

1

ՓԵՏՐՎԱՐ
2024

Luys Lnyu®



ԶԻՆԱԿԱՆ «ԳՈՏԻ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀ» ՆԱԽԱԳԻԾՆ ՈՒ
ՀԱՅԱՍՏԱՆԸ. ԿՈՐՍՎԱԾ ՀՆԱՐԱՎՈՐՈՒԹՅՈՒՆ, ԹՔ
ԱՇԽԱՐՀԱՔԱՂԱՔԱԿԱՆ ԸՆՏՐՈՒԹՅՈՒՆ

Զինական «Գոտի և ճանապարհ» նախագիծն ու Հայաստանը.
կորսված հնարավորություն, թե՛ աշխարհաքաղաքական
ընտրություն



ԲՈՎԱԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ.....	1
1. «ԳՈՏԻ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀ» ԾՐԱԳԻՐԸ ԵՎ ՀՆԱՐԱՎՈՐ ՄՐՑԱԿԻՑՆԵՐԸ՝ ՆԱԽԱՁԵՌՆՈՒԹՅՈՒՆԻՑ ՏԱՍԸ ՏԱՐԻ ԱՆՑ	3
2. ՀԱՐԱՎԱՅԻՆ ԿՈՎԿԱՍՈՒՄ ՁԵՎԱՎՈՐՎԱԾ ՆՈՐ ԻՐՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐՆ ՈՒ «ԳՈՏԻ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀ» ՆԱԽԱԳԻԾԸ	18
ԱՄՓՈՓՈՒՄ. Ի ՎԵՐՋՈ ԵՐԲ Է ՀԱՅԱՍՏԱՆՆ «ԱԴԱՊՏԱՑՆԵԼՈՒ ԻՐ ԳԵՐԱԿԱՅՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ» ԶԻՆԱԿԱՆ ՆԱԽԱՁԵՌՆՈՒԹՅԱՆԸ.....	26

ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

2023 թվականի հոկտեմբերի 17-18-ին Չինաստանի մայրաքաղաքում տեղի ունեցավ միջազգային համագործակցության «Գոտի և ճանապարհ» երրորդ գագաթնաժողովը, որին մասնակցեցին ավելի քան 2 տասնյակ երկրների առաջնորդներ, ինչպես նաև այլ բարձրաստիճան պատվիրակներ ավելի քան 130 երկրներից: Սա «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության տասնամյակին նվիրված հոբելյանական գագաթնաժողովն էր, որին ՉԺՀ իշխանությունները մեծ կարևորություն էին հաղորդել, և որի աշխարհաքաղաքական համատեքստը դժվար է թերագնահատել: Միաժամանակ, հարկ է նշել, որ գագաթնաժողովը տեղի ունեցավ բավական լարված միջազգային մթնոլորտի պայմաններում, մի կողմից՝ Ռուս-ուկրաինական շարունակվող պատերազմի, մյուս կողմից՝ Մերձավոր Արևելքում թեժացող հակամարտության համատեքստում: Այնուամենայնիվ, Պեկինում տեղի ունեցած հանդիպումներն ու իրադարձությունները շարունակում են մնալ համաշխարհային մամուլի և փորձագիտական շրջանակների գլխագրերում, ինչն ընդգծում է չինական նախաձեռնության նկատմամբ միջազգային հետաքրքրությունն ու դրա համաշխարհային կարևորությունը:

«Լույս» հիմնադրամը նախորդ տարիներին հրապարակած տարբեր վերլուծություններում անդրադարձել է չինական «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությանը Հայաստանի Հանրապետության մասնակցության հնարավորություններին՝ ընդհանուր առմամբ խրախուսելով չինական այս մեգանախագծին Հայաստանի ավելի ակտիվ մասնակցությունն ու նախաձեռնողականությունը: Դեռևս 2019-ին տեղի ունեցած «Գոտի և ճանապարհ» 2-րդ գագաթնաժողովից հետո հրապարակված հետազոտության շրջանակներում մանրամասն ներկայացրել էինք նախագծի առանձնահատկությունները, Հայաստանի և տարածաշրջանի համար դրա կարևորությունն ու ընձեռած հնարավորությունները:¹ Ընդհանուր առմամբ տարբեր հետազոտություններում և հոդվածներում հիմնավորել ենք Չինաստանի հետ արդյունավետ համագործակցության խորացման հրամայականը, այդ թվում՝ «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում՝ այն դիտարկելով որպես ՌԴ-Արևմուտք անվերջանալի հակամարտության ծուղակից հնարավորինս առանց

¹ «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» ծրագիրը և դրանում Հայաստանի անորոշ դերակատարությունը, «Լույս» հիմնադրամ, 07.08.2019թ, <https://www.luys.am/index.php?m=publicationsOne&pid=98> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

կորուստների դուրս գալու խելամիտ քաղաքականություն²: Յավոք, նախորդող տարիներին Հայաստանի գործող իշխանությունը ոչ միայն որևէ էական առաջընթաց չի արձանագրել Չինաստանի հետ հարաբերություններում, այլև նրա տարօրինակ արտաքին քաղաքականության պատճառով Հայաստանն էլ ավելի է ընկղմվել ՌԴ-Արևմուտք սրվող առճակատման որոգայթում: Եթե 2019-ին նախկին արտգործնախարար Զոհրաբ Մնացականյանը չինական նախաձեռնության նկատմամբ անհամարժեք ուշադրությունը բացատրում էր նրանով, թե «Հայաստանը դեռևս փորձում է ադապտացնել իր գերակայությունները այդ զարգացումներին»³, ապա այժմ, երբ լրացել է նախաձեռնության տասնամյակը, դրա նկատմամբ հստակ քաղաքականության բացակայությունը խոսում է միայն գործող իշխանությունների կողմից չինական ծրագրի կարևորության թերագնահատման մասին:

Սույն վերլուծության շրջանակներում փորձել ենք հասկանալ, թե ինչպիսի տեսք ունի այսօր չինական «Գոտի և ճանապարհ» նախագիծը՝ նախագահ Սի Ծինփինի կողմից այն առաջ քաշվելուց 10 տարի անց, որոնք են ծրագրի ձեռքբերումներն ու հեռանկարները: Միաժամանակ վերլուծել ենք նախագծում տարածաշրջանի երկրների ներգրավվածության մակարդակը, ինչպես նաև փորձել ենք հասկանալ, թե որն է այս ուղղությամբ ՀՀ գործող իշխանությունների քաղաքականության տրամաբանությունը: Ի վերջո. եկել ենք այն եզրահանգմանը, որ ինչպես «Գոտի և ճանապարհ» կարևորագույն նախաձեռնության նկատմամբ ոչ պատշաճ հետաքրքրությունը, այնպես էլ ընդհանուր առմամբ Չինաստանի պես գերտերության նկատմամբ վարվող անհամարժեք արտաքին քաղաքականությունը ոչ թե պարզապես արտաքին քաղաքական թերի հաշվարկների և կորսված հնարավորությունների արդյունք են, այլ շատ որոշակի աշխարհաքաղաքական ընտրության արտացոլում: Այլ հարց է, թե որքանով է այդ կողմնորոշումը տրամաբանորեն համարժեք ՀՀ պետական և ազգային շահերին և ինչքանով է հաշվի առնում տարածաշրջանային և համաշխարհային քաղաքականության այսօրվա իրողություններն ու առանձնահատկությունները:

² «Չինաստանի քաղաքականությունը Մերձավոր Արևելքում և Հարավային Կովկասում՝ Իրանի և Թուրքիայի հետ հարաբերությունների օրինակով», «Լույս» հիմնադրամ, 17.09.2021թ, <https://www.luys.am/index.php?m=publicationsOne&pid=246> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

³ «Չինադարի համաձայնագիրն արժեք ունի, որովհետև այն բոլոր կողմերի փաստաթուղթ է», Զոհրաբ Մնացականյանի հարցազրույցը «Արմնյուզ» հեռուստաընկերությանը, 11.09.2019թ, https://www.youtube.com/watch?v=9w1le_HqImo&fbclid=IwAR1NyPVgBgDk1QeMGDI5KImdHMXk0QpIB5jnKsmj3nnGMVPcM9QPeNxZ3Xw (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

1. «ԳՈՏԻ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀ» ԾՐԱԳԻՐԸ ԵՎ ՀՆԱՐԱՎՈՐ ՄՐՑԱԿԻՑՆԵՐԸ՝ ՆԱԽԱՁԵՌՆՈՒԹՅՈՒՆՆԻՑ ՏԱՍԸ ՏԱՐԻ ԱՆՑ

Տասը տարի առաջ չինական «Գոտի և ճանապարհ» կամ «Մետաքսի նոր ճանապարհ» նախագիծը ՉԺՀ ներկայիս առաջնորդ Սի Ծինփինի կողմից առաջ քաշվեց բոլորովին այլ աշխարհաքաղաքական պայմաններում և միջավայրում, քան գոյություն ունի այսօր: Այդ ժամանակ դժվար էր կանխատեսել, որ ընդամենը տասը տարի անց աշխարհում այնպիսի սրընթաց փոփոխություններ տեղի կունենան, որ միաբևեռ աշխարհակարգի փլուզումն ու նոր «Սառը պատերազմի» առկայությունը որպես անհերքելի իրողություններ կընդունեն ու կարձանագրեն ինչպես միաբևեռ համակարգի դոմինանտ շահառուները՝ ԱՄՆ-ը և հավաքական Արևմուտքը, այնպես էլ նոր ձևավորվող գլոբալ և ռեգիոնալ տերությունները, ինչպիսիք են Չինաստանը, Հնդկաստանը, Թուրքիան և այլն: Միաժամանակ, այդ շրջանում շատ բարդ էր կանխատեսել, որ չինական «Գոտի և ճանապարհը» դառնալու է այն մեկնարկային կետը, որտեղից ԱՄՆ-ՉԺՀ աշխարհաքաղաքական փոխգործակցությունը անցում էր կատարելու նախ տնտեսական սուր մրցակցության, այնուհետև աշխարհաքաղաքական հակամարտության փուլ:

Տնտեսական առումով 2010-ականների սկզբում Չինաստանը դեռ նոր էր սկսել զարգացող երկրներում իր սրընթաց տնտեսական «էքսպանսիան», քաղաքական տեսանկյունից Պեկինը սևեռված էր հարավչինական և արևելաչինական ծովերում առկա հակասությունների վրա, ուստի «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունը, ի թիվս այլ, այդ թվում՝ ներքաղաքական շարժառիթների, նպատակ ուներ կյանքի կոչել այսպես կոչված «Չինաստանը շրջվում է դեպի արևմուտք» քաղաքականությունը, որը պետք է թուլացներ լարվածությունը չինական ծովերում և մեծացներ փոխկապվածությունը Եվրասիական տարածաշրջանում: 2013-ից ի վեր, երբ առաջին անգամ Ղազախստանի մայրաքաղաք Աստանայում ՉԺՀ առաջնորդը առաջ քաշեց Նոր մետաքսի ճանապարհի գաղափարը, տեղի են ունեցել այնպիսի աշխարհաքաղաքական փոփոխություններ, որոնք այլ նշանակություն և կարևորություն են հաղորդել չինական նախաձեռնությանը:

Այդպիսի իրադարձությունների շարքում հարկ է առանձնացնել 2014-2016թթ. Ուկրաինայում, Սիրիայում տեղի ունեցած զարգացումները, որոնք աննախադեպ սրեցին Արևմուտք-ՌԴ հարաբերությունները, Թրամփի վարչակազմի կոշտ քաղաքականությունը ՉԺՀ նկատմամբ և ԱՄՆ-ՉԺՀ «տնտեսական պատերազմները», Մերձավոր Արևելքում և Եվրասիական տարածաշրջանում տեղի ունեցած աշխարհաքաղաքական փոփոխությունները և, ի վերջո, Ռուս-ուկրաինական պատերազմը, որը վերջնականապես փլուզեց միաբևեռ

աշխարհակարգի և դոմինանտ Արևմուտքի շուրջ համընդհանուր գլոբալիզացիայի հեռանկարները: Այդ ժամանակվանից ի վեր Չինաստանն աստիճանաբար դարձել է զարգացող և զարգացած երկրների գերակշռող մեծամասնության գլխավոր առևտրային գործընկերը, իսկ 2020-ին արտերկրում կատարելով շուրջ 154 մլրդ դոլար ներդրումներ, Պեկինը դարձել է աշխարհում ամենախոշոր օտարերկրյա ներդրողը⁴: Սա, իհարկե, չի նշանակում, որ առաջիկա տարիներին Պեկինը գերիշխելու է աշխարհատնտեսական հարաբերություններում. հաշվի առնելով Չինաստանի սոցիալ-տնտեսական համակարգի առանձնահատկությունները՝ ամենայն հավանականությամբ նույնիսկ ՉԺՀ իշխանությունները նման նպատակադրում չունեն: Սակայն սա միանշանակ խոսում է այն մասին, որ ԱՄՆ-ՉԺՀ միջև սրընթաց տեմպով խորացող տնտեսական, քաղաքական, ռազմական, տեխնոլոգիական մրցակցությունը ի վերջո հանգեցնելու է գլոբալ հակամարտության, որտեղ առանցքային նշանակություն են ունենալու երկու երկրների կողմից առաջ քաշված աշխարհատնտեսական նախաձեռնությունները, այդ թվում՝ «Գոտի և ճանապարհ» նախագիծն ու դրա արևմտյան «այլընտրանքները»:

«Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունը ՉԺՀ իշխանությունների կողմից վերջին տասնամյակում, իհարկե, որոշակի վերանայումների և փոփոխությունների է ենթարկվել: Նախ միջազգային հարաբերություններում գլոբալիզացիայի նահանջը և պրոտեկցիոնիզմի առաջխաղացումը ստիպեցին որոշակիորեն վերանայել «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության հայեցակարգը⁵: Հատկապես Քովիդ-19-ի համավարակից և դրան զուգորդած ու հաջորդած միջազգային ճգնաժամերից հետո «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում անցկացվող միջոցառումների և դրանց լուսաբանման տեմպը որոշակիորեն ընկավ, իսկ ՉԺՀ տնտեսության աճի դանդաղումը փորձագիտական շրջանակներում մեծացրեց թերահավատությունը ծրագրի հետագա առաջխաղացման հարցում:

2021թ. սեպտեմբերին ՄԱԿ-ի Գլխավոր վեհաժողովում ունեցած ելույթի ժամանակ ՉԺՀ առաջնորդը առաջ քաշեց այսպես կոչված «Գլոբալ զարգացման նախաձեռնությունը», վերջին տարիներին Պեկինն առաջ է քաշել «Տվյալների անվտանգության գլոբալ նախաձեռնությունը», «Գլոբալ անվտանգության նախաձեռնությունը», իսկ Չինաստանի բարձրաստիճան պաշտոնյաների

⁴ “Ten Years of the Belt and Road: Reflections and Recent Trends”, By Min Ye, 06.09.2022, <https://www.bu.edu/gdp/2022/09/06/ten-years-of-the-belt-and-road-reflections-and-recent-trends/> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

⁵ “The Belt and Road Initiative Is Still China’s “Gala” but Without as Much Luster”, XUE GONG, MARCH 03, 2023, <https://carnegieendowment.org/2023/03/03/belt-and-road-initiative-is-still-china-s-gala-but-without-as-much-luster-pub-89207> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

ելույթներում գերակայում է «Ընդհանուր ճակատագրով մարդկության» խոսույթը⁶: Միաժամանակ, Սի Ծինփինի ելույթներում «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության հիշատակումը ավելի հազվադեպ է դարձել՝ զուգորդվելով մյուս կարևոր ծրագրերի շեշտադրմամբ⁷:

Վերոհիշյալ նախաձեռնությունների համատեքստում Պեկինը հանդես է գալիս «Գլոբալ հարավի» երկրներին ուղղված հստակ ուղերձով առ այն, որ Չինաստանը պատրաստ է ստանձնել առաջնորդությունը այն երկրների շրջանում, որոնք փնտրում են Արևմուտքի կողմից առաջնորդվող աշխարհակարգին այլընտրանք հանդիսացող զարգացման ուղիներ: Ըստ փորձագիտական գնահատականների՝ ՉԺՀ քաղաքականության հիմնական նպատակն է ոչ թե փոխարինել ԱՄՆ-ին՝ աշխարհաքաղաքական հեգեմոնի կարգավիճակում, այլ տարածել Ասիական տարածաշրջանում իր կողմից երկար ժամանակ վարվող «Ասիան՝ ասիացիների համար» արագմատիկ քաղաքականությունը նաև աշխարհի մյուս տարածաշրջաններում, ինչն անխուսափելիորեն մեծացնելու է ռեգիոնալ տերությունների ազդեցությունը և թուլացնելու է ՉԺՀ հիմնական աշխարհաքաղաքական մրցակցի՝ ԱՄՆ-ի աշխարհաքաղաքական ազդեցությունն այդ տարածաշրջաններում⁸: Ընդ որում, այս համատեքստում Չինաստանը վերջին տարիներին մեծ կարևորություն է հատկացնում ԲՐԻՔՍ-ի շրջանակներում համագործակցության զարգացմանը: Ռեգիոնալ տերությունների այս խումբը, որն առաջիկայում նախատեսում է ընդլայնվել, ներառում է իրենց տարածաշրջաններում մեծ ազդեցություն ունեցող դերակատարների, որոնք մի կողմից ձգտում են ԲՐԻՔՍ-ի միջոցով մեծացնել իրենց միջազգային վարկն ու դերակատարությունը, մյուս կողմից՝ ավելի նպաստավոր պայմաններ ապահովել չինական ներդրումների և ֆինանսական աջակցության համար⁹:

2023թ. հոկտեմբերին տեղի ունեցած՝ «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության տասնամյակին նվիրված երրորդ գագաթնաժողովին, նախորդ՝ 2017 և 2019 թվականների միջոցառումների համեմատ ավելի քիչ թվով երկրներ

⁶ “China’s Belt And Road Initiative A Decade On”, Meia Nouwens, The International Institute for Strategic Studies, 2023, <https://www.iiss.org/publications/strategic-dossiers/asia-pacific-regional-security-assessment-2023/aprsa-chapter-4/> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

⁷ “What Happened to the Belt and Road Initiative?”, Andreea Brînză, 06.09.2022, <https://thediplotomat.com/2022/09/what-happened-to-the-belt-and-road-initiative/> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

⁸ “China’s Belt And Road Initiative A Decade On”, Meia Nouwens, The International Institute for Strategic Studies, 2023, <https://www.iiss.org/publications/strategic-dossiers/asia-pacific-regional-security-assessment-2023/aprsa-chapter-4/> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

⁹ “BRICS expansion would be a sign of China’s growing influence”, says Oliver Stuenkel, The Economist, Aug 18th 2023, <https://www.economist.com/by-invitation/2023/08/18/brics-expansion-would-be-a-sign-of-chinas-growing-influence-says-oliver-stuenkel> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

էին ներկայացված առաջին դեմքով (2017-ին՝ 30 առաջնորդ, 2019-ին՝ 37 առաջնորդ, 2023-ին՝ 23 առաջնորդ), ինչը որոշ փորձագետներ շտապեցին մեկնաբանել որպես նախագծի նկատմամբ միջազգային հետաքրքրության նվազում: Իրականում ավելի քիչ թվով առաջնորդների ներկայությունը պայմանավորված էր մի շարք օբյեկտիվ հանգամանքներով. «Գոտի և ճանապարհ» համաժողովից ընդամենը շաբաթներ առաջ, Չինաստանում Ասիական խաղերի անցկացման կապակցությամբ, Պեկինը հյուրընկալել էր մի շարք ասիական երկրների առաջնորդների, որոնցից ոմանք պարզապես նպատակահարմար չէին գտել մեկ ամսում 2-րդ անգամ այցելել Չինաստան¹⁰: Մյուս կողմից՝ միջոցառման ժամանակագրությունը համընկավ Իսրայել-պաղեստինյան պատերազմի ամենաթեժ փուլի հետ, երբ Մերձավոր Արևելքում ՉԺՀ հիմնական գործընկերների ողջ ուշադրությունը սևեռված էր Գազայում տեղի ունեցող իրադարձությունների վրա: Միաժամանակ, Ռուս-ուկրաինական պատերազմի և միջոցառմանը ՌԴ նախագահի վաղաժամ հայտարարված մասնակցության համատեքստում գազաթնաժողովի քաղաքական բաղադրիչն այս անգամ առավել ընդգծված էր, ուստի եվրոպական երկրների ճնշող մեծամասնությունը, բացառությամբ Հունգարիայի և Սերբիայի, խուսափեցին մասնակցել այս միջոցառմանն առաջին դեմքով՝ նախընտրելով երկկողմ այցելությունները ՉԺՀ¹¹:



¹⁰ “China’s 3rd Belt and Road Forum Finally Gets a Date”, Shannon Tiezzi, October 12, 2023, <https://thediplomat.com/2023/10/chinas-3rd-belt-and-road-forum-finally-gets-a-date/> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

¹¹ “Which World Leaders Came to China’s 3rd Belt and Road Forum?”, Shannon Tiezzi, October 18, 2023, <https://thediplomat.com/2023/10/which-world-leaders-came-to-chinas-3rd-belt-and-road-forum/> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

Ընդ որում, Հունգարիայի և Սերբիայի մասնակցությունն ուշագրավ է ոչ միայն Եվրոպայում վերջիններիս տարբերվող արտաքին քաղաքականության, այլ նաև այն համատեքստում, որ այդ երկրներում ակտիվ ընթացքի մեջ է ՉԺՀ հետ համագործակցությամբ կառուցվող Բուդապեշտ-Բելգրադ երկաթգծի շինարարությունը¹²։ Այնուամենայնիվ, միջոցառմանը տարբեր մակարդակներում ներկայացված էին ավելի քան 130 երկրների (այդ թվում՝ Արևմուտքի) և մի շարք միջազգային կազմակերպությունների պատվիրակներ, ինչն ինքնին խոսում է դրա նկատմամբ մեծ հետաքրքրության և միջոցառման կարևորության մասին։ Ընդհանուր առմամբ, վերոհիշյալ հանգամանքների բերումով՝ «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունը տասնամյակի ընթացքում ոչ թե կորցրել է իր կարևորությունն ու նշանակությունը, այլ պարզապես այսօր Չինաստանը հանդես է գալիս միջազգային հարաբերությունների զարգացման վերաբերյալ իր պատկերացումների ավելի բազմաշերտ ու բազմոլորտ մեկնաբանությամբ, որտեղ «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունը հանդիսանում է ոչ միակ, բայց կարևորագույն՝ տնտեսական բաղադրիչը։

Չինաստանի ռազմավարական ծրագրերում «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունը ներկայացվում է որպես Սի Ծինփինի արտաքին քաղաքականության անկյունաքարային ուղղություն¹³, և ակնհայտորեն շարունակելու է այդպիսին մնալ առնվազն ՉԺՀ ներկայիս առաջնորդի պաշտոնավարման շրջանում։

Ըստ տարբեր գնահատականների՝ 2013-ից ի վեր Չինաստանը «Գոտի և ճանապարհ» նախագծի շրջանակներում ծախսել է 1-2 տրիլիոն դոլար¹⁴, ինչն ինքնին խոսում է ծրագրի աննախադեպ մասշտաբների մասին։ Իհարկե, նախաձեռնության մեկնարկային փուլում չինական ներդրումներն ավելի տպավորիչ էին, դրանք իրենց գագաթնակետին հասան 2018-ին, ինչը մեծապես խթանեց չինական նախաձեռնության նկատմամբ միջազգային հետաքրքրության ավելացմանը։ Սա տրամաբանական է, քանի որ հենց նախաձեռնության սկզբնական փուլում տրվեց մի շարք կարևոր կոմունիկացիոն նախաձեռնությունների մեկնարկը և կատարվեցին առաջին խոշոր ներդրումները։ «Գոտի և ճանապարհ» ծրագրի շրջանակներում չինական ներդրումների տեմպը

¹² “Track laying starts on Chinese-built Hungarian section of Budapest-Belgrade railway”, Xinhua | May 31, 2023, http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2023-05/31/content_85962282.htm (Այցելվել է 25.12.2023թ.)։

¹³ “China’s Belt and Road Initiative Enters Its Second Decade: Which Leaders Went to Beijing to Celebrate with Xi Jinping?”, by David Sacks, October 17, 2023, <https://www.cfr.org/blog/chinas-belt-and-road-initiative-enters-its-second-decade-which-leaders-went-beijing-celebrate> (Այցելվել է 25.12.2023թ.)։

¹⁴ “How Big Is China’s Belt and Road?”, Jonathan E. Hillman, Center for Strategic and International Studies, 3 April 2018, <https://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road> (Այցելվել է 25.12.2023թ.)։

սկսեց որոշակիորեն նվազել Քովիդ-19-ի ճգնաժամից հետո՝ կապված ՉԺՀ տնտեսության դանդաղման հետ, ինչից անմիջապես օգտվեց Արևմուտքը՝ առաջ քաշելով մի շարք այլընտրանքային նախաձեռնություններ¹⁵:

2021-ին ԵՄ-ն առաջ քաշեց «Գլոբալ դարպասներ» (Global Gateway) նախաձեռնությունը, որի շրջանակներում նախատեսվում է 2021-2027թթ. 300 մլրդ եվրոյի ներդրումներ կատարել մի շարք զարգացող երկրներում¹⁶, նույն տարում ԱՄՆ նախաձեռնությամբ Մեծ յոթնյակի երկրները նախաձեռնեցին «Վերակառուցել ավելի լավ աշխարհ» (Build Back Better World (B3W) նախագիծը¹⁷: 2022-ին Մեծ յոթնյակի երկրները միավորեցին նախորդ ծրագրերը և առաջ քաշեցին «Համագործակցություն հանուն գլոբալ ենթակառուցվածքների և ներդրումների» (Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGI) նախաձեռնությունը, որի շրջանակներում նախատեսվում է ցածր և միջին եկամուտներ ունեցող երկրներում մինչև 2027-ը շուրջ 600 մլրդ դոլարի ներդրումներ կատարել ենթակառուցվածքների զարգացման ոլորտում՝ ներառյալ ԵՄ «Գլոբալ դարպասներ» նախագծով նախատեսված 300 մլրդ եվրոն¹⁸: Արդեն 2023թ. սեպտեմբերին ԱՄՆ-ի, Հնդկաստանի, Սաուդյան Արաբիայի, ԱՄԷ-ի, Ֆրանսիայի, Գերմանիայի, Իտալիայի և ԵՄ ղեկավարները հայտարարեցին «Հնդկաստան-Մերձավոր Արևելք-Եվրոպա տնտեսական միջանցքի» մասին, որը նույնպես ներկայացվեց որպես հակակշիռ չինական «Գոտի և ճանապարհ» նախագծի, և որը պետք է արաբական երկրների և Իսրայելի տարածքով Հնդկաստանը կապեր Եվրոպային¹⁹, սակայն Մերձավոր Արևելքում Իսրայելա-պաղեստինյան հակամարտության սրման արդյունքում վերջին ամիսների

¹⁵ “China’s Belt And Road Initiative A Decade On”, Meia Nouwens, The International Institute for Strategic Studies, 2023, <https://www.iiss.org/publications/strategic-dossiers/asia-pacific-regional-security-assessment-2023/aprsa-chapter-4/> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

¹⁶ “Global Gateway overview”, European Commission, https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway/global-gateway-overview_en (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

¹⁷ “FACT SHEET: President Biden and G7 Leaders Launch Build Back Better World (B3W) Partnership”, THE WHITE HOUSE, JUNE 12, 2021, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/06/12/fact-sheet-president-biden-and-g7-leaders-launch-build-back-better-world-b3w-partnership/> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

¹⁸ “Office Of The U.S. Special Coordinator For The Partnership For Global Infrastructure And Investment” <https://www.state.gov/about-us-office-of-the-u-s-special-coordinator-for-the-partnership-for-global-infrastructure-and-investment/#:~:text=At%20the%20June%202022%20G7,income%20countries%20and%20support%20the> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

¹⁹ “FACT SHEET: World Leaders Launch a Landmark India-Middle East-Europe Economic Corridor”, THE WHITE HOUSE, SEPTEMBER 09, 2023 <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/fact-sheet-world-leaders-launch-a-landmark-india-middle-east-europe-economic-corridor/> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

ծայրահեղ լարվածությունը մշուշոտ է դարձնում այս նախաձեռնության հեռանկարը:

Այնուամենայնիվ, «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության արևմտյան անալոգները ընդհանուր առմամբ դեռ որևէ էական հաջողություն չեն գրանցել, այդ ծրագրերի շրջանակներում կատարված ներդրումները զգալիորեն զիջում են չինական ցուցանիշները, միաժամանակ դրանց շրջանակներում դեռևս գլոբալ կամ ռեգիոնալ նշանակության որևէ նշանակալի ենթակառուցվածք չի կառուցվել՝ ի տարբերություն չինական նախագծի: Ավելին, դրանք բոլորը միասին վերցված նախատեսում են ավելի քիչ ներդրումներ կատարել, քան Չինաստանն արդեն իսկ կատարել է «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում: Մեկ տարածաշրջանի օրինակով, համաձայն Գլոբալ զարգացման կենտրոնի տվյալների՝ 2007-2020թթ. Չինաստանի զարգացման բանկերը 2 անգամ ավելի շատ վարկեր են տրամադրել ենթասահարյան Աֆրիկայի երկրների պետական-մասնավոր ենթակառուցվածքային նախագծերի զարգացման նպատակով, քան Մեծ յոթնյակի երկրների զարգացման ֆինանսական ինստիտուտները միասին վերցրած²⁰: Մյուս կողմից՝ արևմտյան ներդրումները փոխկապակցված են մի շարք քաղաքական նախապայմանների հետ՝ ժողովրդավարության, թափանցիկության, կոռուպցիայի և այլ հարցերում, ինչը զգալիորեն բարդացնում է մի շարք ավտորիտար երկրների մասնակցությունը:

Չինաստանն ու «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության մյուս մասնակիցներն արդեն իսկ որոշակի օգուտներ են ստանում դրա շրջանակներում կառուցված կամ բարելավված ենթակառուցվածքներից: Օրինակ՝ միայն 2016-2021թթ. Չինաստանի և Եվրոպայի միջև բեռնատար գնացքների տարեկան թիվը գրեթե տասնապատկվել է՝ 1702-ից հասել է 15183-ի, և այս ցուցանիշը դեռևս աճի հսկայական ներուժ ունի՝ ի հաշիվ ծովային փոխադրումների հետագա կրճատման. օրինակ՝ Չինաստանի և ԵՄ միջև առևտրի մեծ մասը դեռևս իրականացվում է ծովային ճանապարհով, մասնավորապես 2019-ին Գերմանիայի հետ առևտրի 95%-ը հենց ծովային ճանապարհով է իրականացվել²¹: Պեկինը շարունակում է խոշոր ներդրումներ կատարել Եվրոպայում ցամաքային ենթակառուցվածքների զարգացման մեջ, ինչպես, օրինակ, վերոհիշյալ Բելգրադ-Բուդապեշտ երկաթուղին: Միաժամանակ Չինաստանը «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում ԵՄ-ում չի սահմանափակվել միայն ցամաքային ճանապարհով, և թերևս ամենախոշոր և ամենահաջող ծրագրերից մեկը

²⁰ “BRI helps fill development gap left by West”, China Daily | Updated: February 17, 2022, http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2022-02/17/content_78055407.htm (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

²¹ “China’s Belt And Road Initiative A Decade On”, Meia Nouwens, The International Institute for Strategic Studies, 2023, <https://www.iiss.org/publications/strategic-dossiers/asia-pacific-regional-security-assessment-2023/aprsa-chapter-4/> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

Հունաստանում կառուցված Պիրեա նավահանգիստն է, որը չինական ներդրումների շնորհիվ դարձել է աշխարհի 40, իսկ Եվրոպայի 4 ամենախոշոր նավահանգիստներից մեկը²²:

2013-2022թթ. «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությանը մասնակցող երկրների և Չինաստանի միջև ապրանքների արտահանման և ներմուծման ծավալները ավելի քան կրկնապատկվել են, տարեկան միջին աճը կազմել է 8,6 տոկոս, իսկ փոխադարձ ներդրումների ծավալը գերազանցել է 270 մլրդ դոլարը²³: «Գոտի և ճանապարհ» գազաթնաժողովի բացման ժամանակ ՉԺՀ առաջնորդ Սի Ծինփինը հայտարարեց առաջիկա տարիներին Չինաստանի պետական աջակցությամբ գործող բանկերի կողմից ընդհանուր առմամբ ևս ավելի քան 100 մլրդ դոլարի ներդրումային պատուհաններ ստեղծելու մասին²⁴: Ընդհանրապես, վերջինիս ելույթը մի շարք կարևոր ուղերձներ էր պարունակում. ՉԺՀ նախագահը նշեց, որ «Գոտի և ճանապարհ» համագործակցությունը հիմնված է «միասին ստեղծելու, միասին կառուցելու և միասին օգտվելու» սկզբունքի վրա: Ըստ նրա. «Եթե Չինաստանի գործերը լավ են, աշխարհի գործերն առավել լավ են», քանի որ Չինաստանը մեծացրել է իր ներգրավվածությունը գլոբալ շուկայում և դարձել է ավելի քան 140 երկրների գլխավոր գործընկերն այս ոլորտում: Համաձայն ՉԺՀ առաջնորդի կանխատեսման՝ առաջիկա 5 տարիներին (2024-2028թթ.) ՉԺՀ արտաքին առևտրի և ծառայությունների ծավալը գերազանցելու է 37 մլրդ դոլարը: Սի Ծինփինը հատուկ ընդգծեց, որ Պեկինն առաջիկայում ավելի մեծ ուշադրություն է դարձնելու Չինաստան-Եվրոպա երկաթուղային էքսպրեսի զարգացմանը, ինչպես նաև Անդրկասպյան միջազգային տրանսպորտային միջանցքին իր մասնակցությանը²⁵:

Ուշագրավ է, որ «Գոտի և ճանապարհ» ծրագրի շրջանակներում ՉԺՀ առևտրային կապերը նկատելիորեն ակտիվացել են Կենտրոնական Ասիայի և Մերձավոր Արևելքի երկրների հետ, որտեղ Չինաստանի ազդեցության աճը նկատելի է ոչ միայն տնտեսության, այլև քաղաքական, մշակութային, ռազմական և այլ ոլորտներում: Իհարկե, ԱՄՆ ռազմաքաղաքական ներկայությունը Մերձավոր Արևելքում, ՌԴ համանման ներկայությունը Կենտրոնական Ասիայում դեռևս

²² “BRI brings new vitality to Greece's largest port”, Xinhua | August 30, 2023, http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2023-08/30/content_109856407.htm (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

²³ “Official: Belt and Road cooperation has made massive advances”, Xinhua | August 25, 2023, http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2023-08/25/content_107447281.htm (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

²⁴ “China's Xi promises open markets and billions in new investments for ‘Belt and Road’ projects”, SIMINA MISTREANU, <https://apnews.com/article/belt-road-initiative-forum-xi-putin-2ffe38c38cdf91556fe4c48c01f0acaf> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

²⁵ “Full text of Xi Jinping's keynote speech at 3rd Belt and Road Forum for Int'l Cooperation”, Source: Xinhua, 2023-10-18 <https://english.news.cn/20231018/7bfc16ac51d4443c6a7a00ce25c972104/c.html> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

անհամեմատելի է ՉԺՀ ներգրավվածության հետ, սակայն Պեկինի տնտեսական ազդեցության ամրապնդմանը զուգահեռ՝ նմանօրինակ հարաբերությունների զարգացումը տարածաշրջանի երկրների հետ միջնաժամկետ հեռանկարի հարց է, առավել ևս այդ տարածաշրջաններում ԱՄՆ ներկայության թուլացման, մյուս կողմից՝ Ռուս-ուկրաինական պատերազմով պայմանավորված՝ ՌԴ հնարավորությունների սահմանափակման համատեքստում: Երկարաժամկետ հեռանկարում «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության թիրախային տարածաշրջաններում՝ Հարավային և Կենտրոնական Ասիայում, Մերձավոր Արևելքում և Հյուսիսային Աֆրիկայում տնտեսական ու քաղաքական ազդեցության տեսանկյունից Չինաստանի գլխավոր մրցակիցներից մեկը դառնալու մեծ ներուժ ունի Հնդկաստանը, որին կանդրադառնանք ստորև:

Մեզ համար առավել մեծ հետաքրքրություն է ներկայացնում «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության առաջխաղացումը Մեծ Մերձավոր Արևելքում: Մերձավոր Արևելքի և Կենտրոնական Ասիայի երկրների (ներառյալ ԵԱՏՄ երկրներն ու Թուրքիան) հետ ՉԺՀ առևտրի ծավալները 2022-ին 2013-ի համեմատ աճել են ավելի քան 70%-ով՝ կազմելով շուրջ 780 մլրդ դոլար, ինչը ՉԺՀ արտաքին առևտրի մոտ 12%-ն է²⁶: Չինաստանը այսօր դարձել է տարածաշրջանի մի շարք երկրների գլխավոր առևտրային գործընկերը, մյուս կողմից՝ տարածաշրջանը կարևոր նշանակություն ունի ՉԺՀ էներգետիկ անվտանգության ապահովման հարցում: «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության Արևելք-Եվրոպա ճանապարհի հիմնական ցամաքային ուղիներն անցնում են այս տարածաշրջանով, իսկ ծովային ուղիների, նեղուցների և ջրանցքների նկատմամբ Մերձավոր Արևելքի երկրների վերահսկողությունը միայն ավելի են ընդգծում տարածաշրջանի կենսական նշանակությունը Պեկինի համար: Ընդ որում, Պեկինի համար կարևոր է անխափան հասանելիություն ստանալ այնպիսի տրանսպորտային և էներգետիկ միջանցքների նկատմամբ, որոնք գտնվում են ԱՄՆ-ի և ՆԱՏՕ-ի անմիջական ռազմական վերահսկողությունից դուրս և պատեհ աշխարհաքաղաքական պայմաններում չեն կարող ընդհատվել վերջիններիս կողմից²⁷: Հորմուզի նեղուցը (Օման և Իրան), Բաբ էլ Մանդեբի նեղուցը (Եմեն և Ջիբութի), Սուեզի ջրանցքը (Եգիպտոս), առանցքային կարևորություն ունեն ինչպես Չինաստան-ԵՄ ծովային առևտրի, այնպես էլ տարածաշրջանից էներգառեսուրսների մատակարարման առումով, ուստի պատահական չէ վերջին տարիներին, այդ թվում՝ «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում հարաբերությունների խորացումը

²⁶ “Exports and imports by areas and countries”, IMF-data, International Monetary Fund, <https://data.imf.org/regular.aspx?key=61013712> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

²⁷ “China’s Massive Belt and Road Initiative”, James McBride, Noah Berman, and Andrew Chatzky, February 2, 2023, <https://www.cfr.org/backgrounders/chinas-massive-belt-and-road-initiative> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

տարածաշրջանի երկրների հետ: Վերջին տասնամյակում Չինաստանը շուրջ մեկ տասնյակ արաբական երկրների հետ բազմոլորտ ռազմավարական համագործակցության պայմանագրեր է կնքել, իսկ «Գոտի և ճանապարհ» նախագծի շրջանակներում համագործակցության պայմանագրեր է կնքել ավելի քան 2 տասնյակ արաբական երկրների և Արաբական լիգայի հետ²⁸:

Մասնավորապես, Չինաստանը համապատասխանաբար 2021 և 2022 թվականներին «Համապարփակ ռազմավարական համագործակցության պայմանագրեր» է կնքել տարածաշրջանի երկու առանցքային դերակատարների՝ Իրանի և Սաուդյան Արաբիայի հետ: Չինաստանը Թեհրանի և Էլ Ռիադի ամենախոշոր առևտրային գործընկերն է և գլխավոր դեր է կատարել վերջին ժամանակաշրջանում երկու երկրների հարաբերությունների կարգավորման հարցում²⁹: Պեկինը չի շտապում և հավանաբար չի էլ ձգտում փոխարինել ԱՄՆ-ին այս կարևորագույն տարածաշրջանում ռազմաքաղաքական ազդեցության և ներկայության տեսանկյունից՝ ապավինելով «Մերձավոր Արևելքը չի միջամտում Չինաստանի իրադարձություններին, Չինաստանը չի միջամտում Մերձավոր Արևելքի իրադարձություններին» սկզբունքին: Սակայն գերտերությունները ստիպված են ինչ-որ պահից գերպատասխանատվություն վերցնել իրենց վրա, և վերջին իրադարձությունները ցույց են տալիս, որ էներգետիկ և տնտեսական փոխկապակցվածության մեծացումը Չինաստանին ստիպում է աստիճանաբար ընդլայնել իր ներգրավվածությունը տարածաշրջանային անվտանգության հարցերում, և այս դինամիկան առաջիկայում միայն աճելու է³⁰:

Տարածաշրջանում ՉԺՀ աշխարհաքաղաքական ազդեցության ամրապնդմանը նպաստում է նաև արաբական աշխարհում ՉԺՀ նկատմամբ ընդհանուր առմամբ դրական հանրային ընկալումը: Օրինակ՝ արաբական երկրների երիտասարդության շրջանում անցկացված ամերիկյան հարցումների համաձայն՝ հարցվածների շուրջ 57 տոկոսը ԱՄՆ-ին ավելի շուտ համարում են թշնամի, քան դաշնակից, մինչդեռ տարբեր հարցումներ վկայում են Չինաստանի և ՌԴ նկատմամբ արաբների շրջանում ավելի մեծ համակրանքի մասին, այդ թվում՝ այնպիսի երկրներում, որոնք երկար ժամանակ հանդիսանում են

²⁸ “BRI brings development of China and Middle East closer than ever”, China Daily | May 10, 2023, http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2023-05/10/content_85278499.htm (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

²⁹ “China’s Middle Eastern Moment”, MICHAEL YOUNG In an interview, Abdullah Baabood discusses Beijing’s evolving role in the Gulf region, where its priority is stability, June 05, 2023, <https://carnegie-mec.org/diwan/89867> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

³⁰ “China’s Rising Influence in the Middle East”, PAUL HAENLE, MAHA YAHYA, BENJAMIN HO, YU JIE, JUNE 27, 2023, <https://carnegieendowment.org/2023/06/27/china-s-rising-influence-in-middle-east-pub-90053> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

տարածաշրջանում ԱՄՆ դաշնակիցները³¹: Գաղտնիք չէ, որ ավտորիտար համակարգերում, ինչպիսիք գերակշռում են Մերձավոր Արևելքում, հանրային ընկալումները էական ազդեցություն ունեն իշխանությունների կողմից արտաքին քաղաքական որոշումների կայացման վրա:

Կենտրոնական Ասիայում և ԵԱՏՄ երկրների շրջանում ՉԺՀ ազդեցության աճը վերջին տասնամյակում նույնպես նկատելի է: Մասնավորապես, Պակիստանը հանդիսանում է «Գոտի և ճանապարհ» նախագծի առանցքային մասնակիցներից մեկը, և վերջին տասնամյակում այս երկիրը եղել է ծրագրի գլխավոր շահառուն՝ ներդրումների և ենթակառուցվածքների շինարարության տեսանկյունից: Պակիստանում նույնիսկ տեղի ունեցած ներքաղաքական փոփոխությունները չխաթարեցին ՉԺՀ հետ համագործակցության խորացման ուղեգիծը՝ հաշվի առնելով տնտեսական իրողություններն ու շահերը: Աֆղանստանից ԱՄՆ զորքերի դուրսբերումից հետո ՉԺՀ ազդեցությունը շեշտակիորեն մեծացավ նաև այս երկրում, որտեղ իշխանությունը ստանձնած թալիբները առաջին անգամ մասնակցեցին 2023թ. հոկտեմբերին անցկացված «Գոտի և ճանապարհ» 3-րդ գագաթնաժողովին: Ընդհանուր առմամբ, Կենտրոնական Ասիայի երկրների հետ, ներառյալ Աֆղանստանի և Պակիստանի, ՉԺՀ առևտրի ծավալները 2022-ին հասել են գրեթե 100 մլրդ դոլարի: Աֆղանստանի և Պակիստանի հետ ՉԺՀ առևտրաշրջանառությունը 2022-ին 2013-ի համեմատ ավելացել է ավելի քան 85%-ով՝ կազմելով շուրջ 27 մլրդ դոլար, Կենտրոնական Ասիայի երկրների հետ ՉԺՀ առևտրի շրջանառությունը նույն ժամանակահատվածում ավելացել է մոտ 40%-ով՝ 2022թ. կազմելով շուրջ 70 մլրդ դոլար³²: Տարածաշրջանի երկրները նաև Չինաստանից ամենաշատ օտարերկրյա օգնություն ստացող երկրների շարքում են, իսկ այդ երկրների քաղաքական էլիտաները օգտվում են Չինաստանի հետ աճող տնտեսական և քաղաքական հարաբերությունների ընձեռած առավելություններից³³:

Տարածաշրջանի երկրներով են անցնում «Գոտի և ճանապարհ» նախագծի կարևորագույն ենթաճյուղերից մեկի՝ այսպես կոչված «Միջին միջանցքի» հիմնական ուղիները, որոնց կարևորությունը հատկապես ընդգծվեց Ռուս-ուկրաինական պատերազմից հետո, երբ ՉԺՀ-ԵՄ միջև ՌԴ, Ուկրաինայի և Բելառուսի տարածքով առկա կապուղիները էական սահմանափակումների

³¹ “The Arab World Tilts Eastward”, WALID AL-SHEIKH, June 27, 2023, <https://carnegieendowment.org/sada/90045> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

³² “Exports and imports by areas and countries”, IMF-data, International Monetary Fund, <https://data.imf.org/regular.aspx?key=61013712> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

³³ “How China’s Foreign Aid Fosters Social Bonds With Central Asian Ruling Elites”, NARGIS KASSENOVA, DECEMBER 07, 2022, <https://carnegieendowment.org/2022/12/07/how-china-s-foreign-aid-fosters-social-bonds-with-central-asian-ruling-elites-pub-88579> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

ենթարկվեցին: Վերջին տարիներին Չինաստանն ակտիվացրել է տարածաշրջանի երկրներում ենթակառուցվածքների զարգացման աջակցությունը: Դրանցից կարելի է առանձնացնել Ղրղզստանում կառուցվող Հյուսիս-հարավ մայրուղին, Չինաստան-Ղրղզստան-Ուզբեկստան երկաթուղին և այլն³⁴: Ռուս-ուկրաինական հակամարտության համատեքստում զգալիորեն աճել է Չինաստանից երկաթուղային բեռնափոխադրումների ծավալը Ղազախստանի տարածքով՝ 2022թ. կազմելով 23 մլն տոննա³⁵, ինչն իր հերթին մեծացրել է Անդրկասպյան միջազգային տրանսպորտային միջանցքի նկատմամբ ՉԺՀ հետաքրքրությունը: Միաժամանակ, ՌԴ-ՉԺՀ առևտրային կապերի առաջանցիկ զարգացումը իր հերթին մեծացնում է տարածաշրջանի երկրների տարանցիկ հնարավորությունները³⁶:

Ինչպես տեսնում ենք, վերջին տարիների աշխարհաքաղաքական գործընթացների՝ միաբևեռ գլոբալիզացիայի ծախողման և բազմաբևեռ աշխարհակարգի ձևավորման ու աշխարհի ռեգիոնալիզացիայի արդյունքում միջազգային հարաբերություններում տրանսպորտային միջանցքներն ու դրանց նկատմամբ այս կամ այն գերտերության վերահսկողությունը առանցքային կարևորություն են ստացել: Չինաստանը, դեռևս մեկ տասնամյակ առաջ նախաձեռնելով «Գոտի և ճանապարհ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքը, բավական հեռատես է գտնվել և այսօր Եվրասիական տարածաշրջանում ունի այս ուղղությամբ կուտակած զգալի մեծ ներուժ: Սա գիտակցում են նաև ՉԺՀ աշխարհաքաղաքական մրցակիցները, ուստի պատահական չէ, որ Արևմուտքը, բացի «Գոտի և ճանապարհ» նախագծի հետ մրցակցող վերոհիշյալ ֆինանսական, ներդրումային նախագծերից («Գլոբալ դարպասներ», «Համագործակցություն հանուն գլոբալ ենթակառուցվածքների և ներդրումների» և այլն), շատ մեծ կարևորություն է տալիս նաև Եվրասիական տարածաշրջանում իրական տնտեսական և տրանսպորտային միջանցքների ձևավորման հարցին, որոնց նկատմամբ վերահսկողությունը թույլ կտա որոշակիորեն խարխլել Պեկինի աշխարհատնտեսական ամբիցիաները:

Մեծ Մերձավոր Արևելքում և Եվրասիական տարածաշրջանում ՉԺՀ տնտեսական էքսպանսիայի դեմ պայքարի հարցում Արևմուտքը որպես հնարավոր

³⁴ “Chinese-built new highway to help Kyrgyzstan in economic development”, Xinhua | May 12, 2023, http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2023-05/12/content_85289359.htm (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

³⁵ “Fruitful China-Kazakhstan cooperation under Belt & Road Initiative”, Xinhua | May 19, 2023, http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2023-05/19/content_85404835.htm (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

³⁶ “Россия и Азия: парадоксы новой реальности”, Бордачёв Тимофей Вячеславович, Волдай, Сентябрь 2023, <https://ru.valdaiclub.com/files/45712/> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

գործընկեր է դիտարկում Հնդկաստանը³⁷, փորձելով ոչ միայն խոչընդոտել վերջինիս ներգրավումը չինական «Գոտի և ճանապարհ» նախագծին, այլև Նյու Դելիի առաջնորդությամբ ձևավորել այլընտրանքային տնտեսական միջանցք, որը կկապի Կենտրոնական և Հարավային Ասիան Մերձավոր Արևելքի և Եվրոպայի հետ: Այս առումով շատ խոսուն է ԱՄՆ նախագահի ելույթը 2023թ. սեպտեմբերին Հնդկաստան-Մերձավոր Արևելք-Եվրոպա տնտեսական միջանցքի շուրջ համաձայնագրի հաստատումից հետո. «Տնտեսական միջանցքներ՝ դուք առաջիկա տասնամյակներին դեռ բազմիցս եք լսելու այս ձևակերպումը»: ԱՄՆ նախագահին այս համատեքստում նշել է, որ աշխարհը կանգնած է պատմության շրջադարձային կետում, որտեղ այսօր կայացվող որոշումները ազդելու են առաջիկա տասնամյակներին բոլորիս ապագայի վրա³⁸:

Ինչևէ, նախ կարևոր է հասկանալ, թե որքանով է իրատեսական ՉԺՀ-Հնդկաստան տնտեսական մրցակցության հեռանկարը և արդյոք Նյու Դելին տնտեսապես ունի այն ներուժը, որ Եվրասիական տարածաշրջանում մրցակցի ՉԺՀ կողմից արդեն իսկ նախաձեռնված և կառուցված տնտեսական միջանցքների հետ: Քաղաքական տեսանկյունից հարկ է նշել, որ Պեկինն ու Դելին հանդիսանում են ԲՐԻԲՍ-ի հիմնադիր մասնակիցներ և գոյություն ունեցող աշխարհաքաղաքական գործընթացներում ամենևին էլ չեն դիրքավորվում որպես անհաշտ մրցակիցներ, առավել ևս աշխարհաքաղաքական հակառակորդներ: 2022-ի տվյալներով՝ Հնդկաստանի և Չինաստանի միջև առևտրի ծավալները կազմել են շուրջ 136 մլրդ դոլար, առևտրի հսկայական պակասուրդը հոգուտ ՉԺՀ-ի կազմում է շուրջ 100 մլրդ դոլար³⁹: Թեև երկկողմ առևտրի նշված ցուցանիշը բավական տպավորիչ է, սակայն այն մի կողմից համահունչ չէ այս երկու հարևանների իրական տնտեսական ներուժին (օրինակ՝ մեկ այլ՝ հյուսիսային հարևան ՌԴ-ի հետ ՉԺՀ առևտրի ծավալներն այս տարի գերազանցել են 200 մլրդ

³⁷ “China’s Massive Belt and Road Initiative”, James McBride, Noah Berman, and Andrew Chatzky, February 2, 2023, <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

³⁸ “Remarks by President Biden at Meeting for Partnership for Global Infrastructure and Investment”, THE WHITE HOUSE, SEPTEMBER 09, 2023, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/speeches-remarks/2023/09/09/remarks-by-president-biden-at-meeting-for-partnership-for-global-infrastructure-and-investment> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

³⁹ “China and India Aren’t Reaching a Strategic Détente”, SAHEB SINGH CHADHA, AUGUST 29, 2023, <https://carnegieindia.org/2023/08/29/china-and-india-aren-t-reaching-strategic-d-tente-pub-90438> (Այցելվել է 25.12.2023թ.), “India-China trade climbs to USD 135.98 billion in 2022, trade deficit crosses USD 100 billion for the first time”, The Economic Times, Jan 13, 2023, <https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/foreign-trade/india-china-trade-climbs-to-usd-135-98-billion-in-2022-trade-deficit-crosses-usd-100-billion-for-the-first-time/articleshow/96969775.cms> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

դուլարը), մյուս կողմից՝ առևտրի հսկայական դեֆիցիտը պարզ ընդգծում է տնտեսական մրցակցության հարցում ՉԺՀ հսկայական առավելությունը:

«Գոտի և ճանապարհ» և նմանաօրինակ այլ գլոբալ նշանակության մեգանախագծերը կյանքի կոչելու համար շատ կարևոր է նախաձեռնող երկրի տնտեսական ներուժը և համաշխարհային տնտեսական ազդեցությունը: Այս տեսանկյունից Չինաստանի առավելությունը Հնդկաստանի նկատմամբ այսօր ահռելի է, և առնվազն առաջիկա 1-2 տասնամյակներում այդ առավելությունը պահպանվելու միտում ունի: 2019-ին Հնդկաստանի մեկ շնչին ընկնող ՀՆԱ-ն՝ ըստ գնողունակության համարժեքության ցուցանիշի, կազմել է ՉԺՀ համապատասխան ցուցանիշի ընդամենը 47,5%-ը: Ըստ ամերիկյան փորձագետների կանխատեսման՝ այդ ցուցանիշով Հնդկաստանը կարող է հավասարվել Չինաստանին ոչ շուտ, քան 20 տարուց՝ 2044-ին: Վերջիններս հաշվի են առնում մի կողմից ՉԺՀ համեմատ՝ Հնդկաստանում մեկ շնչին հասնող ՀՆԱ-ի աճի ավելի մեծ տեմպը վերջին տասնամյակում, մյուս կողմից՝ այնպիսի գործոնները, ինչպիսիք են Հնդկաստանում տնտեսական գործունեության մեջ կանանց ներգրավման աճի ներուժը, Հնդկաստանում աշխատունակ բնակչության թվի կանխատեսվող աճը՝ Չինաստանում այդ ցուցանիշի կանխատեսվող կրճատման համատեքստում, Հնդկաստանում օտարերկրյա ներդրումների սպասվող աճը՝ Չինաստանում այդ ցուցանիշի նվազմանը զուգահեռ: Ընդհանուր առմամբ, ամերիկյան Բրուքինգսի փորձագետները գտնում են, որ առաջիկա տասնամյակներին Հնդկաստանի մեկ շնչին ընկնող ՀՆԱ ցուցանիշի տարեկան աճը 3,5 տոկոսային կետով ավելի մեծ է լինելու, քան Չինաստանի համանուն ցուցանիշը⁴⁰:

Ուշագրավ է, որ Հնդկաստանն ու Չինաստանը մինչև նախորդ դարի 80-ականները վերջին շուրջ կես հազարամյակում այս ցուցանիշով գրեթե հավասար են եղել, ուստի երկարաժամկետ հեռանկարում երկու գերտերությունների տնտեսական ներուժի համահարթեցումը տրամաբանական և օրինաչափ է թվում: Միաժամանակ, վերոհիշյալ ցուցանիշների ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ կարճաժամկետ և միջնաժամկետ հեռանկարում՝ առնվազն առաջիկա տասնամյակներում, Հնդկաստանը դեռևս չի կարող իր տնտեսական ներուժով լիարժեք մրցակից դառնալ Չինաստանի համար, այդ թվում՝ լուրջ ձեռնոց նետել վերջինիս միջազգային կոմունիկացիոն ու տնտեսական նախաձեռնություններին: Իհարկե, այս հարցում Դելին կարող է ապավինել Արևմուտքի՝ մասնավորապես ԱՄՆ աջակցությանը, սակայն դեռ հարց է, թե որքանով է Հնդկաստանը պատրաստ ՉԺՀ հետ հարաբերությունները տնտեսական մրցակցության

⁴⁰ “India—China: Reversal of fortunes?”, Surjit S. Bhalla and Karan Bhasin, Brookings, September 14, 2023, <https://www.brookings.edu/articles/india-china-reversal-of-fortunes/> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

հարթությունից տեղափոխելու աշխարհաքաղաքական և տնտեսական հակամարտության հարթություն:

Ընդհանուր առմամբ պետք է ընդգծել, որ չինական «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունը Մեծ Մերձավոր Արևելքում իր մասշտաբների և ներդրումային հնարավորությունների տեսանկյունից առնվազն կարճաժամկետ և միջնաժամկետ հեռանկարում լուրջ այլընտրանք չունի: Իհարկե, նախաձեռնության մեկնարկից հետո ՉԺՀ առաջնորդ Սի Ծինփինի ծրագիրը որոշակի փոփոխությունների և վերանայումների է ենթարկվել, գուցե որոշակիորեն մարել է նախկին էնտուզիազմը, սակայն այն շարունակում է մնալ Չինաստանի տարածաշրջանային քաղաքականության առանցքային գործիքը և ոչ արևմտյան ներդրումներ ու աջակցություն ներգրավելու միակ լուրջ այլընտրանքը տարածաշրջանի երկրների մեծամասնության համար: Որքան էլ Արևմուտքը փորձում է ՉԺՀ-ին մեղադրել «Գոտի և ճանապարհ» ծրագրի շրջանակներում արտաքին պարտքի «ծուղակներ» ստեղծելու մեջ, միևնույն է, Մերձավոր Արևելքում և Կենտրոնական Ասիայում մի շարք երկրներ այսօր առավել մեծ հետաքրքրությամբ են ապավինում չինական ներդրումներին և շահագրգիռ են վերջինիս հետ տնտեսական փոխգործակցության խորացմամբ:

Ուստի Չինաստանը կշարունակի ռեսուրսներ փնտրել իր մեզանախագծի շրջանակներում ներդրումների շարունակականությունն ապահովելու նպատակով՝ գուցե որոշակիորեն փոփոխելով մարտավարությունը և ավելի մեծ ուշադրություն դարձնելով միջազգային ֆինանսական ինստիտուտների հետ այս ուղղությամբ համագործակցությանը⁴¹: Ի վերջո, բացի աշխարհաքաղաքական բաղադրիչից, «Գոտի և ճանապարհ» նախագիծը Չինաստանի համար նաև լուրջ տնտեսական խնդիր է լուծում: ՉԺՀ տնտեսության դանդաղման համատեքստում «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությանը մասնակցող երկրներում չինական պետական և մասնավոր կազմակերպությունների ներգրավումը հնարավորություն է տալիս գումար աշխատել արտերկրում, պահպանել Չինաստանի տնտեսության հսկայական շինարարական հատվածի կենսունակությունը, երաշխավորել միլիոնավոր աշխատատեղեր բազմաթիվ չինացի աշխատողների համար⁴²:

Վերոհիշյալ հանգամանքների ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ չինական «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնությունը առաջիկա տարիներին

⁴¹ “The Belt and Road Initiative: Motivations, Financing, Expansion and Challenges of Xi’s Ever-expanding Strategy”, Alex He, CIGI Papers No. 225 — September 2019, <https://www.cigionline.org/static/documents/documents/no.225%20web.pdf> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

⁴² “China’s Road to Ruin: The Real Toll of Beijing’s Belt and Road”, By Michael Bennon and Francis Fukuyama, September/October 2023, Published on August 22, 2023, <https://www.foreignaffairs.com/china/belt-road-initiative-xi-imf> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

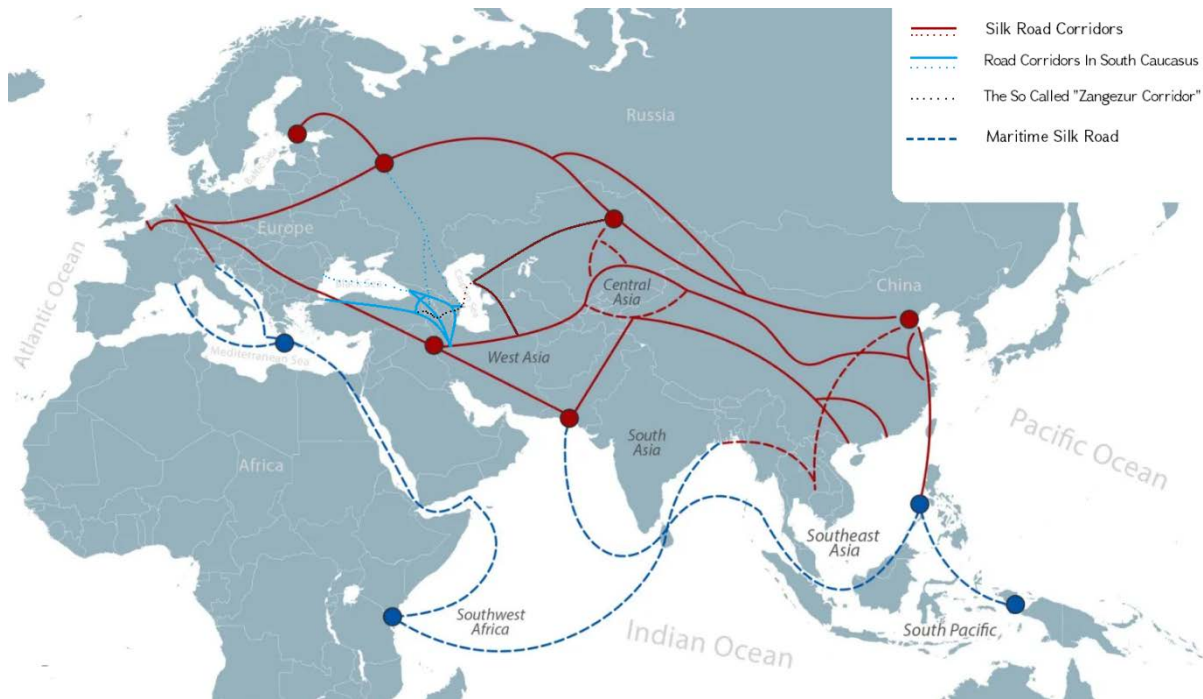
շարունակելու է մնալ Մեծ Մերձավոր Արևելքի կարևորագույն աշխարհաքաղաքական նախագծերից մեկը, որի նկատմամբ տարածաշրջանի երկրների վերաբերմունքը մեծ հաշվով պայմանավորելու է նրանց արտաքին քաղաքական դիրքավորումը փոփոխվող աշխարհակարգում: Այս միտումը չի շրջանցելու նաև մեծ տարածաշրջանի մասը հանդիսացող Հարավային Կովկասը, որտեղ վերջին տարիներին տեղի ունեցած սրընթաց զարգացումները միայն ավելի են խճճել տարածաշրջանի աշխարհաքաղաքական խճապատկերը:

2. ՀԱՐԱՎԱՅԻՆ ԿՈՎԿԱՍՈՒՄ ՁԵՎԱՎՈՐՎԱԾ ՆՈՐ ԻՐՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐՆ ՈՒ «ԳՈՏԻ ԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀ» ՆԱԽԱԳԻԾԸ

Հարավային Կովկասի բոլոր երկրները ի սկզբանե մեծ հետաքրքրություն են ցուցաբերել չինական «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության նկատմամբ և փորձել են սեփական ենթակառուցվածքային նախագծերը այս կամ այն կերպ կապել կամ ինտեգրել չինական ծրագրի հետ: Արդեն նշվեց, որ Հարավային Կովկասի տեսանկյունից հատկապես կարևորվում են «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության ցամաքային 6 ուղղություններից երկուսը՝

- «Չինաստան-Կենտրոնական Ասիա-Արևմտյան Ասիա» միջանցքը, որը Չինաստանի արևմուտքից Կենտրոնական Ասիայի մի շարք երկրների տարածքով, այնուհետև Կասպից ծովով, ՌԴ կամ Իրանի տարածքով պետք է հասնի Վրաստան/Թուրքիա և ի վերջո՝ Եվրոպա:

- «Չինաստան-Պակիստան» միջանցքը, որը նախատեսում է Չինաստանի արևմտյան շրջանները Պակիստանի տարածքով կապել Պարսից ծոցի երկրների հետ: Այնուհետև այդ միջանցքի մի ճյուղը պետք է Իրանի տարածքով և Հյուսիս-հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքով ձգվի դեպի Հարավային Կովկաս և Եվրոպա/Ռուսաստան: Ընդ որում, Իրանից Եվրոպա հասնելու մի քանի տարբերակներ են քննարկվում՝ 1. Իրան-Հայաստան-Վրաստան-Եվրոպա, 2. Իրան-Ադրբեջան-Վրաստան-Եվրոպա և Իրան-Ադրբեջան-Վրաստան-Թուրքիա-Եվրոպա, 3. Իրան-Թուրքիա-Եվրոպա:



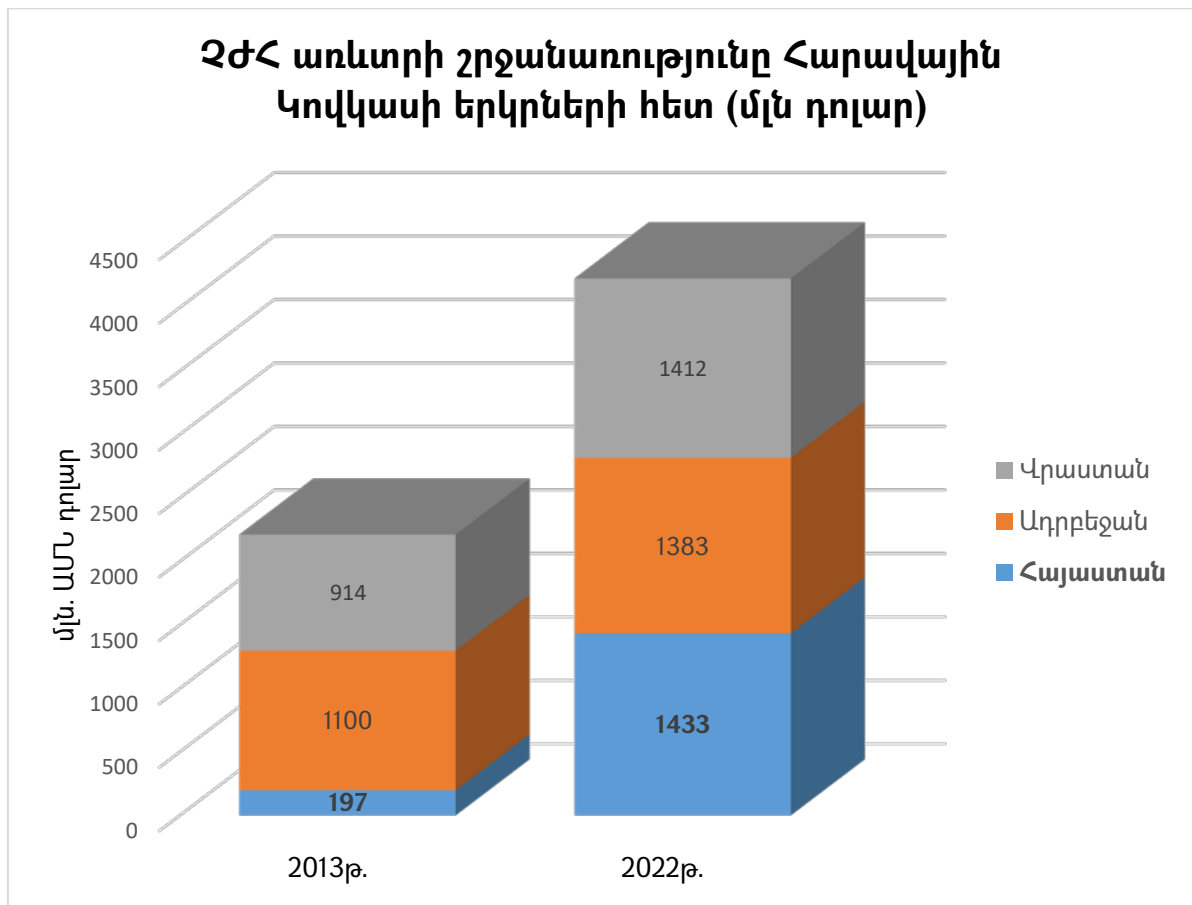
Անկարան և Բաքուն ի սկզբանե ամեն կերպ ձգտում էին չինական «Նոր մետաքսի ճանապարհը» համադրել իրենց կողմից նախաձեռնված մի շարք տարածաշրջանային ենթակառուցվածքային նախագծերի՝ առաջին հերթին այսպես կոչված «Միջին միջանցքի» հետ՝ փորձելով դրանք ինտեգրել չինական ծրագրով նախատեսված ենթակառուցվածքային նախագծերին: 2020-ի 44-օրյա պատերազմի և դրան հաջորդած իրադարձությունների համատեքստում Բաքուն ջանք չի խնայում իր կողմից հորինված «Զանգեզուրի միջանցքը» նույնպես խցկելու այդ «Միջին միջանցքի» տրամաբանության մեջ՝ այն ներկայացնելով որպես չինական ծրագրի բաղկացուցիչ մասերից մեկը: Այս հարցում Ադրբեյջանը վայելում է Թուրքիայի լիարժեք աջակցությունը և վերջիններս միջազգային տրանսպորտային հանգույցի տեսքով փորձում են հիմնավորել իրենց տարածքային և միջանցքային հավակնությունները ՀՀ նկատմամբ:

2022թ. Ռուս-ուկրաինական պատերազմի մեկնարկից հետո «Միջին միջանցքի» նկատմամբ ՉԺՀ և միջազգային հետաքրքրությունը օբյեկտիվորեն մեծացավ և այս ծրագիրը սկսեց առավել ակտիվորեն քննարկվել տարբեր միջազգային հարթակներում: Պատահական չէ, որ ՉԺՀ առաջնորդ Սի Ծինփինը «Գոտի և ճանապարհ» 3-րդ գագաթնաժողովում իր ելույթի ժամանակ հատուկ ընդգծեց Անդրկասպյան միջազգային տրանսպորտային միջանցքին ՉԺՀ մասնակցությանը ավելի մեծ ուշադրություն հատկացնելու մտադրության մասին⁴³: Մյուս կողմից Մերձավոր Արևելքում Իսրայելա-պաղեստինյան պատերազմով

⁴³ "Full text of Xi Jinping's keynote speech at 3rd Belt and Road Forum for Int'l Cooperation", Source: Xinhua, 2023-10-18 <https://english.news.cn/20231018/7bfc16ac51d443c6a7a00ce25c972104/c.html> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

պայմանավորված պայթյունավտանգ իրավիճակը, այստեղ ծովային ճանապարհների, մասնավորապես՝ Բաբ էլ Մանդեբի նեղուցի հնարավոր արգելափակման ռիսկերը նույնպես նպաստում են «Միջին միջանցքի» նկատմամբ միջազգային հետաքրքրության մեծացմանը:

Մյուս կողմից՝ Հարավային Կովկասի երկրների և ՉԺՀ միջև փոխադարձ հետաքրքրության աճը ունի նաև տնտեսական հիմնավորում: «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության մեկնարկից ի վեր Հարավային Կովկասի երկրների և ՉԺՀ միջև տնտեսական կապերն էական փոփոխությունների են ենթարկվել:

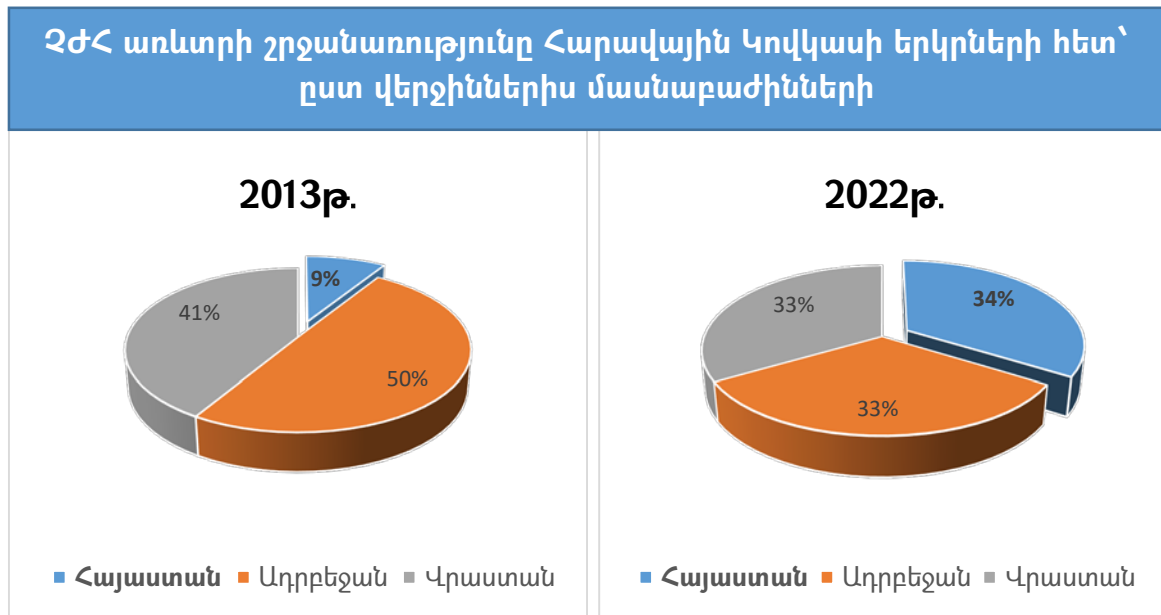


44

Եթե 2013-ին տարածաշրջանի 3 երկրների՝ Հայաստանի, Ադրբեջանի և Վրաստանի հետ ՉԺՀ առևտրի շրջանառությունը կազմել էր շուրջ 2,2 մլրդ դոլար, ապա 2022-ին այդ ցուցանիշը կազմել է ավելի քան 4,2 մլրդ դոլար: Այսինքն՝ «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության մեկնարկից ի վեր 10 տարում տարածաշրջանի երկրների առևտուրը ՉԺՀ հետ ավելացել է ավելի քան 90 տոկոսով: Ընդ որում, ուշագրավ է, որ ամենամեծ և շեշտակի աճը գրանցվել է հենց ՀՀ-ՉԺՀ առևտրում:

⁴⁴ "Exports and imports by areas and countries", IMF-data, International Monetary Fund, <https://data.imf.org/regular.aspx?key=61013712> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

վերջին տասը տարում ՀՀ և ՉԺՀ միջև առևտրի շրջանառության աճը կազմել է շուրջ 630%: Արդյունքում, եթե 2013-ին Հարավային Կովկասի երկրների և ՉԺՀ միջև առևտրի միայն 9%-ն էր կազմում ՀՀ մասնաբաժինը՝ մոտ 200 մլն դոլար, իսկ տարածաշրջանում Պեկինի ընդգծված առևտրային գործընկերը Ադրբեջանն էր, որին բաժին էր ընկնում տարածաշրջանի երկրների հետ ՉԺՀ առևտրի 50%-ը, ապա 2022-ին Չինաստանի հետ առևտրի ծավալներով տարածաշրջանի երկրների ցուցանիշները հավասարվել են՝ նույնիսկ ՀՀ փոքրիկ առավելությամբ:



45

Տարածաշրջանի երկրների հետ ՉԺՀ առևտրի ծավալների աճի միտումը պահպանվել է նաև 2023-ին, որի միայն առաջին 10 ամիսներին՝ հունվար-հոկտեմբերին, բոլոր երեք երկրների առևտրաշրջանառությունը ՉԺՀ հետ արդեն իսկ գերազանցել է նախորդ ողջ տարվա ցուցանիշը՝ կազմելով ավելի քան 5,7 մլրդ դոլար կամ 35%-ով ավելի ամբողջ 2022-ի ցուցանիշից⁴⁶: Նման բարենպաստ ցուցանիշները կարող են լրացուցիչ խթան հանդիսանալ «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում իրականացվող ենթակառուցվածքային ծրագրերը տարածաշրջանում առավել ակտիվացնելու, նոր նախագծեր գործարկելու համար:

⁴⁵ “Exports and imports by areas and countries”, IMF-data, International Monetary Fund, <https://data.imf.org/regular.aspx?key=61013712> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

⁴⁶ “Azerbaijan's trade turnover with China increased by 47.5%”, APA, 28 November 2023, <https://en.apa.az/entrepreneurship/azerbajians-trade-turnover-with-china-increased-by-475-417200> (Այցելվել է 25.12.2023թ.), “External Merchandise Trade”, Geostat official website, National Statistics Office of Georgia, <https://www.geostat.ge/en/modules/categories/765/external-merchandise-trade> (Այցելվել է 25.12.2023թ.), «ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՍՈՑԻԱԼ-ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՎԻՃԱԿԸ 2023թ. ՀՈՒՆՎԱՐ-ՀՈԿՏԵՄԲԵՐԻՆ», ԱՐՏԱՔԻՆ ՀԱՏՎԱԾ, 4.1. Ապրանքների արտահանում և ներմուծում, 4.1.1 Արտաքին և փոխադարձ առևտուր», ՀՀ ազգային վիճակագրական ծառայություն, https://armstat.am/file/article/sv_10_23a_411.pdf (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

Չնայած «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության մեկնարկից ի վեր ՀՀ և ՉԺՀ միջև առևտրային կապերի աննախադեպ ակտիվացմանը՝ երկու երկրների միջև քաղաքական կապերի նույնչափ ինտենսիվ զարգացում չի նկատվում: Հայաստանի իշխանությունները, մասնավորապես 2018թ. իշխանափոխությունից հետո, ՉԺՀ հետ հարաբերություններում հանդես չեն գալիս նախաձեռնողականությամբ, փոխարենը տարբեր անզգույշ արտաքին քաղաքական նախաձեռնություններով լրացուցիչ խոչընդոտներ են ստեղծում երկկողմ հարաբերություններում: Մինչդեռ տարածաշրջանի մյուս երկրները այս տեսանկյունից բավական ակտիվ են և փորձում են Պեկինի հետ քաղաքական կապերը առնվազն համապատասխանեցնել տնտեսական կապերի մակարդակին:

Վրաստանը տարածաշրջանի միակ երկիրն է, որ դեռևս 2017-ին Չինաստանի հետ ազատ առևտրի համաձայնագիր էր ստորագրել: Արդեն 2023-ի հուլիսին Թբիլիսին և Պեկինը ստորագրեցին ռազմավարական համագործակցության պայմանագիր. այդպիսով Վրաստանը դարձավ Հարավային Կովկասի միակ երկիրը, որն իր հարաբերությունները ՉԺՀ հետ բարձրացրեց ռազմավարական մակարդակի⁴⁷, ինչը առավել ուշագրավ է, եթե դիտարկենք վերջերս ԵՄ կողմից Վրաստանին ԵՄ թեկնածու երկրի կարգավիճակ տալու համատեքստում: Հարավային Կովկասի ավելի մեծ տարածաշրջանում Չինաստանի հետ, Վրաստանից բացի, հարաբերությունների ռազմավարական մակարդակ են հաստատել միայն Ռուսաստանն ու Իրանը:

Վրաստանում չինական տնտեսական ներկայությունն ու ներդրումները հիմնականում սկսված են ենթակառուցվածքային նախագծերի վրա⁴⁸: Չինական կազմակերպությունները ներգրավված են Վրաստանի և տարածաշրջանի (մասնավորապես՝ ՀՀ-ՌԴ ավտոմոբիլային հաղորդակցության) համար ռազմավարական նշանակություն ունեցող Քվեթեթի-Կոբի ճանապարհի 13 կիլոմետրանոց հատվածի կառուցման աշխատանքներում: Այս ճանապարհն առանցքային նշանակություն ունի Հյուսիս-հարավ նախագծի, ինչպես նաև դեպի Վերին Լարս հայկական բեռնափոխադրումների տեսանկյունից: Չինական կազմակերպությունները մասնակցում են նաև Ջավախքը Աջարիայի հետ կոպող Խուլո-Չարզմա ճանապարհահատվածի շինարարությանը⁴⁹:

⁴⁷ “What’s Behind China’s Strategic Partnership With Georgia?”, Emil Avdaliani, 17.08.2023, <https://carnegieendowment.org/politika/90394> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

⁴⁸ “China in Georgia – A Developing Relationship”, Irina Arabidze, December 20, 2022, <https://chinaobservers.eu/china-in-georgia-a-developing-relationship/> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

⁴⁹ “Chinese Companies Are Reshaping Georgia’s Geography”, By: Emil Avdaliani, October 5, 2022 <https://jamestown.org/program/chinese-companies-are-reshaping-georgias-geography/> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

Չինաստանի պետական ինժեներաշինարարական կորպորացիան, Չինաստանի ճանապարհների և կամուրջների կորպորացիան և մի շարք այլ չինական կազմակերպություններ մասնակցում են արևելք-արևմուտք ուղղությամբ Վրաստանի կարևորագույն ենթակառուցվածքային նախագծերից մեկի՝ Ռիկոտի լեռնանցքի շրջանցիկ ճանապարհի կառուցմանը:⁵⁰ Ընդհանուր առմամբ, չինական կազմակերպություններն ու կապիտալը այս կամ այն չափով ներգրավված են Վրաստանում կառուցվող առանցքային ճանապարհների շինարարությանը, որոնք միտված են վերափոխելու Վրաստանի ենթակառուցվածքային աշխարհագրությունը: Չինական բիզնեսը պահպանում է հետաքրքրությունը նաև վրացական Անակլիա նավահանգստի նկատմամբ, թեև այս նավահանգստի չարչրկված նախագիծը դեռևս տեղից չի շարժվում⁵¹: Երկու երկրների միջև վերջին տարիներին համագործակցությունը զարգանում է նաև հեռահաղորդակցության ոլորտում, Թբիլիսիի հետաքրքրություն է ցուցաբերում չինական Հուավեյի միջոցով Վրաստանում 5G ցանցի հասանելիություն ստեղծելու հարցում⁵²:

Եթե Վրաստանը հաջողությամբ դիրքավորվում է որպես «Գոտի և ճանապարհ» նախագծի շրջանակներում «Միջին միջանցքի» կարևոր դարպաս՝ դեպի Սև ծով և Եվրոպա, ապա Ադրբեյջանը փորձում է նույնպիսի դերակատարում ստանձնել Կասպից ծովով Միջին Ասիան Եվրոպայի և Մերձավոր Արևելքի հետ կապելու հարցում: Ադրբեյջանը Հարավային Կովկասի միակ պետությունն է, որ երբևէ նախագահի մակարդակով մասնակցել է «Գոտի և ճանապարհ» գագաթնաժողովին. նախագահ Ալիևը 2019-ի գարնանը մասնակցել է «Գոտի և ճանապարհ» 2-րդ գագաթնաժողովին: Ներկայումս Ադրբեյջանում գրանցված է չինական կապիտալով 275 կազմակերպություն, ադրբեյջանական 10 միլիոնանոց շուկան ՉԺՀ կողմից դիտարկվում է որպես Հարավային Կովկասում սեփական ապրանքների արտահանման կարևոր ուղղություններից մեկը⁵³: Միայն 2023թ. հունվար-նոյեմբեր ամիսներին Չինաստանի արտահանումը դեպի Ադրբեյջան կազմել է ավելի քան 2,5 մլրդ դոլար⁵⁴: Բացի այդ, Ադրբեյջանը տարածաշրջանում

⁵⁰ “Chinese Highway Project In Georgia Brings Hope, Scandal, And Change”, By Reid Standish, Tamuna Chkareuli, June 12, 2023, <https://www.rferl.org/a/chinese-highway-georgia-hope-scandal-change/32456078.html> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

⁵¹ “Building Bridges or Shifting Course? Assessing the China-Georgia Strategic Partnership”, By Revaz Topuria August 04, 2023, <https://thedi diplomat.com/2023/08/building-bridges-or-shifting-course-assessing-the-china-georgia-strategic-partnership/> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

⁵² “Georgian PM visits Huawei demonstration centre in Beijing”, Agenda.ge, 30 Jul 2023, <https://agenda.ge/en/news/2023/2923> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

⁵³ “В Китае были представлены инвестиционные и бизнес-возможности Азербайджана”, Report, 3 сентября 2023 г., <https://report.az/ru/biznes/v-kitae-byli-predstavleny-investicionnye-i-biznes-vozmozhnosti-azerbajdzhana/> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

⁵⁴ “New era in rise of Azerbaijan-China trade relations”, Qabil Ashirov, 23 November 2023, <https://www.azernews.az/analysis/217840.html> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացման հարցում ամենախոշոր ներդրումներ կատարած երկիրն է, ինչի հաշվին փորձում է արժևորել սեփական մասնակցությունը չինական նախագծին:

«Գոտի և ճանապարհ» ծրագրի մեկնարկից ի վեր Ադրբեջանի հետ ՉԺՀ տնտեսական համագործակցությունը զգալիորեն ակտիվացել է: Չինական կապիտալը մասնակցել է ՏԱՆԱՊ-ի կառուցմանը, ներդրումներ է կատարել Սումգայիթում 300 մլն դոլար արժողությամբ անվադողերի գործարանի կառուցման ծրագրում, Բաքվի նավահանգստի արդիականացման ծրագրում և այլն⁵⁵: Ադրբեջանը փորձում է չինական կապիտալը ներգրավել նաև Արցախի օկուպացված տարածքներում մի շարք ծրագրերի իրականացմանը⁵⁶, մասնավորապես՝ կանաչ էներգետիկայի, խելացի բնակավայրերի և հեռահաղորդակցության ոլորտում: Ակնհայտ է, որ Արցախում և այսպես կոչված «Ձանգեզուրի միջանցքի» ծրագրում փորձելով ապահովել Չինաստանի մասնակցությունը՝ Ադրբեջանը փորձում է բացի տնտեսականից, նաև քաղաքական խնդիր լուծել՝ մի կողմից սեփական նախաձեռնությունները ներկայացնելով որպես չինական ծրագրերի տարածաշրջանային շարունակություն, մյուս կողմից՝ փորձելով փարատել ՉԺՀ հնարավոր մտահոգությունը՝ կապված թուրք-ադրբեջանական պանթուրանական ծրագրերի հետ:

Սակայն, ինչպես արդեն նշվեց, Չինաստանին հատկապես հետաքրքրում են այն ենթակառուցվածքային նախագծերը, որոնք գտնվում են ԱՄՆ-ի և ՆԱՏՕ-ի անմիջական ռազմական վերահսկողությունից դուրս և որոշակի աշխարհաքաղաքական պայմաններում չեն կարող ընդհատվել վերջիններիս կողմից, և Հարավային Կովկասն այս տեսանկյունից բացառություն չէ: Այս առումով ՆԱՏՕ-ի անդամ Թուրքիան և Հարավային Կովկասում վերջինիս կցորդ Ադրբեջանը բնականաբար մեծ վստահություն չեն ներշնչում: Թեև Չինաստանը պատրաստ է ներդրումներ կատարելու Թուրքիայում և Ադրբեջանում ենթակառուցվածքների զարգացման ծրագրերում, սակայն տարածաշրջանում, այս երկրներից անկախ, այլընտրանքային տրանսպորտային միջանցքների

⁵⁵ “Beyond Oil: Examining China’s Influence in Azerbaijan”, Mehriban Mammadova, journalist, <https://crudeaccountability.org/beyond-oil-examining-chinas-influence-in-azerbaijan/> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

⁵⁶ “Азербайджан поддерживает увеличение грузоперевозок из Китая в Европу и в обратном направлении – Алиев”, X.Насирзаде, 15.09.2022, <https://interfax.az/view/876421> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

առկայությունը Պեկինի աշխարհաքաղաքական ծրագրերի տեսանկյունից մեծ կարևորություն ունի:

Ուշագրավ է, որ Չինաստանը, փաստորեն, ռազմավարական մակարդակի համագործակցություն է հաստատել ՀՀ հյուսիսային և հարավային հարևանների՝ Իրանի և Վրաստանի, ինչպես նաև ռազմավարական դաշնակից ՌԴ-ի հետ, իսկ Ադրբեջանի ու Թուրքիայի հետ չի շտապում հարաբերությունները նման բարձր մակարդակի բարձրացնել: Սա կարևոր քաղաքական ազդակ է՝ տարածաշրջանի մասով Չինաստանի հեռահար նպատակները հասկանալու տեսանկյունից: Պեկինն ակնհայտորեն չի կիսում տարածաշրջանային հաղորդակցությունների զարգացման վերաբերյալ Թուրքիայի և Ադրբեջանի պանթուրանական տեսլականը, ուստի տրամաբանական է վերջինիս անուշադրությունը այսպես կոչված «Չանգեզուրի միջանցքի» նկատմամբ:

Ընդհանուր առմամբ, կարող ենք նկատել, որ 44-օրյա պատերազմից և Ռուս-ուկրաինական պատերազմից հետո Հարավային Կովկասը և մեր շուրջն առկա աշխարհաքաղաքական իրականությունը շրջադարձային փոփոխությունների է ենթարկվել, որի բերումով Չինաստանը նույնպես իր տիտղոսային՝ «Գոտի և ճանապարհ» նախագիծը փորձում է հարմարեցնել առկա նոր իրողություններին: Տարածաշրջանի երկրներն իրենց հերթին փորձում են նոր պայմաններում սեփական արտաքին-քաղաքական առաջնահերթությունները տեղավորել ինչպես մյուս գերտերությունների, այնպես էլ Չինաստանի աշխարհաքաղաքական ծրագրերում՝ հնարավորինս օգտվելով վերջինիս ամենախոշոր տնտեսական նախագծից: Հայաստանը, ունենալով տարածաշրջանում չինական նախագծի գլխավոր շահառուներից մեկը դառնալու կարևոր տնտեսական, քաղաքական, աշխարհաքաղաքական նախադրյալներ, դեռևս չունի այս ուղղությամբ կոնկրետ քաղաքականություն:

ԱՄՓՈՓՈՒՄ. Ի ՎԵՐՋՈՒՄ ԵՐԲ Է ՀԱՅԱՍՏԱՆՆ «ԱԴԱՊՏԱՑՆԵԼՈՒ ԻՐ ԳԵՐԱԿԱՅՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ» ՉԻՆԱԿԱՆ ՆԱԽԱԾԵՌՆՈՒԹՅԱՆԸ

2018-ին Հայաստանում տեղի ունեցած իշխանափոխությունից հետո նորաստեղծ իշխանությունը, որը խոստանում էր անփոփոխ թողնել ՀՀ արտաքին քաղաքական կողմնորոշումը, ի սկզբանե տարօրինակ քաղաքականություն որդեգրեց Չինաստանի նկատմամբ: Թեև տրամաբանորեն կարելի էր ակնկալել, որ Չինաստանի հետ հարաբերությունների խորացումը և այդ հարցում նախաձեռնողականությունը նորահայտ իշխանությանը թույլ կտար հավատարիմ մնալ արտաքին քաղաքական վեկտորը չփոփոխելու իր խոստմանը՝ միաժամանակ աստիճանաբար թուլացնելով ռազմավարական կախվածությունը ՌԴ-ից: Հայաստանի «հեղափոխական» կառավարությունը ոչ միայն չպահպանեց ՉԺՀ հետ հարաբերությունների զարգացման այն տեմպը, որը երկկողմ շփումներին հաղորդել էր նախորդ իշխանությունը դեռ 2016-2017թթ., այլև տարատեսակ արհեստական խոչընդոտներ ստեղծեց Չինաստանի հետ հարաբերություններում:

Խոսքը վերաբերում է նաև ՉԺՀ ամենախոշոր միջազգային նախաձեռնության՝ «Գոտի և ճանապարհ» նախագծի նկատմամբ Հայաստանի իշխանությունների քաղաքականությանը կամ դրա բացակայությանը: Ի սկզբանե չինական մեգանախագծի նկատմամբ ոչ պատշաճ ուշադրությունը գործող իշխանությունները բացատրում էին նրանով, թե իբր իրենց արտաքին քաղաքական ռազմավարությունը ձևավորման փուլում է, իսկ Հայաստանը դեռևս չինական «Գոտի և ճանապարհ» նախագծի նկատմամբ իր գերակայությունները չի մշակել:

Այսպես, 2019-ին նախկին արտգործնախարար Զոհրաբ Մնացականյանն իր հարցազրույցներից մեկի ժամանակ «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության և առհասարակ ՉԺՀ հետ հարաբերությունների նկատմամբ անհամարժեք քաղաքականությունը բացատրեց նրանով, թե «Հայաստանը դեռևս փորձում էր ադապտացնել իր գերակայությունները այդ (չինական նախաձեռնության շուրջ) զարգացումներին»⁵⁷: Եթե այս տարօրինակ ձևակերպումը դեռ ինչ-որ կերպ կարելի էր ընկալել 2019-ին՝ չինական նախաձեռնությունից 6 տարի անց, ապա այժմ, երբ լրացել է նախաձեռնության տասնամյակը, իսկ ՀՀ գործող իշխանությունը

⁵⁷ «Չինադադարի համաձայնագիրն արժեք ունի, որովհետև այն բոլոր կողմերի փաստաթուղթ է», Զոհրաբ Մնացականյանի հարցազրույցը «Արմնյուզ» հեռուստաընկերությանը, 11.09.2019թ., https://www.youtube.com/watch?v=9w1le_HqJmo&fbclid=IwAR1NyPVgBgDk1QeMGDI5KlmdHMXk0QpIB5jnKsmj3nnGMVPcM9QPeNxZ3Xw (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

պաշտոնավարում է ավելի քան 5 տարի, չինական ծրագրի նկատմամբ հստակ քաղաքականության բացակայությունը խոսում է միայն գործող իշխանությունների կողմից վերջինիս կարևորության թերագնահատման մասին:

Կարևոր է հիշել, որ երբ 2019-ին Չինաստանում անցկացվում էր «Գոտի և ճանապարհ» 2-րդ գագաթնաժողովը, որին մեր տարածաշրջանից մասնակցում էր Ադրբեջանի նախագահը, իսկ Վրաստանը ներկայացված էր փոխվարչապետի մակարդակով, Հայաստանը ներկայացված էր ընդամենը բնապահպանության նախարարի մակարդակով, իսկ ՀՀ վարչապետը նույն ժամանակահատվածում Երևանում մասնակցում էր այսպես կոչված «Քաղաքացու օրվան» նվիրված միջոցառումներին: Ըստ էության, Չինաստանի և վերջինիս տրանսպորտային մեգանախագծի նկատմամբ ՀՀ գործող իշխանությունների անլուրջ վերաբերմունքը պահպանվեց նաև հաջորդ տարիներին: 2023թ. հոկտեմբերին անցկացված «Գոտի և ճանապարհ» 3-րդ համաժողովին Հայաստանը ներկայացված էր էկոնոմիկայի փոխնախարարի մակարդակով, մինչդեռ Ադրբեջանից մասնակցում էր էներգետիկայի նախարարը:

2019-ի մայիսի 14-16-ը վարչապետ Փաշինյանը «Ասիական քաղաքակրթությունների երկխոսություն» համաժողովին մասնակցելու նպատակով առաջին և դեռևս վերջին անգամ այցելեց Չինաստան, որին հաջորդեցին մի շարք բարձրագույն խոստումներ և հայտարարություններ: Մասնավորապես, ՀՀ իշխանությունները խոսում էին Հայաստանում ՉԺՀ կողմից ֆուտբոլային մարզադաշտ և բազալտի վերամշակման գործարան կառուցելու պայմանավորվածության մասին⁵⁸, որոնք այդպես էլ չիրագործվեցին: Վարչապետի այցին հաջորդած թերևս միակ կարևոր իրադարձությունը կողմերի պայմանավորվածությունն էր՝ մուտքի արտոնագրերը երկու երկրների քաղաքացիների փոխայցերի ժամանակ չեղարկելու մասին, ինչը, սակայն, չհանգեցրեց դեպի Հայաստան չինացի զբոսաշրջիկների ներհոսքի էական ավելացման:

Ինչևէ, անկախ ՀՀ ներկայիս իշխանությունների կողմից վարվող քաղաքականությունից՝ Չինաստանի հետաքրքրությունը Հարավային Կովկասի և մասնավորապես՝ Հայաստանի նկատմամբ պահպանվում է: Այս երկիրը կարող է առանցքային դեր խաղալ Հայաստանի տրանսպորտային ապաշրջափակման հարցում, սակայն նման արդյունքի հասնելու համար Երևանը պետք է ՉԺՀ և

⁵⁸ ՀՀ կառավարության նիստ, 23 մայիսի 2019թ., https://www.youtube.com/watch?v=x_eU4roZqAQ (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

վերջինիս նախաձեռնած միջազգային նախագծերի նկատմամբ զգուշավոր և լավ մշակված քաղաքականություն ունենա:

Ինչպես արդեն նշվեց, Հարավային Կովկասի մեծ տարածաշրջանի մեր հարևաններից Իրանը, Ռուսաստանն ու Վրաստանը Չինաստանի հետ հարաբերությունները հասցրել են ռազմավարական մակարդակի: Ընդ որում, Վրաստանի օրինակը հուշում է, որ Արևմուտքի հետ բավական խոր և բազմաշերտ կապերը ամենևին չեն խոչընդոտում նմանօրինակ հարաբերություններ կառուցել նաև հակադիր աշխարհաքաղաքական բևեռի՝ Պեկինի հետ, եթե տվյալ պետության արտաքին քաղաքականության հենքում ընկած է պրագմատիզմն ու ռացիոնալ վարքագիծը: Հայաստանի կենսական շահերից է թխում ՉԺՀ հետ հարաբերությունները բարձրացնել որակապես նոր՝ ռազմավարական մակարդակի, այդպիսով ընդգծելով Հարավային Կովկասում Չինաստանի ռազմավարական գործընկերների որոշակի առանցքը՝ Իրան-Հայաստան-Վրաստան-Ռուսաստան ուղղությամբ:

«Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում ՉԺՀ հետ հարաբերությունների զարգացման համար առկա են բոլոր տնտեսական նախադրյալները: 2023թ. հունվար-հոկտեմբերին Հայաստանի և Չինաստանի միջև առևտրի շրջանառությունը հասել է շուրջ 1,75 մլրդ դոլարի, ինչը կազմում է ՀՀ արտաքին առևտրաշրջանառության 11,3%-ը⁵⁹: Հայաստանի ամենախոշոր առևտրային գործընկերոջ՝ ՌԴ-ի հետ ՉԺՀ առևտրի ծավալները 2023թ. հունվար-նոյեմբերին հասել են շուրջ 218 մլրդ դոլարի⁶⁰, ինչը լրացուցիչ խթան կարող է դառնալ Պեկինի հետ առևտրային հարաբերություններն առավել խորացնելու համար: Մյուս կողմից՝ Իրանի և ԵԱՏՄ միջև վերջերս ստորագրված ազատ առևտրի պայմանագիրը թույլ է տալիս ամբողջացնել տարածաշրջանում առևտրային կապերի շղթան, որի շարժիչ ուժը օբյեկտիվորեն հենված է ՉԺՀ տնտեսության հաջողությունների վրա: «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության մեկնարկից ի վեր Չինաստանը միջազգային տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացման մեծ փորձ է կուտակել, ուստի Հարավային Կովկասի ու հարակից երկրների հետ ՉԺՀ առևտրի շեշտակի աճը կարող

⁵⁹ «Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2023թ. հունվար-հոկտեմբերին», արտաքին հատված, 4.1. Ապրանքների արտահանում և ներմուծում, 4.1.1 Արտաքին և փոխադարձ առևտուր, ՀՀ ազգային վիճակագրական ծառայություն, https://armstat.am/file/article/sv_10_23a_411.pdf (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

⁶⁰ «Товарооборот России и Китая в январе-ноябре 2023 года вырос на 27%» Внешняя торговля | Статистика | Декабрь 20, 2023, <https://www.infranews.ru/novosti/statistic/63968-tovarooborot-rossii-i-kitaya-v-yanvare-noyabre-2023-goda-vyros-na-27/> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

խրախուսել, որպեսզի Պեկինն ավելի ակտիվորեն ներգրավվի տարածաշրջանում ենթակառուցվածքների զարգացման ծրագրերին:

Ինչպես նշվեց, Պեկինի համար կարևոր է այլընտրանքային ուղիների առկայությունը, որոնք կախված չեն ՆԱՏՕ-ի կամ վերջինիս հարող երկրների քաղաքական դիրքորոշումից, ուստի Հայաստանը պետք է Չինաստանի հետ ակտիվորեն աշխատի՝ փորձելով ի ցույց դնել այսպես կոչված «Միջին միջանցքի» մասով թուրքական ծրագրի աշխարհաքաղաքական ռիսկերը, միաժամանակ առաջարկելով խելամիտ այլընտրանք՝ ի դեմս Իրանի, Հայաստանի և Վրաստանի տարածքով անցնող Հյուսիս-հարավ միջանցքի: Միաժամանակ, զգալի դիվանագիտական ջանքեր են պահանջվում «Չանգեզուրի միջանցքի» հետ կապված թուրք-ադրբեջանական քարոզչությունը Պեկինում անընդունելի դարձնելու ուղղությամբ:

Առհասարակ, վերջին շրջանում Հայաստանի իշխանությունները հաճախ են խոսում այսպես կոչված «Խաղաղության խաչմերուկից»՝ այն ներկայացնելով իբրև տարածաշրջանային շրջափակումը հաղթահարելու և միջազգային առևտրային մայրուղիներին, այդ թվում՝ «Գոտի և ճանապարհ» ծրագրին ինտեգրվելու իրատեսական հնարավորություն: Այսպես, վարչապետ Նիկոլ Փաշինյանը, 2023թ. հոկտեմբերին Թբիլիսիում Վրաստանի և Ադրբեջանի վարչապետների հետ միասին մասնակցելով «Մետաքսի ճանապարհ» միջազգային համաժողովին, իր ելույթում վստահեցնում էր, որ «Խաղաղության խաչմերուկը» լիարժեք կերպով ներգրավվում է Մետաքսի ճանապարհի տրամաբանության մեջ»⁶¹: Թեև քողարկված, սակայն այդ «Խաղաղության խաչմերուկը» ներառում է նաև Ադրբեջանի կողմից խրախուսվող «Չանգեզուրի միջանցքը», որքան էլ ՀՀ իշխանությունները փորձեն այն թաքցնել ՀՀ ինքնիշխանության սկզբունքի ներքո: Հայաստանի համար ավելի տրամաբանական է «Խաղաղության խաչմերուկի» փոխարեն առաջ մղել Իրանը Հայաստանի և Վրաստանի տարածքով Ռուսաստանին և Եվրոպային կապող Հյուսիս-հարավ ծրագիրը՝ պայմանական «Կայունության ճանապարհ» անվամբ, որում շահագրգռված կլինի ոչ միայն Չինաստանը, այլև Հնդկաստանը, Ռուսաստանն ու նույնիսկ ԵՄ-ը:⁶²

⁶¹ Վարչապետ Փաշինյանը Թբիլիսիի միջազգային համաժողովին ներկայացրել է «Խաղաղության խաչմերուկ» նախագիծն ու դրա սկզբունքները, ՀՀ վարչապետի պաշտոնական կայքէջ, 26.10.2023թ., <https://www.primeminister.am/hy/statements-and-messages/item/2023/10/26/Nikol-Pashinyan-Speech/> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

⁶² «Հյուսիս-հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքի երեք զուգահեռ ուղղությունները և Հայաստանը», «Լույս» հիմնադրամ, 01.09.2023թ., <https://www.luys.am/index.php?m=publicationsOne&pid=380> (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

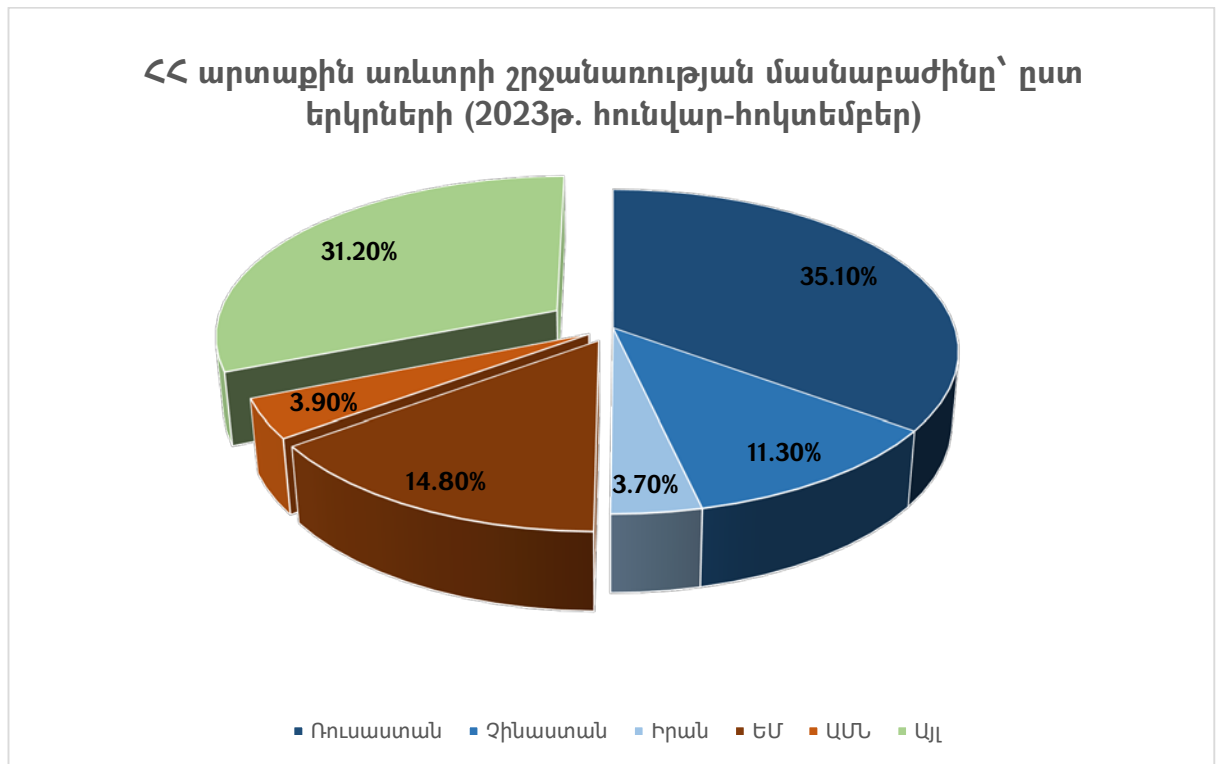
Չինական «Գոտի և ճանապարհ» ծրագրի ընձեռած հնարավորություններից լիարժեք օգտվելու համար ՀՀ իշխանությունները պետք է վերանայեն վերջին տարիներին Չինաստանի ուղղությամբ որդեգրած արտաքին քաղաքական ուղեգիծը և ավելի մեծ նախաձեռնողականություն ցուցաբերեն Պեկինի հետ շփումներում: Նախ հարկ է սկսել քաղաքական մակարդակից և ամեն կերպ խուսափել Չինաստանի համար զգայուն հարցերում անզգույշ քայլերից կամ գործողություններից, ինչը, ցավոք, վերջին տարիներին պարբերաբար կրկնվել է.

- o ՀՀ անդամակցությունը պարբերաբար հակաչինական հայտարարություններով հանդես եկող Կրոնական ազատության միջազգային դաշինքին,
- o ՀՀ մասնակցությունը ակնհայտ հակաչինական օրակարգ հետապնդող «Ժողովրդավարական գազաթնաժողով» միջոցառմանը,
- o Թայվանի նախարարի ոչ պաշտոնական այցը Հայաստան,
- o Ժամանակագրորեն նույն շրջանում ԱՄՆ ներկայացուցիչների պալատի նախագահի այցը Թայվան և Հայաստան,
- o Ոչ պատշաճ մակարդակով մասնակցությունը «Գոտի և ճանապարհ» 2-րդ և 3-րդ գազաթնաժողովներին և այլն:

Երկրորդ քայլը կապված է միջազգային հարաբերություններում ՀՀ իշխանությունների ներկայիս դիրքավորման հետ: Թեև պաշտոնապես խոսվում է բազմավեկտոր արտաքին քաղաքականության, մի գերտերության հետ հարաբերությունները մեկ այլ գերտերության հետ հարաբերությունների վատթարացման հաշվին չկառուցելու մտադրության, աշխարհաքաղաքական շրջադարձերի բացառման մասին, սակայն գործնականում ՀՀ ներկայիս իշխանությունները պարզապես փորձում են Հայաստանի քաղաքական, տնտեսական և անվտանգային որոշակի կախվածությունը ՌԴ-ից փոխարինել առավել մեծ կախվածությամբ՝ արդեն Արևմուտքից: Սա բնականաբար Չինաստանի հետ հարաբերությունների զարգացումը խրախուսող քաղաքականություն չէ, եթե նույնիսկ անտեսենք այն փաստը, որ լիարժեքորեն կտրված է ՀՀ անվտանգային, աշխարհաքաղաքական և նույնիսկ տնտեսական շահերից:

Սակայն այս անգամ կանգ առնենք ոչ պակաս կարևոր՝ տնտեսական քաղաքական վրա: Այսպես, ըստ ՀՀ վիճակագրական կոմիտեի տվյալների 2023թ. հունվար-հոկտեմբերի 10 ամիսներին ՀՀ արտաքին առևտրաշրջանառության ավելի քան 50 տոկոսը եղել է 3 երկրների հետ՝ Ռուսաստան՝ 35,1, Չինաստան՝ 11,3, Իրան՝ 3,7, իսկ ահա ԵՄ և ԱՄՆ հետ ՀՀ առևտրի շրջանառության մասնաբաժինը նույն ժամանակահատվածում կազմել է ընդամենը 18,7 տոկոս՝ ԵՄ՝ 14,8, ԱՄՆ՝ 3,9: Եթե այս պատկերը համադրենք ՀՀ ներկայիս կառավարության արտաքին

քաղաքական օրակարգի և առաջնահերթությունների հետ, այդ թվում՝ այցերի, կոնտակտների մասով, կնկատենք ակնհայտ անհամարժեքությունը⁶³:



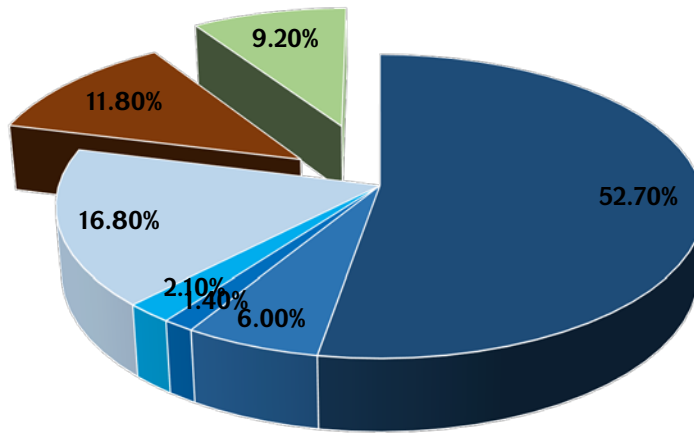
Ավելի խոսուն են արտահանման ցուցանիշները. 2023թ. առաջին 10 ամիսներին ՀՀ արտահանման կառուցվածքը բաշխված է եղել հետևյալ համամասնությամբ՝ ՌԴ-Իրան-Չինաստան 57% (ՌԴ 49,6%, ՉԺՀ 6%, Իրան 1,4%), ԵՄ և ԱՄՆ՝ 11,8% (ԵՄ 11,1%, ԱՄՆ 0,7%):

Փաստորեն, Հայաստանը դեպի Ռուսաստան, Իրան և Չինաստան արտահանում է 5 անգամ ավելի շատ ապրանք, քան դեպի ԱՄՆ և Եվրոպա, այնինչ կառավարության միջազգային շփումներում նկատելի է ճիշտ հակառակ պատկերը: Առհասարակ Հայաստանից արտահանման գերակշռող մասը ուղղվում է դեպի արևելյան շուկաներ. 2023թ. հունվար-հոկտեմբերին ՀՀ արտահանման շուրջ 80 տոկոսն ուղղվել է ԵԱՏՄ, ԱՄԷ, Իրան, Իրաք, ՉԺՀ, Վրաստան⁶⁴:

⁶³ «Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2023թ. հունվար-հոկտեմբերին», արտաքին հատված, 4.1. Ապրանքների արտահանում և ներմուծում, 4.1.1 Արտաքին և փոխադարձ առևտուր, ՀՀ ազգային վիճակագրական ծառայություն, https://armstat.am/file/article/sv_10_23a_411.pdf (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

⁶⁴ «Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2023թ. հունվար-հոկտեմբերին», արտաքին հատված, 4.1. Ապրանքների արտահանում և ներմուծում, 4.1.1 Արտաքին և փոխադարձ առևտուր, ՀՀ ազգային վիճակագրական ծառայություն, https://armstat.am/file/article/sv_10_23a_411.pdf (Այցելվել է 25.12.2023թ.):

ՀՀ արտահանման մասնաբաժինը՝ ըստ երկրների (2023թ. հունվար-հոկտեմբեր)



Ըստ էության, վերոհիշյալ տնտեսական ցուցանիշները, ի թիվս քաղաքական, ռազմական և այլ հիմնավորումների, ևս մեկ կարևոր ցուցիչ են, թե որ ուղղությամբ պետք է կառուցվեն ՀՀ արտաքին քաղաքական առաջնահերթությունները և այս հարցում որքան կարևոր նշանակություն կարող է ունենալ լիարժեք ներգրավումը չինական «Գոտի և ճանապարհ» նախագծին: Այս ուղղությամբ հաջողության հասնելու համար անհրաժեշտ է հետևողականորեն իրագործել մի շարք առաջնահերթ քայլեր.

- ❖ Ակտիվացնել մասնակցությունը «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում անցկացվող միջոցառումներին, բարձրացնել ներկայացվող պատվիրակությունների մակարդակը, մասնավորապես՝ փորձել առնվազն վարչապետի կամ փոխվարչապետի մակարդակով ներկայանալ «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության գագաթնաժողովներին:
- ❖ Խուսափել ակնհայտ հակաչինական նախաձեռնություններին անդամակցությունից, միջազգային կառույցներում հակաչինական քվեարկություններից և հայտարարություններից:
- ❖ Չափազանց զգուշավոր քաղաքականություն վարել Չինաստանի համար շատ զգայուն և կենսական նշանակություն ունեցող Թայվանի հարցում, կրոնական փոքրամասնություններին վերաբերող հարցերում, հնարավորինս խուսափել անցանկալի «պատահականություններից»:
- ❖ Մշակել տարածաշրջանային տրանսպորտային կոմունիկացիաներին Հայաստանի մասնակցության և այն չինական «Գոտի և ճանապարհ»

նախաձեռնությանն ինտեգրելու հարցում ՀՀ դիրքորոշումներն ու առաջնահերթություններն ամփոփող լիարժեք ռազմավարություն, այն ներկայացնել և քննարկել ՉԺՀ շահագրգիռ ներկայացուցիչների հետ:

- ❖ Հանդես գալ Հյուսիս-հարավ տրանսպորտային միջանցքի մասով ՀՀ պատկերացումներն ամփոփող նոր նախաձեռնությամբ՝ պայմանական «Կայունության ճանապարհ» նախագծով, շահագրգիռ երկկողմ և բազմակողմ քննարկումներ կազմակերպել Վրաստանի, Ռուսաստանի, Չինաստանի, Իրանի և Հնդկաստանի ներկայացուցիչների հետ: Ընդ որում, սա ոչ միայն հնարավորություն կտա տարածաշրջանում տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացման այլընտրանքային ուղիներ փնտրել, այլև այդ տեսլականի շուրջ քննարկումները կուժեղացնեն ՀՀ բանակցային դիրքերը Ադրբեջանի և Թուրքիայի հետ կոմունիկացիաների ապաշրջափակման բարդ գործընթացում:
- ❖ Ակտիվացնել մասնակցությունը այն միջազգային միջոցառումներին և կազմակերպություններին, որոնք ՉԺՀ արտաքին քաղաքականության համար կարևոր նշանակություն ունեն: Օրինակ՝ Հայաստանը, ինչպես Ադրբեջանը, Շանհայի համագործակցության կազմակերպության դիտորդի կարգավիճակ ձեռք բերելու հայտ է ներկայացրել, սակայն ի տարբերություն Ադրբեջանի նախագահի, որը 2022-ին մասնակցել է ՇՀԿ գագաթնաժողովներին, ՀՀ վարչապետը որոշակի պատճառաբանությամբ խուսափել է այդ միջոցառմանը մասնակցելուց:
- ❖ Նախաձեռնել Չինաստանի հետ հարաբերությունները որակապես նոր՝ ռազմավարական մակարդակի բարձրացնելու ուղղությամբ դիվանագիտական ջանքեր՝ հետևելով Վրաստանի հաջողված օրինակին:

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

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