալսարան, ասպիրանտ (Երևան, Հայաստան)  
hovsepyanmer@gmail.com

**Առուստամյան Տ. Տ.**

Հայաստանի Պետական Տնտեսագիտական Համալսարան, մագիստրանտ (Երևան, Հայաստան)  
tatev.arustamyan@gmail.com

**Պետրոսյան Ն. Բ.**

Հայաստանի Պետական Տնտեսագիտական Համալսարան, Տնտեսության կարգավորման և միջազգային տնտեսական հարաբերությունների ֆակուլտետի բակալավրիատի ուսանող (Երևան, Հայաստան)  
petrosyan.nar.99@gmail.com

**Վճռորոշ բառեր՝ «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնություն, տնտեսական կապեր, զարգացման հեռանկարներ, հայ-չինական հարաբերություններ**

### **Необходимость и возможности развития армяно-китайской экономической повестки в рамках китайской инициативы «Один пояс, один путь»**

*Овсебян М. О.,*

*Армянский государственный экономический университет, аспирант (Ереван, Армения)*  
hovsepyanmer@gmail.com

*Арустамян Т. Т.,*

*Армянский государственный экономический университет, магистрант (Ереван, Армения)*  
tatev.arustamyan@gmail.com

*Петросян Н. Б.*

*Армянский государственный экономический университет, факультет Экономического регулирования и международных экономических отношений бакалавр (Ереван, Армения)*  
petrosyan.nar.99@gmail.com

**Аннотация.** Все страны, находящиеся в этапе реформ и развития инфраструктур, заинтересованы в участии в китайской инициативе «Один пояс, один путь», который носит глобальный характер. Существует ряд оценок международных организаций, которые свидетельствуют о том, что данная инициатива эффективна в плане сокращения времени и затрат на внешнюю торговлю, а также в развитии инфраструктур. Участие Армении в инициативе зависит от ее собственных активных дипломатических, экономических и инвестиционных шагов. Отраслевое исследование двусторонних экономических отношений показывает, что существует ряд объективно-субъективных причин, препятствующих реализации имеющегося потенциала. Однако следует отметить, что армяно-китайские отношения в рамках инициативы могут включать как экономические, так и образовательные и культурные аспекты.

**Ключевые слова:** Инициатива «Один пояс, один путь», экономические связи, перспективы развития, армяно-китайские отношения

### **Necessity and opportunities for the development of the Armenian-Chinese economic agenda within the framework of the Chinese "One Belt, One Road" initiative**

*Hovsepyan M. H.,*

*Postgraduate student of the Armenian State University of Economics (Yerevan, Armenia)*  
hovsepyanmer@gmail.com

*Arustamyan T. T.,*

*Master of the Armenian State University of Economics (Yerevan, Armenia)*  
tatev.arustamyan@gmail.com

*Petrosyan N. B.*

*Bachelor of the Armenian State University of Economics, Faculty of Economic Regulation and International Economic Relations (Yerevan, Armenia)*  
petrosyan.nar.99@gmail.com

**Abstract.** All countries that are in the stage of reforms and infrastructure development are interested in participating in China's Belt and Road Initiative, which is a global initiative. There are a number of assessments by international organizations that indicate that this initiative is effective in reducing the time and costs of foreign trade, as well as in developing infrastructures. Armenia's participation in the initiative depends on its own active diplomatic, economic and investment steps. A sectoral study of bilateral economic relations shows that there are a number of objective and subjective reasons that impede the realization of the existing potential. However, it should be noted that the Armenian-Chinese relations within the framework of the initiative can include both economic and educational and cultural aspects. **Key words:** "One Belt, One Road" initiative, economic ties, development prospects, Armenian-Chinese relations.

**Ներածություն:** Աշխարհաքաղաքական զարգացումներին զուգընթաց, Հայաստանի շուրջ տեղի ունեցող իրադարձությունների ժամանակահատվածում, անհրաժեշտություն է առաջանում արտաքին քաղաքականությունը և դիվանագիտությունը նոր մակարդակ տեղափոխել: Այն իհարկե, չի վերաբերում աշխարհաքաղաքական վեկտորի փոփոխությանը, այլ առաջատար երկրների հետ հարաբերությունների սերտացմանը և արդեն ձևավորված գործընկերային հարաբերությունների վերանայմանը: Վերջին տասնամյակում այդ երկրներից Չինաստանը շարունակաբար ամրապնդում է իր դիրքերը՝ սկիզբ դնելով նաև «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» կամ «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությանը (այսուհետ՝ ԳՃ), որը երկարաժամկետ քաղաքականության միջնայրցամաքային ներդրումային ծրագիր է: Նախաձեռնության նպատակը պատմական Մետաքսի ճանապարհով ենթակառուցվածքների զարգացմամբ երկրների տնտեսական ինտեգրման արագացումն է [1]: Նախաձեռնության շրջանակներում, սկսած 2013թ.-ից Չինաստանը համագործակցության փաստաթղթեր է ստորագրել ավելի քան 126 երկրների և 29 միջազգային կազմակերպությունների հետ, որի արդյունքում կառուցվել են ավելի քան 80 օտարերկյա տնտեսական և առևտրային համագործակցության գոտիներ, և այդ երկրներում ստեղծվել են շուրջ 300 հազար տեղական աշխատատեղեր, իսկ ընդհանուր ներդրումները գերազանցել են ավելի քան 30 մլրդ ԱՄՆ դոլարը [2]: ԳՃ նախաձեռնությունը որքան էլ գրավիչ է տնտեսական առումով, միևնույն ժամանակ վտանգներ է պարունակում իր մեջ պարտքային հնարավոր ռիսկերի հետ կապված [3]: Ըստ էության, ԳՃ-ն ոչ թե միակողմանի, այլ փոխադարձ ներդրումային նախաձեռնություն է, և հետևաբար ենթակառուցվածքների և սոցիալական ծառայությունների վրա ներքին ծախսերը կարող են զգալիորեն տուժել պարտքը սպասարկելու հետևանքով:

Այնուամենայնիվ, պետք է նշել, որ Հայաստանի պարագայում դեռ վաղ է անհանգստանալ նմանատիպ ռիսկերի կառավարման մասին, քանի որ մեր երկրի ներգրավվածությունը նախաձեռնությունում դեռևս չունի շոշափելի արդյունքներ: Հայ-

չինական հարաբերությունների զարգացումը կարելի է դիտարկել հենց ԳՃ նախաձեռնության, 2015թ.-ին Հայաստանի և Չինաստանի միջև՝ ի թիվս ստորագրված այլ համաձայնագրերի և հուշագրերի, «Մետաքսի ճանապարհի տնտեսական գոտու կառուցման գործում համագործակցության խթանման մասին» հուշագրի շրջանակներում [4]:

Արտասահմանյան և տեղական գրականության ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ մեծամասամբ հեղինակները միակարծիք են, որ ԳՃ նախաձեռնությունը նվազագույն ինստիտուցիոնալացված, սակայն ամենահավակնոտ զորքա նախաձեռնությունն է ինչպես աշխարհագրական տիրույթում, այնպես էլ տնօրինվող ռեսուրսներով [5]: Միևնույն ժամանակ, որոշ հեղինակներ երկակի են մեկնաբանում Չինաստանի՝ որպես համաաշխարհային մակարդակում ներդրողի քաղաքականությունը ինչպես հնարավորությունների և օգուտների, այնպես էլ միջազգային և ներքին անկայունությունների և ռիսկերի տեսանկյունից [6]:

**Հետազոտության մեթոդաբանություն:**

Հոդվածի համար տեսական, մեթոդաբանական, տեղեկատվական հիմք են ծառայել ինչպես օտարալեզու, այնպես էլ հայալեզու աշխատությունները, Հայաստանի պետական մարմինների որոշումները, ՀՀ վիճակագրական կոմիտեի ինչպես նաև միջազգային տեղեկատվական բազաները, միջազգային կառույցների գեկույցներն ու ամփոփագրերը: Դիմամիկ շարքերի բացակայության պայմաններում հնարավոր չի դարձել կիրառել որևէ էկոնոմետրիկ մոդել: Այնուամենայնիվ համեմատական անցկացնելով այլ երկրների հետ, ուսումնասիրելով երկու երկրների տնտեսական հարաբերությունները բնութագրող ցուցանիշները, արդյունքները ներկայացվել են գրաֆիկական վերլուծության միջոցով:

**Վերլուծություն:**

Չինաստանի ԳՃ նախաձեռնությունը ենթադրում է 6 միջանցքների առկայություն, որոնցից 2-ն անցնում են Կենտրոնական Ասիայով և Կովկասով: Հարավային Կովկասը հնագույն ժամանակներից եղել է Մետաքսի ճանապարհի կարևոր հանգույց՝ միմյանց կապելով տարբեր տարածաշրջաններ:

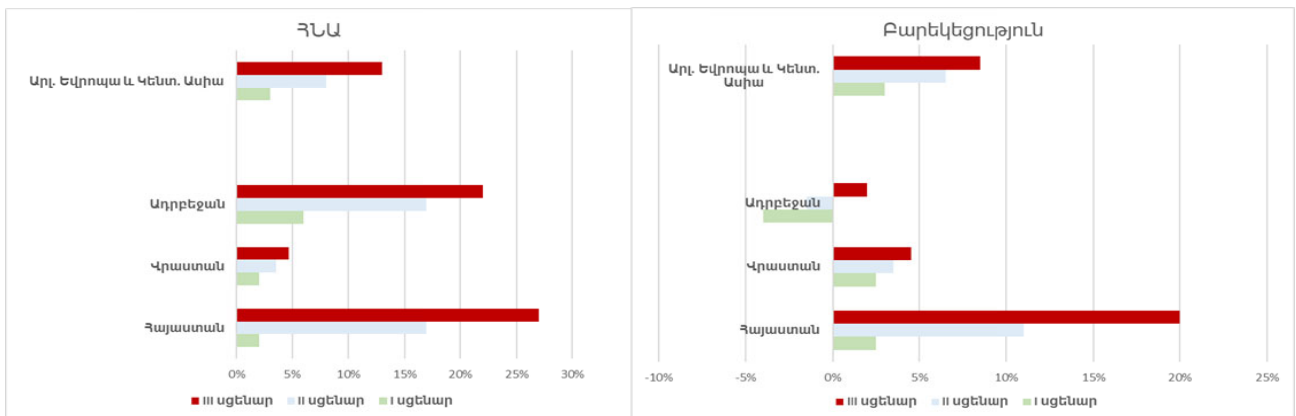
Համաաշխարհային բանկի 2020 թվականին հրապարակած «Հարավային Կովկաս և

Կենտրոնական Ասիա, Գոտի և ճանապարհի նախաձեռնությունը. Հայաստանի տիպային օրինակով ուսումնասիրությունը» գեկույցում նշվում է [8], որ չնայած ԳՃ որևէ միջանցք Հայաստանով չի անցնում, երկիրը դեռ կարող է օգուտ քաղել նախաձեռնությունից, և այդ օգուտները կարող են բարելավվել, եթե քաղաքականության իրականացմանը զուգահեռ բարելավեն ենթակառուցվածքները:

Գնահատվում է, որ ներդրումների ներգրավման և տրանսպորտային նախագծերն ավարտին հասցնելու արդյունքում Հայաստանի առաքման ժամանակը կկրճատվի 2.8%-ով, իսկ առևտրի ծախսերը՝ 1%-ով՝ ենթադրելով, որ ԳՃ տրանսպորտային ենթակառուցվածքները զուգորդվում են առևտրի դյուրացման բարելավումներով, որոնք կիսով չափ կրճատում են սահմանային հետաձգումները (Աղյուսակ 1):

	Առևտրի միջին ժամանակը		Առևտրի ժամանակի կրճատում	
	ՄԳՄՃ	Չինաստան	Ստորին սահմանաչափ	Վերին սահմանաչափ
<b>Հայաստան</b>	15,5	32,1	2,2	2,8
<b>Ադրբեջան</b>	13,8	22,5	6,1	7,1
<b>Վրաստան</b>	14,6	32,6	2,6	3,5
<b>Ղազախստան</b>	15,4	12,0	4,4	8,3
<b>Ղրղզստան</b>	20,7	15,2	8,5	12,9
<b>Տաջիկստան</b>	18,7	31,7	3,0	3,9
<b>Ուզբեկստան</b>	17,3	27,0	13,6	15,2

Աղյուսակ 1: ՀԲ հաշվարկները ներդրումների ազդեցության վերաբերյալ [7]



Գծապատկեր 1: ԳՃ նախագծի ներդրումների և լրացուցիչ քաղաքականության ազդեցության վերին սահմանը ՀՆԱ-ի (ձախ) և Բարեկեցության վրա (աջ) [9]

2020 թվականի հունիսին Համաշխարհային բանկի կողմից իրականացրած ԳՃ նախաձեռնության վերաբերյալ Ադրբեջանի նախադեպի հետազոտության մեջ ՀԲ-ն առանձնացնում է զարգացման 3 սցենարներ. *I սցենարը* ներառում է միայն ԳՃ ենթակառուցվածքի բարելավումը, *II սցենարը* ներառում է ենթակառուցվածքների բարելավումը և ԳՃ տնտեսությունների համար սահմանային հետաձգումների 50 տոկոսով կրճատումը, *III սցենարը* ներառում է ԳՃ ենթակառուցվածքների բարելավումը, սահմանային ուշացումների նվազեցումը և ԳՃ տնտեսությունների միջև երկկողմ սակագների 50 տոկոսի իջեցումը:

Ցանկացած երկրի արտաքին ֆինանսական ներդրումների ապահովման համար կարևոր ցուցիչներից մեկը զարգացած լոգիստիկ

ենթակառուցվածքների առկայությունն է: Համաշխարհային բանկը մշակում է «Լոգիստիկայի արդյունավետության համաթիվը» (Logistics Performance Index, LPI) [10], որը նաև երկրի տնտեսության զարգացվածության կարևորագույն ցուցանիշ է: Այն հաշվարկում է լոգիստիկ գործընթացների արդյունավետությունը, որը մասնավորապես ինտեգրացիոն միավորման շրջանակներում կենսական նշանակություն ունի ինչպես միջազգային առևտրի, այնպես էլ տնտեսական աճի համար: Այսպիսով Համաշխարհային բանկի լոգիստիկայի արդյունավետության բազմագործոն գնահատականների հիման հնարավոր է լինում համեմատել աշխարհի ավելի քան 150 երկրների առևտրի լոգիստիկ հնարավորությունները: Ըստ վերջին՝ 2018 թվականի Լոգիստիկ կատա-

րողականի ինդեքսի Հայաստանը ստացել է 2,51 միավոր՝ առավելագույն 5 միավորից: Նախորդ զեկույցի՝ 2016 թվականի համեմատ երկրի կատարողականը չնայած էականորեն բարելավվել է՝ 141-րդ հորիզոնականից հասնելով 92-ի, իսկ ինդեքսի միավորը կազմել է 2,21, սակայն դեռևս կան խնդիրներ կապված ենթակառուցվածքների (ճանապարհներ, տեղեկատվական տեխնոլոգիաներ և այլն), լոգիստիկ ծառայությունների համապատասխանություն և որակ (օրինակ՝ տրանսպորտային օպերատորներ, մաքսային բրոքերներ) և այլն: Այսպես, ԳՃ նախաձեռնությունը Հայաստանի համար կարող է հիմք հանդիսանալ նաև լոգիստիկ կատարողականի բարելավման համար: Միևնույն ժամանակ, ընդգրկված չլինելով ԳՃ որևէ միջանցքում, այնուամենայնիվ Հայաստանը կարող է օգուտներ քաղել երկրի ներքին ենթակառուցվածքային ցանցի բարելավման արդյունքում և Իրանի, Վրաստանի բաց սահմանների արդյունքում կապ հաստատելով տարածաշրջանով անցնող միջանցքների հետ: Նմանատիպ հնարավորություն է Հայաստանի համար 2016թ.-ին մեկնարկված «Պարսից ծոց-Սև ծով» բազմակողմ տրանսպորտային միջանցքը, որի գաղափարն առաջ է քաշել իրանական կողմը: Միջանցքի հիմնական նպատակը Հարավային Կովկասի և Սև ծովի միջոցով Եվրոպա հասնելն է: Աշխարհաքաղաքական տեսանկյունից այս նախագծերը հնարավորություն են տալիս Իրանին նվազեցնել կախվածությունը Թուրքիայից՝ իր արտադրանքը Եվրոպա արտահանելու համար: Նախագծով նախատեսվում է կատարել բեռնափոխադրումներ 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 է՝ գործարկելու Չինաստան - Եվրոպա ևս մեկ երթուղի, որը կանցնի Հայաստանի տարածքով: Որոշ վերլուծաբաններ Իրանը նույնիսկ անվանում են Նոր Մետաքսի ճանապարհի էներգետիկ հանգույց [11]: Այս համատեքստում, Չինաստանը նաև 400 միլիարդ դոլար ներդրումներ է կատարել Իրանի էներգետիկայի և տրանսպորտի ոլորտներում, ավելին Իրանը և Չինաստանը ստորագրել են 25 ամյա ռազմավարական համագործակցության պայմանագիր [12]: Տրանսպորտային միջանցքը Չինաստանին հնարավորություն կտա ավելաց-

նելու եվրոպական շուկայում իր մասնաբաժինը և ստանալու լրացուցիչ [13]: Այս համատեքստում «Պարսից ծոց - Սև ծով» տրանսպորտային միջանցքի մաս կազմող «Հյուսիս-հարավ» ավտոճանապարհի վերջնական կառուցումը Հայաստանում բխում է ինչպես Հայաստանի, այնպես էլ Չինաստանի շահերից, ինչը օբյեկտիվ հիմք է տվյալ նախագծում չինական ներդրումների ներգրավման համար [14]: Միևնույն ժամանակ, հաշվի առնելով Չինաստանի աշխարհաքաղաքական նկրտումները և համաշխարհային մարտահրավերները, Հարավային Կովկասի բոլոր երեք դերակատարների՝ Հայաստանի, Ադրբեջանի և Վրաստանի համար Չինաստանի ներդրումները կարող են դիտարկվել որպես աշխարհաքաղաքական ուժային կենտրոնների ազդեցությունը հավասարակշռող գործոն: Այսպես, տարածաշրջանի տարանցիկ ծրագրերից դուրս չմնալու համատեքստում Հայաստանի համար էական նշանակություն ունի Պարսից ծոց-Սև ծով միջանցքը, որի շուրջ համագործակցության հարցը մշտապես պետք է պահել օրակարգում, բացի այդ մասնագիտական դաշտում նշվում է, որ և՛ վրացական, և՛ իրանական կողմի հետ հանդիպումներում Հայաստանը ոչ միայն պետք է ներկայացնի ծրագրի նկատմամբ իր հետաքրքրվածությունը, այլև հանդես գա արդյունավետ համագործակցությանն ուղղված նախաձեռնություններով [15]: Սակայն Իրանի համար տրանսպորտային կարևոր նախագծի՝ «Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցքի շուրջ անորոշությունները մեծանում են ներկա տարածաշրջանային իրավիճակով պայմանավորված: Դեռևս հայտնի չէ, թե ինչ զարգացումներ կարող են ունենալ տարածաշրջանում, հատկապես 2020 թվականի նոյեմբերի 10-ի եռակողմ համաձայնագրից հետո, որտեղ նաև շեշտվում է ապաշրջափակման, Ադրբեջանը և Նախիջևանը կապող ցամաքային ճանապարհի մասին, ինչը անցնելու է Սյունիքի տարածքով:

**ԵԱՏՄ անդամակցությունը՝ հավելյալ գործոն**

Չինական նախաձեռնությունից Հայաստանը կարող է դիվիդենտներ շահել նաև օգտագործելով ԵԱՏՄ անդամակցության հանգամանքը: Փոխադարձ շահերի համընկման և դրանց փոխկապված զարգացման մասին հայտարարությամբ կողմերը հանդես են եկել դեռևս 2015թ.-ին, իսկ արդեն 2018թ. մայիսի 17-ին Աստանայում ԵԱՏՄ-ի և Չինաստանի միջև կնքվել է առևտրատնտեսական համագործակցության պայմանագիր: Մյուս կողմից՝ Հայաստանը ԵԱՏՄ անդամ միակ պետությունն է, որն ունի ԵՄ-ի հետ «Համապարփակ և ընդլայնված գործընկերության համաձայնագիր», ինչպես նաև արտաքին առևտրի արտոնյալ ռեժիմ

(GSP+), ինչը կարող է ԵՄ-ի և Չինաստանի, ԵՄ-ի և ԵԱՏՄ-ի միջև առևտրատնտեսական հարաբերությունների զարգացման համար ստեղծել լրացուցիչ հնարավորություններ [16]: Չինաստանը համաշխարհային տնտեսությունում լինելով առաջատար գերտերություն առանցքային նշանակություն ունի նաև ԵԱՏՄ երկրների համար հանդիսանալով միության խոշոր առևտրային գործընկերը: Չինաստանը ԵԱՏՄ անդամ երկրների հետ ունի հաջողված գործընկերային և ներդրումային նախաձեռնությունների փորձառություն, որը կարող է օրինակելի լինել հայ-չինական հարաբերությունների համատեքստում:

Ներկայումս Հայաստանը ձգտում է ուժեղացնել իր կապերը Հյուսիս-հարավ միջազգային

տրանսպորտային միջանցքի միջոցով, որում ներգրավված են Հնդկաստանը, Ռուսաստանը, Ռուրքիան, Իրանը, Ադրբեջանը և մի շարք այլ երկրներ: Միևնույն ժամանակ, ՀՀ-ն սահմանակից է 80 միլիոնանոց Իրանին, որի հետ ԵԱՏՄ-ն շուտով կստորագրի ազատ առևտրի համաձայնագիր, իսկ նախնական համաձայնագիրն արդեն իսկ 2020-ի նոյեմբերից գործում է: Միևնույն ժամանակ ՀՀ-Իրան սահմանին ստեղծվել է Մեդրիի ազատ տնտեսական գոտին, որը նաև հնարավորություն կտա զարգացնել հարաբերություններն Իրանի հետ՝ միաժամանակ վարելով զգուշավոր քաղաքականություն՝ հաշվի առնելով հայկական շուկայի առանձնահատկությունները:



**Քարտեզ 1.** Հյուսիս-հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցք

Իրանի և Աֆղանստանի միջև առաջին երկաթուղին գործարկվել է 2020թ. Դեկտեմբերին, ինչը լուրջ քայլ է դեպի աֆղանական-իրանական առևտուրը մեծացնելու և դեպի ծով ելք չունեցող Աֆղանստանը աշխարհի մյուս երկրների առջև բացելու իրանական Չարահար նավահանգստով: Աֆղանստանի նախագահ Աշրաֆ Գանին երկաթգիծը նկարագրել է որպես «Իրանի կողմից թանկարժեք նվեր», որը կօգնի վերականգնել հին Մետաքսի ճանապարհը: Իրանի նախագահ Հասան Ռոհանին ողջունել է մեկնարկը և երկու երկրների համար որպես «պատմական օր» և այն որակել որպես Աֆղանստանի համար դարպաս դեպի Եվրոպա [17]: Չարահար նավահանգիստը Հյուսիս-հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքի (INSTC) մաս է, որը 2000 թ. Իրանի, Հնդկաստանի և Ռուսաստանի միջև համա-

ձայնեցված ռազմավարական առևտրային ուղի է: Ռուսաստանը, Իրանը և Հնդկաստանը 2002 թվականի մայիսի ստորագրեցին նշված միջանցքի նախագծի մասին համաձայնագիրը և 3 երկիրն էլ հանդիսանում են հիմնադիր երկրներ: Ըստ Հնդկաստանում բեռնափոխադրողների ֆեդերացիայի գնահատականի, Հյուսիս-հարավ տրանսպորտային միջանցքի գործարկումը հնարավորություն կտա ԵԱՏՄ երկրների և Հնդկաստանի միջև տարանցիկ հեռավորությունը կրճատել 40%-ով, առևտրի համար ծախսվող ժամանակը 50%-ով և տրանսպորտի ծախսերը 30%-ով [18]: Նման համագործակցությունը, առաջին հերթին, ենթադրում է փոխադարձ առևտրի ազատականացում բարենպաստ սակագնային և ոչ սակագնային կարգավորման ռեժիմների հաստատման միջոցով: Այս պայմաններում հնդկական ընկերու-

թյունները հնարավորություն կունենան մուտք գործել ԵԱՏՄ-ի 160 միլիոնանոց շուկա, իսկ ԵԱՏՄ ընկերությունները՝ Հնդկաստանի 1,2 միլիարդ դոլար արժողությամբ շուկա: Հատկանշական է, որ հնդկական կողմի հետ համագործակցության գերակա ոլորտներն են՝ էներգետիկան, դեղագործությունը, ՏՏ ոլորտը, առողջապահությունը, ծառայությունների ոլորտը: Հաշվի առնելով, որ այդ ոլորտները առաջատար կամ հեռանկարային են Հայաստանի համար, Հնդկաստանը կարող է դառնալ հեռանկարային ներդրող Հայաստանում: Ավելին, ԵԱՏՄ-ն ստեղծել է ընդհանուր դեղագործական շուկա, որը կարող է արագացնել հնդկական արտադրանքի մուտքը ԵԱՏՄ [19]:

Այսպիսով, Հայաստանի ԵԱՏՄ-ի անդամակցությունը և տարանցիկ դիրքը կարող են լրացուցիչ ազդակ հաղորդել հայ-չինական հարաբերություններին, այդ թվում ԳՃ նախաձեռնությանը: ԵԱՏՄ-ն որպես ինտեգրացիոն միավորում Հայաստանի համար կարող է կիրառվել որպես միջանկյալ օղակ ներդրումային նախաձեռնությունների առաջնդման գործընթացում:

**Եզրակացություններ:** Ամփոփելով նշենք, որ չինական նախաձեռնությունը կրում է գլոբալ բնույթ և Հայաստանը պետք է ջանքեր գործադրի ներգրավվածություն ապահովելու ուղղությամբ: Միջազգային կառույցների կողմից կան մի շարք գնահատականներ, որոնք փաստում են նախաձեռնության արդյունավետությունը արտաքին առևտրի վրա ծախսվող ժամանակի կրճատման, ծախսերի նվազեցման, ենթակառուցվածքների զարգացման տեսքով: Ըստ ՀԲ գնահատականների, այդ ազդեցությունը կզգան ինչպես նախաձեռնությանը անմիջական մասնակցություն ունեցող երկրները, այնպես էլ տարածաշրջանի երկրները: Այս համատեքստում, Հայաստանի տարանցիկ աշխարհագրական դիրքի ճիշտ մատուցման, ԵԱՏՄ անդամակցության և Իրանի հետ անմիջական սահմանի առկայության հանգամանքը օգտագործելու պարագայում հնարավոր կլինի չինական կողմի հետաքրքրությունը սևեռել Հայաստանում ներդրումային նախագծերի իրագործման ուղղությամբ: Սակայն նշենք, որ բացի վերոնշյալ հանգամանքներից, ցանկացած ներդրող, այդ թվում չինական ներդրումային ընկերությունները նախևառաջ կարևորելու են տարածաշրջանի անվտանգությունն ու կայունությունը, ուստի այս հարցերը առավել քան հրատապ են դառնում հաշվի առնելով նաև ճգնաժամային իրադրությունը: Միևնույն ժամանակ, վերջին շրջանի զարգացումները ցույց են տալիս, որ տարածաշրջանում ակտիվ վերադասավորումների ժամանակներ ենք ապրում,

որոնք կարող են էականորեն և հիմնովին փոխել տնտեսական կոնյուկտուրան Հայաստանում:

Երկկողմ տնտեսական հարաբերությունների ոլորտային ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ կան մի շարք օբյեկտիվ և սուբյեկտիվ պատճառներ, որոնք խոչընդոտում են առկա պոտենցիալի իրացումը: Մասնավորապես, ի թիվս այլ խոչընդոտների՝ երկու երկրների միջև հեռավորությունը, օդային և ցամաքային ուղիներով բեռնափոխադրումների կազմակերպման դժվարությունները, բարձր մաքսատուրքերը, ծախսերը և այլն, առկա են նաև արտաքին քաղաքական մակարդակով բացթողումներ, ինչպիսիք են օրինակ նաև Հայաստանի թույլ ներկայացուցչությունը Չինաստանում, երկրի հեղինակության և իրազեկվածություն բարձրացման անհրաժեշտությունը: Չինական շուկայում տարածաշրջանի երկրների համեմատ հայկական արտադրանքի մրցունակությունը զիջում է ի հաշիվ բարձր մաքսատուրքերի, որոնք սահմանվում են չինական շուկա մուտք գործած օտարերկրյա ապրանքների վրա, մասնավորապես կոնյակի դեպքում՝ 63%, գինու դեպքում՝ 48%, իսկ մրգային գինիների դեպքում՝ 82%: Սա այն դեպքում, երբ հարևան Վրաստանի և Չինաստանի միջև գործում է ազատ առևտրի համաձայնագիր, որի արդյունքում վրացական ապրանքները բավականին մրցունակ են դառնում չինական շուկայում: Հայաստանի մասնակցությունը կախված է իր իսկ դիվանագիտական, տնտեսական և ներդրումային ակտիվ քայլերից: Հայ-չինական փոխգործակցության ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ ընդհանուր տարվող արտաքին քաղաքականության մեջ երբեմն ասիական երկրների հարաբերությունները դիտարկվում են նույն հարթության մեջ, մինչդեռ երկրների միջև ձևավորված հարաբերությունները և կապերն էականորեն տարբերվում են: «Այս համատեքստում տնտեսական փոխգործակցությանն առնչվող խնդիրների լուծման գործում ոչ պետական դերակատարների, փորձագիտական հանրույթի ինստիտուցիոնալ և անհատական մակարդակով ընդգրկումը կարող է էականորեն բարելավել քաղաքական, տնտեսական, մշակութային և գիտակրթական ոլորտում կապերը, նպաստել երկկողմ օրակարգին առնչվող բազմաթիվ խնդիրների լուծմանը» շահույթ [20]:

Հաշվի առնելով տարածաշրջանային զարգացումները և հարևան երկրների գործուն քայլերը նախաձեռնությանը ներգրավվելու և արդեն իսկ շոշափելի արդյունքներ գրանցելու ուղղությամբ, Հայաստանը պետք է ներդնի շահառու կողմերի ջանքերը մեզ համար կարևոր նշանակություն ունեցող Հյուսիս-հարավ ավտոմայրուղու վերջնական իրագործմանը: Այս համատեքստում բազմիցս նշվել է «Հյուսիս–

հարավ» ավտոմայրուղու կառուցմանը Չինաստանի մասնակցության անհրաժեշտությունը (թե՛ մասնավոր ընկերությունների, թե՛ պետական մակարդակով), 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 [21]:

Թեև կարևորվում է ներդրումային նախաձեռնությանը Հայաստանի մասնակցությունը և տարածաշրջանային ապամեկուսացումը, այնուամենայնիվ երկկողմ տնտեսական հարաբերությունները չեն սահմանափակվում միայն խոշոր նախագծերով, դրանք կարող են վերաբերել ինչպես գիտակրթական, այնպես էլ մշակութային ասպեկտներին: Այսպիսով, չինական «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում հայ-չինական տնտեսական օրակարգի զարգացման հնարավորությունները և պոտենցիալը ոչ ամբողջությամբ է իրացվում: Որպես օրինակ, նշենք, որ ԳՃ նախաձեռնության շրջանակներում տարբեր երկրներում տարբեր մակարդակներով իրականացվում են տարաբնույթ միջոցառումներ, նախաձեռնություններ, որոնցից մեկը «Silk Road Cities Alliance»-ն է, որը նախաձեռնել են չինացի և միջազգային հասարակական գործիչները [22]: Այն պաշտոնապես ստեղծվել է Հոկտեմբեր 2014թ.՝ նպատակ ունենալով խթանել տարբեր ոլորտներում համագործակցությունը «Մեկ գոտի մեկ ճանապարհ» երթուղով ընկած քաղաքների միջև՝ մոբիլիզացնելով, կազմակերպելով և համակարգելով ներքին և արտասահմանյան սոցիալական ռեսուրսները: Մրա շրջանակներում իրականացվում են տարբեր փառատոներ և միջոցառումներ: Այս համատեքստում, առաջարկում ենք հայ-չինական համագործակցության օրակարգում ակտիվացնել փափուկ ուժի հայեցակարգը կրթամշակութային ոլորտներում, այդ թվում Իտալիայի փորձի հիման վրա առաջարկում ենք համագործակցություն նաև քաղաք-քաղաք շրջանակներում: Հաշվի առնելով երկու երկրների մշակութային մեծ ժառանգությունը կարող են կազմակերպվել մշակույթի օրեր, իսկ կրթության ոլորտում միջհամալսարանային ծրագրերի ակտիվացմամբ և համատեղ ֆինանսավորմամբ առաջարկում ենք կրթական փոխանակման ծրագրերի իրականացում, ուղեղային կենտրոնների սերտ համագործակցություն, գիտահետազոտական ծրագրերում գործընկեր համալսարանների փորձագետների ներգրավմամբ և այլ ծրագրերի իրականացմամբ:

*Այս հոդվածը պատրաստվել է ՀԳՏՀ «Ամբերդ» հետազոտական կենտրոնի (AMBERD Research Center, ASUE) «Հայաստան-Չինաստան տնտեսական համագործակցության հեռանկարները «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում» հետազոտության շրջանակներում:*

## Օգտագործված գրականության ցանկ

1. Belt and Road Initiatives, <https://www.beltandroad-initiative.com/belt-and-road/>
2. BRI Connect: An Initiative in Numbers [https://www.refinitiv.com/content/dam/marketing/en\\_us/documents/reports/refinitiv-zawya-belt-and-road-initiative-report-2019.pdf](https://www.refinitiv.com/content/dam/marketing/en_us/documents/reports/refinitiv-zawya-belt-and-road-initiative-report-2019.pdf)
3. Xiang De Bao, ( 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>
4. Պեկինում կայացել են հայ-չինական բարձր մակարդակի բանակցությունները, 2015թ. president.am
5. Ian Bond, The EU, the Eurasian Economic Union and One Belt, One Road: Can they work together? Center for European Reform, 2017
6. China's 40 Years of Reform and Development: 1978–2018 'The political economy causes of China's economic success' pp. 75-92 (18 pages) <https://www.jstor.org/stable/j.ctv5cgbnk>
7. South Caucasus and Central Asia: The Belt and Road Initiative Armenia Country Case Study <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34120/South-Caucasus-and-Central-Asia-The-Belt-and-Road-Initiative-Armenia-Country-Case-Study.pdf?sequence=4&isAllowed=y>,
8. South Caucasus and Central Asia - The Belt and Road Initiative : Armenia Country Case Study <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/34120>
9. The World Bank, (June 2020), South Caucasus and Central Asia Belt and Road Initiative – Azerbaijan Country Case Study, <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/34329>
10. Համաշխարհային բանկ, (2018), «Լոգիստիկայի արդյունավետության վարկանիշ», <https://ipi.worldbank.org/international/global/2018>
11. “One Belt One Road”: A Vision for the Future of China-Middle East Relations (May,2017) <https://studies.aljazeera.net/en/reports/2017/05/belt-road-vision-future-china-middle-east-relations-170509102227548.html>
12. By Current Affairs Correspondent West Asia, ( Sept, 2019 ), China to Invest \$400 bn in Iran's Energy, Transport Sectors, <https://www.beltandroad.news/2019/09/07/china-to-invest-400-bn-in-irans-energy-transport-sectors/>
13. Full text of Joint Statement on Comprehensive Strategic Partnership between I.R. Iran, P.R. China <http://www.president.ir/EN/91435>
14. 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-ի տարանցիկ դերի բարձրացմանը:
15. Արմեն Իսրայելյան, (2019), Վրաստանը Իրանի հարավկովկասյան քաղաքականության տիրույթում <https://orbeli.am/hy/post>
  16. Համապարփակ և ընդլայնված գործընկերության համաձայնագիր, [https://www.mfa.am/filemanager/eu/CEPA\\_ARM\\_1.pdf](https://www.mfa.am/filemanager/eu/CEPA_ARM_1.pdf)
  17. Iran's railway ambitions go beyond Afghanistan <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/iransource/iran-railway-ambitions-go-beyond-afghanistan/>
  18. Bipul Chatterjee and Surendar Singh, (May, 2015), An Opportunity for India in Central Asia, The Diplomat, <http://thediplomat.com/2015/05/an-opportunity-for-india-in-central-asia/>
  19. Yuan Jiang, ( January, 2020 ), Russia's Strategy in Central Asia: Inviting India to Balance China, The Diplomat, <https://thediplomat.com/2020/01/russias-strategy-in-central-asia-inviting-india-to-balance-china/>
  20. Աթոյան Վ. (2019), Ուղեղային կենտրոններ. ռազմավարական գաղափարների դարբնոցները, «Չանգակ» հրատ., Եր, 216 էջ, ինչպես նաև՝ Աթոյան Վ. (2019), Հայաստանի Երկրորդ շավիղի դիվանագիտության խնդիրների շուրջ, <https://asue.am/amberd/publications/analytics/diplomacy-issues-of-armenia-second-trace>
  21. ՀՀ ԲՏԱ նախարարություն, Հյուսիս-հարավ նախարարիային միջանցքի ներդրումային ծրագիր, [https://hti.am/main.php?lang=1&page\\_id=664](https://hti.am/main.php?lang=1&page_id=664)
  22. Silk Road Cities Alliance, <http://www.chinagoabroad.com/en/contributor/silk-road-cities-alliance>
- Տժնային/Հանձնվել է՝ 29.01.2021*  
*Рецензирована/Գրախոսվել է՝ 16.02.2021*  
*Принята/Ընդունվել է՝ 22.02.2021*