

7

ԴԵԿՏԵՄԲԵՐԻ
2021

Luys



Linyu®



ԱՅՍՊԵՍ ԿՈՉԿԱԾ
«ԶԱՆԳԵՂՈՒՐԻ ՄԻՋԱՆՑՔԸ».
ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՀԵՌԱՆԿԱՐ, ԹԵ՛
ՊԱՆԹՈՒՐԱՆԱԿԱՆ ՔԱՂԱՔԱԿԱՆ ՆԱԽԱԳԻԾ

ԱՅՍՊԵՍ ԿՈՉՎԱԾ «ԶԱՆԳԵԶՈՒՐԻ ՄԻՋԱՆՑՔԸ». ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՀԵՌԱՆԿԱՐ, ԹԵ՛ ՊԱՆԹՈՒՐԱՆԱԿԱՆ ՔԱՂԱՔԱԿԱՆ ՆԱԽԱԳԻԾ



ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ.....	1
1. «ԶԱՆԳԵԶՈՒՐԻ ՄԻՋԱՆՑՔԻ» ԿԱՍԿԱԾԵԼԻ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԲԱՂԱԴԻՐԻՉԸ՝ ԲԱՔՈՒ-ԹՔԻԼԻՍԻ-ԿԱՐՍ ԵՐԿԱԹԳԾԻ ՕՐԻՆԱԿՈՎ.....	1
2. «ԶԱՆԳԵԶՈՒՐԻ ՄԻՋԱՆՑՔԻ» ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԽԱՔԿԱՆՔԸ	3
ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ.....	6

ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

44-օրյա պատերազմից հետո և հատկապես վերջին ամիսներին Ադրբեջանն ու Թուրքիան տարբեր միջազգային հարթակներում հետևողականորեն հանդես են գալիս այսպես կոչված «Չանգեզուրի միջանցքի» լոբբինգով: Ընդ որում, Հայաստանի ինքնիշխան տարածքով միջանցք անցկացնելու իրենց քաղաքական նկրտումները հմտորեն քողարկում են տնտեսական հիմնավորումներով՝ փորձելով միջազգային հանրության շրջանում տպավորություն ստեղծել, թե իբր այդ միջանցքը էական նպաստ է բերելու Արևելք-Արևմուտք առևտրաշրջանառությանն ու բեռնափոխադրումներին¹: Թուրքիայի և Ադրբեջանի կողմից նման քարոզչության քաղաքական և պանթուրանական ենթատեքստը հասկանալու համար բավական է ուսումնասիրել մեր տարածաշրջանում առկա Արևելք-Արևմուտք այլ ենթակառուցվածքների, մասնավորապես՝ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթգծի ծանրաբեռնվածությունն ու տնտեսական արդյունավետությունը: Այդպիսի ուսումնասիրությունը ապացուցում է, որ «Չանգեզուրի միջանցքը» տնտեսական շղարշով ծածկված՝ զուտ աշխարհաքաղաքական՝ պանթուրանական նախագիծ է:

1. «ՉԱՆԳԵԶՈՒՐԻ ՄԻՋԱՆՑՔԻ» ԿԱՍԿԱԾԵԼԻ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԲԱՂԱԴՐԻՉԸ՝ ԲԱՔՈՒ-ԹԲԻԼԻՍԻ-ԿԱՐՍ ԵՐԿԱԹԳԾԻ ՕՐԻՆԱԿՈՎ

Այսպես, Բաքու-Թբիլիսի-Կարս (ԲԹԿ) երկաթգիծը, որը շրջանցելով Հայաստանի տարածքը՝ Վրաստանի միջոցով երկաթուղային հաղորդակցություն է ապահովում Թուրքիայի և Ադրբեջանի միջև, շահագործման է հանձնվել 2017 թվականին: Նախագծի համար նախնական շրջանում նախատեսվում էր շուրջ 400 մլն դոլարի ներդրում կատարել, սակայն հետագայում ծախսերը գերազանցեցին 1 մլրդ դոլարը²: Ըստ Տնտեսական և սոցիալական զարգացման կենտրոնի (CESD) կողմից ԲԹԿ վերաբերյալ 2018-ին հրապարակված վերլուծության՝ նախագծի ընդհանուր ծախսերը նույնիսկ գերազանցում են 2 մլրդ դոլարը. մասնավորապես այդ վերլուծության համաձայն՝ Ադրբեջանը երկաթուղու կառուցման և արդիականացման վրա ծախսել է շուրջ 630 մլն դոլար, Թուրքիան ծախսել է շուրջ 840 մլն դոլար, իսկ

¹ “Зангезурский коридор будет способствовать усилиям ЕС по обеспечению надежных и безопасных логистических коридоров” – глава МИД, 15 ноября 2021, <https://www.trend.az/azerbaijan/politics/3512655.html> (այցելվել է 02.12.2021թ.):

² “GREAT SILK ROAD AND THE “BAKU-TBILISI-KARS” PROJECT”, p. 7, Hajizade Elshan Mahmud, Doctor of Economics, Professor, Azerbaijan State Economic University, https://www.researchgate.net/publication/318589145_BAKU-TBILISI-KARS_PROJECT (այցելվել է 02.12.2021թ.):

Վրաստանի ծախսերը կազմել են 775 մլն դոլար³: Ուշագրավ է, որ երկաթգծի վրացական հատվածը կառուցվել է ադրբեջանական վարկերի միջոցով, ընդ որում՝ 200 մլն դոլարը տրամադրվել է 25 տարով և տարեկան 1% տոկոսադրույքով, ևս 575 միլիոնը՝ 25 տարով, տարեկան 5% տոկոսադրույքով: Այսինքն, եթե հաշվի առնենք նաև ապագայում Վրաստանի կողմից վճարման ենթակա տոկոսագումարները, ապա միայն Վրաստանի ծախսերը կկազմեն ավելի քան 1,5 մլրդ դոլար⁴: Ակնհայտ է, որ այսպիսի մեծ ծախսերը վերադարձնելու համար անհրաժեշտ է, որ երկաթգիծը գործի առավելագույն ծանրաբեռնվածությամբ, և նախագծի մասնակիցները շահագրգռված լինեն հնարավորինս մեծ քանակությամբ բեռնափոխադրումներ ուղղորդել դեպի ԲԹԿ երկաթգիծ:

Ըստ ԲԹԿ նախագծի՝ շահագործման սկզբնական շրջանում այդ երկաթգիծը պետք է ապահովեր տարեկան 6,5 միլիոն տոննա բեռնափոխադրում⁵ և շուրջ 1 միլիոն ուղևորափոխադրում՝ հետագայում, մինչև 2034 թվականը այդ ցուցանիշները հասցնելով համապատասխանաբար 17 միլիոն բեռնափոխադրման և 4 մլն ուղևորափոխադրման: Մասնավորապես, ըստ նախագծի, երկաթգծի շահագործման 3-րդ տարում բեռնափոխադրումների տարեկան ծավալը պետք է կազմեր 3-5 մլն տոննա, 5-րդ տարում՝ 6-8 մլն տոննա, 10-րդ տարում՝ 10 մլն տոննա⁶: Ելնելով այս կանխատեսումից՝ Բաքվում հաշվարկել էին, որ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթգիծը Ադրբեջանի համար տարեկան լրացուցիչ 300-400 մլն մանաթ (177-237 մլն դոլար) եկամուտ ապահովելու հեռանկար ունի⁷:

Իրականում պատկերը բոլորովին այլ է: Թուրքիայի տրանսպորտի և ենթակառուցվածքների նախարարի հայտնած տվյալների համաձայն՝ երկաթգծի

³ “Baku-Tbilisi-Kars: Regional Implications and Perspectives”, p. 11-12, Victoria Ariel Bittner, Minavvar Ibrahimli, Center for Economic and Social Development (CESD), Baku, October 2018, https://www.zbw.eu/econis-archiv/bitstream/11159/3331/1/CESD_Research_Paper_BTK.pdf (այցելվել է 02.12.2021թ.):

⁴ “Baku-Tbilisi-Kars: Regional Implications and Perspectives” Victoria Ariel Bittner, Minavvar Ibrahimli, Center for Economic and Social Development (CESD), Baku, October 2018, https://www.zbw.eu/econis-archiv/bitstream/11159/3331/1/CESD_Research_Paper_BTK.pdf (այցելվել է 02.12.2021թ.):

⁵ “10 things to know about Baku-Tbilisi-Kars railway Project”, Rail Turkey, ONUR UYSAL, 20 OCT 14, <https://railturkey.org/2014/10/20/baku-tbilisi-kars-railway/> (այցելվել է 02.12.2021թ.):

⁶ “GREAT SILK ROAD AND THE “BAKU-TBILISI-KARS” PROJECT”, Hajizade Elshan Mahmud, Doctor of Economics, Professor, Azerbaijan State Economic University, https://www.researchgate.net/publication/318589145_BAKU-TBILISI-KARS_PROJECT (այցելվել է 02.12.2021թ.):

⁷ “Full Steam Ahead: Long-Awaited Baku-Tbilisi-Kars Railway Opens”, Bradley Jardine, Oct 30, 2017, <https://eurasianet.org/full-steam-ahead-long-awaited-baku-tbilisi-kars-railway-opens> (այցելվել է 02.12.2021թ.):

շահագործումից 2 տարի անց՝ 2019թ. նոյեմբերի դրությամբ ԲԹԿ երկաթուղով տեղափոխված բեռների ընդհանուր ծավալը կազմել էր 275 հազար տոննա, այսինքն՝ տարեկան 150 հազար տոննայից պակաս⁸: **Սա ավելի քան 40 անգամ պակաս է, քան նախատեսվող 6,5 մլն տոննան:** Ավելի թարմ տվյալներ է հրապարակել Ադրբեջանի տրանսպորտի, կապի և բարձր տեխնոլոգիաների նախարար Ռաշիդ Նաբիևը. ըստ նրա՝ 2021թ. հոկտեմբերի դրությամբ ԲԹԿ երկաթուղով բեռնափոխադրումների ընդհանուր ծավալը կազմել է շուրջ 1,3 մլն տոննա⁹: **Այսինքն՝ ստացվում է, որ երկաթուղու շահագործումից 4 տարի անց բեռնափոխադրումների տարեկան միջին ծավալը կազմել է ընդամենը 325 հազար տոննա, ինչը 20 անգամ ավելի քիչ է նախատեսվող 6,5 մլն տոննայից:** Այս ցուցանիշը նաև 9-15 անգամ քիչ է երկաթգծի շահագործման 3-րդ տարվա կանխատեսվող 3-5 մլն տոննա թիրախային ցուցանիշից, 18-24 անգամ քիչ՝ երկաթուղու շահագործման 5-րդ տարվա համար կանխատեսվող 6-8 մլն տոննա ցուցանիշից:

Ակնհայտ է, որ ԲԹԿ երկաթգծի շահագործման արդյունքում բեռնափոխադրումների նման չնչին ծավալը անհնարին է դարձնում ողջամիտ ժամկետներում կատարված հսկայական ներդրումների հետգնումը: Առավել չնչին են ուղևորափոխադրումների ցուցանիշները: Նման պատկերը հատկապես մտահոգիչ է Վրաստանի համար, որը դեռ երկար տարիներ պետք է մարի Ադրբեջանից վերցրած վարկերը: Այսպիսով կարելի է ենթադրել, որ ինչպես Վրաստանը, այնպես էլ Ադրբեջանն ու Թուրքիան շարունակելու են հիմնական ջանքերը կենտրոնացնել ԲԹԿ երկաթգծի ծանրաբեռնվածությունն ավելացնելու, բեռնափոխադրումների և ուղևորափոխադրումների հոսքերը դեպի այդ նախագիծն ուղղելու ուղղությամբ՝ այդ կերպ փորձելով ինչ-որ չափով եկամտաբեր դարձնել բազմամիլիոնանոց նախագիծը:

2. «ԶԱՆԳԵԶՈՒՐԻ ՄԻՋԱՆՅՔԻ» ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԽԱԲԿԱՆՔԸ

Իսկ ինչպիսի՞ր տնտեսական հետևանքներ կունենա Նախիջևանի կամ այսպես կոչված «Զանգեզուրի միջանցքի», մասնավորապես՝ դրա երկաթուղային բաղադրիչի շահագործումը: Դեռևս 2014 թվականին բրիտանական «Միջազգային ահազանգ» (International alert) կենտրոնը մի վերլուծություն էր հրապարակել, որտեղ անդրադարձ

⁸ “Two years on, Baku-Tbilisi-Kars railway line carries 275,000 tons of freight”, BY DAILY SABAH, OCT 27, 2019, <https://www.dailysabah.com/business/2019/10/27/two-years-on-baku-tbilisi-kars-railway-line-carries-275000-tons-of-freight> (այցելվել է 02.12.2021թ.):

⁹ “До сегодняшнего дня по БТК перевезено 1,3 млн тонн грузов”, Рашад Набиев, 7 октября 2021 г., <https://report.az/ru/ikt/rashad-nabiev-do-segodnyashnego-dnya-po-btk-perevezeno-1-3-mln-tonn-gruzov/> (այցելվել է 02.12.2021թ.):

էր կատարվում Հարավային Կովկասում տրանսպորտային ենթակառուցվածքների, մասնավորապես՝ երկաթուղիների ապաշրջափական և վերականգնման խնդիրներին¹⁰: Համաձայն փորձագետների գնահատականների՝ տարածաշրջանային հաղորդակցությունների ապաշրջափակումը ինքնին չի կարող անմիջապես հանգեցնել Հայաստանից դեպի Նախիջևան, այնուհետև Իրան և Ռուսաստան երկաթուղային կապի վերականգնմանը, քանի որ այդ երկաթուղին մի շարք հատվածներում լուրջ վերանորոգման կարիք ունի, իսկ որոշ տեղերում պետք է զրոյից կառուցվի:

Միայն Գյումրի-Նախիջևան-Մեղրի-Բաքու երկաթգծի վերականգնման համար, ըստ վերոհիշյալ վերլուծության հեղինակների, կպահանջվի շուրջ 400 մլն դոլարի ներդրում: Ընդ որում, երկաթգծի հայկական հատվածի համար կպահանջվի ավելի քան 100 մլն դոլարի ներդրում, ադրբեջանական հատվածի համար՝ շուրջ 280 մլն դոլարի ներդրում: **Նման ներդրումները արդարացված կլինեն, եթե միայն այդ երկաթգծերի միջոցով բեռնափոխադրումների ծավալը կազմի տարեկան մոտ 10 մլն տոննա: Նույնիսկ այդ պարագայում երկաթգիծը եկամտաբեր կդառնա շահագործումից միայն 12 տարի անց (այստեղ տեղին է կրկին հիշեցնել, որ ԲԹԿ շահագործումից 4 տարի անց տարեկան բեռնափոխադրումների ծավալը կազմում է ընդամենը 325 հազար տոննա, այսինքն՝ եկամտաբերություն ապահովելու համար «Ձանգեզուրի միջանցքով» երկաթուղային բեռնափոխադրումների ծավալը պետք դրանից շուրջ 30 անգամ ավելի լինի, ինչը մեղմ ասած՝ անիրատեսական է):**

Ընդ որում, ուշագրավ է, որ նույն վերլուծության մեջ նշվում է, որ հաշվի առնելով բեռնափոխադրումների իրական ծավալը և դրա վերաբերյալ պահպանողական կանխատեսումները, եթե երկաթգիծը անմիջապես շահագործվի, ապա բեռնափոխադրումների իրական ծավալը կկազմի տարեկան շուրջ 1-1,5 մլն տոննա, որի պարագայում 400 մլն դոլարի ներդրումները հետզնման տեսանկյունից արդարացված չեն լինի: Մեր գնահատմամբ՝ նույնիսկ տարեկան 1-1,5 մլն տոննան, առնվազն սկզբնական փուլում, բավական անիրատեսական ցուցանիշ է՝ կրկին հաշվի առնելով, որ ԲԹԿ-ով ընդամենը 1,3 մլն տոննա բեռնափոխադրում է կատարվել 4 տարվա ընթացքում: Հատկանշական է, որ Հայաստանում երկարամյա գործունեություն ծավալող Հարավկովկասյան երկաթուղիների միջոցով 2020թ.

¹⁰ ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ: ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА, Том 2: Карс–Гюмри–Нахичевань–Мегри–Баку, International Alert, https://www.international-alert.org/sites/default/files/Caucasus_RailwaysRehabilitationPt2_RU_2013.pdf (այցելվել է 02.12.2021թ.):

արտաքին բեռնափոխադրումների ծավալը կազմել է ընդամենը շուրջ 1,2 մլն տոննա¹¹: Հայաստանի և Վրաստանի հետ Իրանական բեռնափոխադրումների ծավալը կազմում է ընդամենը շուրջ 1 մլն տոննա¹²:

Նույն վերլուծության շրջանակներում կիրառված մեթոդաբանության համաձայն՝ 1 տոննա բեռի 1 կմ տեղափոխման սակագինը կազմում է 0,48 դոլար, այսինքն, եթե նույնիսկ Մեղրիով անցնող երկաթուղու 41 կմ հայկական հատվածով բեռնափոխադրումների տարեկան ծավալը կազմի 1,5 մլն տոննա, ապա տարեկան եկամուտը կկազմի ընդամենը 2,95 մլն դոլար: Մինչդեռ այդ հատվածի վերակառուցման և արդիականացման համար նախատեսվող ծախսերը, ըստ նույն վերլուծության, գնահատվում է 61,5 մլն դոլար¹³: Այսինքն՝ միայն այդ ծախսերի հետզնման համար կպահանջվի ավելի քան 20 տարի:

Հատկանշական է, որ եթե հիմք ընդունենք այս մեթոդաբանությունը՝ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու մինչև այժմ գեներացրած եկամուտները գնահատելու համար, ապա ստացվում է, որ այն նախորդ 4 տարում ընդամենը շուրջ 50 մլն դոլարի եկամուտ է ստացել (բեռնափոխադրումների ծավալը՝ 1,3 մլն տոննա, իսկ երկաթուղու երկարությունը՝ 829 կմ), այն դեպքում, երբ ինչպես արդեն նշվեց, երկաթուղու ծախսերը զգալիորեն գերազանցում են 1 մլրդ դոլարը: Բեռնափոխադրումների նման ծավալի պահպանման դեպքում կատարված ներդրումների հետզնման համար կպահանջվի առնվազն 80 տարի:

Միաժամանակ պետք է նշել, որ վերոհիշյալ վերլուծության հեղինակները իրենց հաշվարկների հիմքում դրել են այն գաղափարը, որ Նախիջևան-Թուրքիա երկաթուղային կապը իրականացվելու է Գյումրի-Կարս երկաթգծի միջոցով, հետևաբար բեռնափոխադրումների ծավալի հաշվարկում ներառել են նաև Ադրբեջանի և Թուրքիայի միջև հնարավոր բեռնափոխադրումները: Մինչդեռ ներկայումս նախ խոսք չկա Գյումրի-Կարս երկաթգծի շահագործման մասին, բացի

¹¹ «ՀԿԵ-ն արձանագրել է բեռների և ուղևորների փոխադրումների ծավալի անկում», Սպուտնիկ Արմենիա, 20.01.2021, <https://armeniasputnik.am/20210120/hken-ardzanagrele-berneri-uxevorneri-poxadrumneri-tsavali-ankum-26154305.html> (այցելվել է 02.12.2021թ.):

¹² ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ: ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА, Том 2: Карс–Гюмри–Нахичевань–Мегри–Баку, International Alert, https://www.international-alert.org/sites/default/files/Caucasus_RailwaysRehabilitationPt2_RU_2013.pdf (այցելվել է 02.12.2021թ.):

¹³ ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ: ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА, Том 2: Карс–Гюмри–Нахичевань–Мегри–Баку, International Alert, https://www.international-alert.org/sites/default/files/Caucasus_RailwaysRehabilitationPt2_RU_2013.pdf (այցելվել է 02.12.2021թ.):

այդ, Թուրքիան նախատեսում է Կարսը Նախիջևանին կապող նոր երկաթգծի կառուցում, որը կշրջանցի Հայաստանը¹⁴: Այստեղից հետևում է, որ երկաթուղու հայկական հատվածի վերականգնման համար ներդրումների ապահովումը կարող է խնդրահարույց լինել, իսկ երկաթուղու շահագործումը լուրջ տնտեսական հետևանք չի ունենա, առավել ևս Հայաստանի համար:

ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

Ինչպես տեսնում ենք, տնտեսական արդյունավետության տեսանկյունից այսպես կոչված «Ջանգեզուրի միջանցքը» կամ Նախիջևանի միջանցքը որևէ էական արժեք չի ներկայացնում: Այն զուտ քաղաքական նախագիծ է, որը միտված է սպասարկելու Թուրքիայի և Ադրբեջանի պանթուրանական աշխարհաքաղաքական շահերն ու ծրագրերը: Պատահական չէ, որ «Ջանգեզուրի միջանցքը» ակտիվորեն սկսել է քննարկվել Թուրքիայի հովանու ներքո գործող պանթուրանական և պանիսլամական նախագծերի շրջանակներում, օրինակ՝ այն հիշատակվում է Թյուրքական պետությունների կազմակերպության Ստամբուլի հռչակագրում:

«Լույս» հիմնադրամը Ադրբեջանից դեպի Նախիջևան «միջանցքների» և Հայաստանի համար դրանց հնարավոր ռիսկերին անդրադարձել էր դեռևս 2021թ. փետրվարին հրապարակված վերլուծության շրջանակներում¹⁵: Այնտեղ տեղ գտած մի շարք կանխատեսումներ այսօր իրականություն են դարձել: Միաժամանակ տարօրինակ է, որ չնայած բոլոր սպառնալիքներին, բոլոր նախագգույնացումներին՝ ՀՀ գործող իշխանությունները ոչ միայն քայլեր չեն ձեռնարկում թուրք-ադրբեջանական նախագծի քաղաքական և աշխարհաքաղաքական ենթատեքստը բացահայտելու ուղղությամբ, այլև հանդես են գալիս այն խրախուսելու դիրքերից՝ նպաստելով Արևելք-Արևմուտք բեռնափոխադրումների տնտեսական արդյունավետության տեսանկյունից Հայաստանի տարածքով թուրք-ադրբեջանական հաղորդակցությունների կարևորության մասին Անկարայի և Բաքվի քարոզչությանը:

¹⁴Transport and Infrastructure Minister Karaismailoglu: Our 5A satellite will launch in mid-December, 12.11.2020, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/ulastirma-ve-altyapi-bakani-karaismailoglu-5a-uydumuz-aralikayi-ortasinda-firlatilacak/2041039#> (այցելվել է 02.12.2021թ.):

¹⁵ «Ադրբեջանից դեպի Նախիջևան միջանցքները և դրանց ռիսկերը Հայաստանի համար», «Լույս» Հիմնադրամ, 04.02.2021, <https://www.luys.am/index.php?m=publicationsOne&pid=209> (այցելվել է 02.12.2021թ.):

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