

ՀԱՐԱՎԱՅԻՆ ԿՈՎԿԱՍԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԱՌԱՆՁՆԱՀԱՏԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐՆ ՈՒ ՄԻՏՈՒՄՆԵՐԸ*

*Ա. Գ. ԴԱՎԹՅԱՆ, տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ,
ՀՀ ՊՆ ՊԱՀՀ-ի ԱՌՀԻ-ի Ռազմավարական խաղերի
և մոդելավորման խմբի գիտնական-վերլուծաբան*



Ներածություն

Վերջին տարիներին Հարավային Կովկասում տեղի ունեցող աշխարհաքաղաքական փոփոխությունները ազդում են տարածաշրջանի տնտեսական զարգացման հեռանկարների վրա: Տարածաշրջանի երկրները ձգտում են հարմարվելու տեղի ունեցող զարգացումներին և գտնելու տնտեսական աճման նոր հնարավորություններ: Զուգահեռաբար, Հայաստանը, Վրաստանը և Ադրբեջանը վարում են ակտիվ արտաքին առևտրատնտեսական քաղաքականություն՝ փորձելով հնարավորինս նվազեցնել բացասական գործոնների ազդեցությունն իրենց տնտեսությունների վրա: Սույն հոդվածում տարածաշրջանի տնտեսական համայնապատկերի դիտակետից ուսումնասիրվում են Հայաստանի, Վրաստանի և Ադրբեջանի տնտեսական զարգացման առանձնահատկությունները և միտումները: Այդպիսի վերլուծությունը հնարավորություն է տալիս գնահատելու առաջիկա տարիներին այդ պետությունների զարգացման ապահովման, մեծացման և տնտեսական մրցունակության հեռանկարների վրա ազդող դրական և բացասական գործոնները:

1. Հայաստանի, Վրաստանի և Ադրբեջանի տնտեսությունների կառուցվածքն ու բնութագիրը

1.1 Տեղեկանք

2021 թ. Հայաստանի ՀՆԱ-ն կազմել է 13,86 միլիարդ դոլար, մեկ շնչին բաժին հասնող ՀՆԱ-ն՝ 4522 դոլար¹: 2022 թ. Հայաստանի ՀՆԱ-ն աճել է 12,6 %-ով, ինչը գերազանցել է 2021 թ. (5,7 %) և մինչքովիդային՝ 2019 թ. (7,6 %) տնտեսական աճերը՝ հասնելով 8,497 տրիլիոն դրամի (19,5 միլիարդ դոլարի): Այդպիսի նշանակալի աճը պայմանավորված էր արտարժույթի աննախադեպ ներհոսքով՝ կապված ՌԻկրահայում Ռուսաստանի վարած ռազմական գործողությունների և Ռուսաստանի դեմ հսկայական տնտեսական

* Հոդվածը նախնական տարբերակով ստացվել է 10.05.2023: Հոդվածի գրախոսությունը ստացվել է 01.11.2023:

¹ Տես «Экономика Армении. Статистика онлайн» (<https://take-profit.org/statistics/countries/armenia/>):

պատժամիջոցների հետևանքով Ռուսաստանից Հայաստան քաղաքացիների ներհոսքի հետ²: 2022 թ. Հայաստան ժամանած քաղաքացիների թիվը կազմել է 130 000–140 000 մարդ: Այդ քաղաքացիները Հայաստան են տեղափոխել նաև իրենց ֆինանսական միջոցները և իրենց բիզնեսը գրանցել են Հայաստանում (մոտավորապես՝ 2000 գրանցում)³:

2022 թ. դրությամբ Հայաստանի տնտեսական աճման շարժիչ ուժերից են ծառայությունների ոլորտը՝ 28,2 %, առևտրի ոլորտը՝ 17 %, էներգետիկ համալիրը՝ 16,1 %, շինարարությունը՝ 12,5 % և արդյունաբերական հատվածը՝ 7,9 % աճով: Վերջին տարիներին ՀՀ Կառավարության քաղաքականությունն ուղղված է այնպիսի բարձրտեխնոլոգիական ոլորտների զարգացմանը, ինչպիսիք են տեղեկատվական տեխնոլոգիաները, ռոբոտաշինությունը և ռազմական նախանշանակման ժամանակակից տեխնոլոգիաները: Հայրենական ՀՆԱ-ում այդ ոլորտների ընդհանուր մասնաբաժինը դեռևս փոքր է, սակայն Կառավարությունը շարունակում է ակտիվ քայլեր ձեռնարկել ուղղված այդ ոլորտներում տեղական ներուժի օգտագործմանը, ինչպես նաև օտարերկրյա առաջատար ընկերություններից ներդրումների ներգրավմանը: Ինչ վերաբերում է գյուղատնտեսության ոլորտին, ապա անասնաբուծության ճյուղի զարգացման համար խոչընդոտները պայմանավորված են նոր երևույթներով, որոնք նախկինում չեն եղել: Մասնավորապես՝ Ադրբեյջանի ագրեսիվ գործողությունների (սահմանի բազմաթիվ խախտումներ, հրաձգություն, ներխուժումներ և այլն) հետևանքով շատ արոտավայրեր հայտնվել են վտանգավոր գոտիներում: Տարեցտարի կրճատվում են տեղական գյուղատնտեսական արտադրանքի ծավալները, ինչը պայմանավորված է նաև էժան գներով ներկրման ծավալների մեծացմամբ:

2022 թ. տնտեսական աճը սակավ է անդրադարձել երկրի վարկային շուկայի վրա: Նախնական տվյալներով՝ տնտեսության՝ բանկային համակարգի վարկավորման ծավալները ինչպես 2021 թ., այնպես էլ 2022 թ. ունեցել են 2,5 % աճ: Սա այն դեպքում, երբ բանկային համակարգը 2022 թ. արդյունքներով ստացել է աննախադեպ՝ 650 միլիոն դոլար շահույթ: Չնայած բանկերի այդքան մեծ շահույթին՝ երկրի տնտեսությունը նախկինի պես ֆինանսական ռեսուրսների կարիք ունի: Այսպես. օրինակ՝ եթե ԵՄ-ում փողի զանգվածի և ՀՆԱ-ի միջև հարաբերակցությունը 120 % է, ապա Հայաստանում այդ ցուցանիշը 30 % է⁴: Այս առումով պետք է նշել, որ Հայաստանում գրեթե յուրաքանչյուր ընկերություն ունի ֆինանսական ռեսուրսների մուտքի պրոբլեմ: Սա Հայաստանում բիզնես գործունեություն սկսելու համար առաջին խոչընդոտն է: Ընդ որում, այստեղ կարելի է նշել 2023 թ. Հայաստանի համար «Ֆիտչ Ռեյտինգս» (*“Fitch Ratings”*) գործակալության սահմանած

² Տես «Экономика Армении-2022: успехи, проблемы и прогнозы», 08.03.2023 (<https://vpoanalytics.com/2023/03/08/ekonomika-armenii-2022-uspehi-problemy-i-prognozy/>):

³ Տես նույն տեղում:

⁴ Տես նույն տեղում:

ինքնիշխանական վարկանիշը «B+» մակարդակում՝ «կայուն-դրականի» անցնելու վերաբերյալ գնահատակով: Մեր պետության ինքնիշխանական վարկանիշի վերանայման համար հիմք ծառայեցին տնտեսության զարգացման դրական դինամիկան և մեծ տնտեսական աճը, որոնք պայմանավորված են մարդկանց և կապիտալի մեծ ներհոսքով, հարկահավաքման պլանների գերակատարմամբ և պետության արտաքին առևտրի վիճակի բարելավմամբ: «Ֆիտչ Ռեյտինգսի» հաշվետվությունում նշվում է նաև բյուջեի պակասորդի զգալի կրճատումը՝ պայմանավորված գլխավորապես հարկային եկամուտների աճմամբ: Բացի այդ՝ 2022 թ. ՀՀ արտաքին պարտքը կրճատվել է մոտ 12 տոկոսային կետով՝ հասնելով մոտավորապես ՀՆԱ-ի 44,5 %-ի: Այդ գործակալության գնահատմամբ Հայաստանը աչքի է ընկնում ուժեղ կառավարչության ցուցանիշներով, ինչպես նաև վստահություն ներշնչող մակրոտնտեսական ու հարկաբյուջետային քաղաքականությամբ և բարեփոխումների իրագործման հետևողականությամբ⁵:

Միևնույն ժամանակ, Հայաստանի տնտեսության ներկայիս կառուցվածքը (ցածր ավելացված արժեք ունեցող ծառայությունների մատուցումից և հանքահումքային ռեսուրսների վաճառքից ՀՆԱ-ի և բյուջետային եկամուտների նշանակալի կախվածությունը), ՀՆԱ-ում տնտեսության մշակող ու բարձրտեխնոլոգիական ճյուղերի փոքր մասնաբաժինը և օտարերկրյա փոխանցումներից (տրանսֆերտներից) երկրի սպառողական պահանջարկի ուղղակի կախվածությունը խոչընդոտում են ՀՀ տնտեսության դինամիկ, երկարաժամկետ և կայուն զարգացմանը:

2007 թվականից **Վրաստանում** պահպանվում են ՀՆԱ-ի աճի բարձր տեմպերը, որոնք միջինում կազմել են տարեկան 5,1 %, ինչը պայմանավորված է վերարտադրողական ճյուղերում արտադրողականության մեծացմամբ, բարձր մակարդակի պետական ծախսերով և արտերկրից ֆինանսական միջոցների ներհոսքով: Բարեփոխումների շնորհիվ ՀՆԱ-ն մեկ շնչի հաշվով 2009–2019 թթ. 2800 դոլարից 2020 թ. հասել է 4770 դոլարի⁶: 2021 թ. Վրաստանի ՀՆԱ-ն կազմել է 18,63 միլիարդ դոլար, մեկ շնչի հաշվով ՀՆԱ-ն՝ 4932 դոլար⁷: 2022 թ. Վրաստանի ՀՆԱ-ն կազմել է 24,6 միլիարդ դոլար: Մեկ շնչին բաժին հասնող ՀՆԱ-ն կազմել է 6671 դոլար, գործազրկության մակարդակը՝ 17,3 %, իսկ տնտեսապես ակտիվ բնակչության թիվը՝ 1 551 000 մարդ⁸:

2022 թ. Վրաստանի արտաքին առևտրաշրջանառությունը նախորդ տարվա համեմատությամբ աճել է 32,8 %-ով և կազմել 19 միլիարդ դոլար:

⁵ Տես նույն տեղում:

⁶ Տես «Перспективы инновационной политики 2020: Восточная Европа и Южный Кавказ. Грузия». Организация объединённых наций. Женева, 2021 (https://unece.org/sites/default/files/2021-09/RU-Sub-regional_Innovation_Policy_Outlook_2020_GEORGIA_CHAPTERS.pdf):

⁷ Տես «Экономика Грузии. Статистика онлайн» (<https://take-profit.org/statistics/countries/georgia/>):

⁸ Տես “National Statistics Office of Georgia” կայքը (<https://www.geostat.ge/en>):

Ընդ որում, 2022 թ. ներկրումը կազմել է 13,5 միլիարդ դոլար, ինչը 33,2 %-ով շատ է 2021-ի տվյալներից: 2022 թ. Վրաստանում զբոսաշրջությունից ստացված եկամուտները հասել են ռեկորդային մակարդակի՝ շուրջ 3,5 միլիարդ դոլարի: Նույն թվականին կատարված էլեկտրոնային համակարգով վրացական առևտրային բանկեր դրամային փոխանցումների ծավալը աճել է 86,1 %-ով և կազմել ավելի քան 4 միլիարդ դոլար⁹:

Ներկայումս Վրաստանում տեղի է ունենում էներգետիկ համալիրի վերականգնում և էլեկտրաէներգիայի արտադրության զարգացում, ինչպես նաև արևելյան շրջաններում շահագործվում են հեռանկարային նավթահանքերը: Կառուցվում են նոր գազամուղներ Քութայիսում, Գորիում, Կասպիում, Ռուսթավիում և այլ քաղաքներում: Վրաստանը սնունդ, էներգակիրներ, ավտոմեքենաներ և տրանսպորտային սարքավորանքներ ներկրող երկիր է: Վրաստանից արտահանվում են հանքային ջրեր, գինի, թեյ, մանածագործական և այլ արտադրանք: Վրաստանի տնտեսությունում զարգանում են սննդի և թեթև արդյունաբերության ճյուղերը, մեքենաշինությունը, քիմիական, նավթաքիմիական, նավթավերամշակման արդյունաբերությունները, սև մետաղագործությունը¹⁰:

2021 թ. արդյունքներով՝ Վրաստանի արտաքին պարտքը կազմել է 8 միլիարդ դոլար, գործազրկությունը՝ 20,6 %, արտահանումը՝ 4,2 միլիարդ դոլար, ներկրումը՝ 10,1 միլիարդ դոլար: Վրաստանում գործում են մի քանի ազատ առևտրային գոտիներ: Դրանք են Հուալինգի, Փոթիի, Թբիլիսիի և Քութայիսի ազատ գոտիները¹¹:

Ադրբեջանը միջին զարգացածությամբ արդյունաբերաագրարային պետություն է: 2022 թ. դրությամբ նրա տնտեսությունը ՀՆԱ-ի ծավալով աշխարհում զբաղեցրել է 79-րդ տեղը¹²: 2022 թ. ՀՆԱ-ն 2021 թ. համեմատությամբ աճել է 4,6 %-ով: Դրա կառուցվածքում 51,1 %-ը բաժին է հասել արդյունաբերությանը, 8,2 %-ը՝ առևտրին, 6,0 %-ը՝ տրանսպորտին, 4,8 %-ը՝ շինարարությանը, 4,8 %-ը՝ գյուղատնտեսությանը, անտառային տնտեսությանը և ձկնորսությանը, 1,4 %-ը՝ հեռահաղորդակցությանը, 1,6 %-ը՝ զբոսաշրջությանը և հանրային սննդին, իսկ 14,7 %-ը՝ մնացած ոլորտներին¹³: Արժույթի միջազգային հիմնադրամը 2024 թ. համար կանխատեսել է 2,5 % տնտեսական աճ¹⁴:

⁹ Стu «Экономика Грузии – главные цифры 2022 года», 28.02.2023 (<https://sputnik-georgia.ru/20230228/ekonomika-gruzii--glavnye-tsifry-2022-goda-274977851.html>):

¹⁰ Стu «Экономика Грузии» ([https://www.advantour.com/rus/georgia/economy.htm#:~:text=Экономика%20Грузии%20развивает%20следующие%20отрасли,нефтехимическая%20и%20нефтеперерабатывающая%2C%20черная%20металлургия\):](https://www.advantour.com/rus/georgia/economy.htm#:~:text=Экономика%20Грузии%20развивает%20следующие%20отрасли,нефтехимическая%20и%20нефтеперерабатывающая%2C%20черная%20металлургия):)

¹¹ Стu «Грузия» ([https://export.by/georgia\):](https://export.by/georgia):)

¹² Стu «Государственный Комитет Статистики» ([http://stat.gov.az/\):](http://stat.gov.az/):)

¹³ Стu «Экономика Азербайджана», 22.01.2023 ([https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Экономика_Азербайджана\):](https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Экономика_Азербайджана):)

¹⁴ Стu «Прогноз МВФ по экономическому развитию Азербайджана превзошел ожидания правительства». «Vesti.az», 10 октября 2023 (<https://www.vesti.az/ekonomika>

2022 թ. արդյունքներով Ադրբեջանի արտաքին առևտրաշրջանառությունը գերազանցել է 50 միլիարդ դոլարը, ընդ որում, ներկրման նկատմամբ արտահանման դրական սալդոն կազմել է 25 միլիարդ դոլար: 2022 թ. արտաքին պարտքը կրճատվել է ՀՆԱ-ի 17 %-ից մինչև 9,5 %՝ նվազելով մինչև 7 միլիարդ դոլար¹⁵:

Պետք է նշել, որ թեև վերջին տարիներին ձեռնարկվել են պետական բյուջեում և ՀՆԱ-ում նավթագազային ոլորտի մասնաբաժնի կրճատմանն ուղղված քայլեր, սակայն պետության ղեկավարությունը շարունակում է ընդլայնել նավթագազային արտադրանքի ծավալներն այն արտահանելու նպատակով¹⁶: Միևնույն ժամանակ, վերջին տարիներին Ադրբեջանի կառավարությունը հետևողականորեն զարգացնում է ռազմական արդյունաբերությունը՝ այն դիտելով որպես քարշակ արդյունաբերության քաղաքացիական ոլորտների զարգացման համար:

1.2. Տնտեսությունների բնույթի վերլուծություն

Խորհրդային Միության փլուզումից հետո Հարավային Կովկասի երեք պետություններն ընտրեցին նորազատական տնտեսական մոդելով ազատ շուկայական հարաբերությունների զարգացման ուղին: Այդուհանդերձ սկզբնական փուլում պետական տնտեսական քաղաքականությունը, ներառյալ՝ ազատ շուկայական հարաբերությունների ստեղծումը, շուկայական մրցակցության ոլորտում հովանավորությունը խափանեցին տվյալ պետությունների դինամիկ տնտեսական զարգացումը: Նման պայմաններում բոլորն էլ իրենց տնտեսական քաղաքականությունը կողմնորոշեցին դեպի ռեսուրսասպառող հանքահումքային արդյունաբերական զարգացման ապահովում: Բացի այդ, երեք պետություններում էլ նկատվում էր գիտելիքահեն բարձրտեխնոլոգիական արդյունաբերական ճյուղերի թերզարգացում, չնայած այն հանգամանքին, որ մասնավորապես ՀՀ-ում դեռ խորհրդային տարիներին կար նշանակալի գիտական ներուժ: Բոլոր երեք պետություններում ընդլայնվում էր տնտեսությունների ստվերային հատվածը, մեծ չափերի էին հասնում եկամուտների անհավասար բաշխումը և սոցիալական անարդարությունը, իսկ այլ շուկաներում տեղական արտադրանքի մրցունակությունը նվազում էր:

Տարածաշրջանի բոլոր երեք պետությունների համար ընդհանուր է տնտեսություններում տեղի մասշտաբներով խոշոր մասնավոր ձեռնարկությունների մենաշնորհը, որն առաջացել է հետխորհրդային ժամանակաշրջանում պետական սեփականության աչառու մասնավորեցման հետևանքով և

/prognoz-mvf-po-ekonomiceskomu-razvitiyu-azerbaidzana-prevzose-ozidaniya-pravitelstva-500153):

¹⁵ Տես «Экономика Азербайджана рекордно выросла». «Lenta.ru», 10 января 2023 (<https://lenta.ru/news/2023/01/10/azerb/>):

¹⁶ Տես Ա. Գ. Դավթյան, Ադրբեջանի տնտեսական հեռանկարները ներքաղաքական և համաշխարհային առևտրատնտեսական զարգացումների լույսով: «ՀԲ», 2020, հմ. 1:

հանգեցրել է փոքր ու միջին ձեռնարկատիրության թերի զարգացմանը: Քաղաքական անձնիշխանությունը ամենավառ կերպով դրսևորվել է Ադրբեյջանում, իսկ Վրաստանին ու Հայաստանին բնորոշ է ավելի ազատական մոդելը: Ադրբեյջանում մեծ նավթագազային ռեսուրսների առկայությունը երկար ժամանակ զսպում էր մասնավորեցման ընթացքը, բայց արագացնում օտարերկրյա կապիտալի ներգրավումը: Մյուս կողմից՝ Ադրբեյջանում նշանակալի ծավալներով օտարերկրյա կապիտալի մասնակցությամբ (հիմնականում՝ թուրքական) զարգանում էին առաջին հերթին թեթև արդյունաբերության և առևտրի ոլորտները¹⁷:

Իրավիճակն սկսեց որոշակիորեն փոխվել 2000-ական թվականների երկրորդ կեսին, երբ երեք պետություններն զգալիորեն ընդլայնեցին իրենց արտաքին քաղաքական հարաբերությունները Արևմտյան երկրների հետ (մասնավորապես՝ մասնակցեցին Արևմտյան ինտեգրումային նախագծերին) և ակտիվացրին շուկայական բարեփոխումները: Միևնույն ժամանակ, Հարավային Կովկասի պետությունների արտաքին տնտեսական կապերն սկսեցին, բացի Ռուսաստանից և այլ հետխորհրդային պետություններից, կողմնորոշվել նաև դեպի արևմտյան երկրներ:

Ընդհանուր առմամբ, ի մի բերելով ասվածը, կարող ենք նշել, որ Հարավային Կովկասի պետություններին, բացի վերը ներկայացված գործոններից, բնորոշ են տարբեր աստիճաններով հետևյալ տնտեսական պրոբլեմները.

- ✓ տնտեսության կառավարման համակարգի ծայրաստիճան քաղաքականացվածություն (կուսակցականացվածություն),
- ✓ հասարակության անդամների շերտավորման և գույքային անհավասարության խորացում,
- ✓ տնտեսության կառուցվածքային ձևախախտման ուժեղացում,
- ✓ տարածքային զարգացման անհամաչափություն:

2. Հայաստանի, Վրաստանի և Ադրբեյջանի տնտեսական զարգացումների հեռանկարները տարածաշրջանային զարգացումների համատեքստում

Հայաստան: Հայաստանի, Վրաստանի և Ադրբեյջանի տնտեսական զարգացումների հեռանկարները մեծապես կախված են տարածաշրջանում մեծ տերությունների շահերի վերադասավորումներից: Արցախյան վերջին զարգացումներից հետո Հայաստանի և Ադրբեյջանի միջև հաշտության համաձայնագրի կնքման և տրանսպորտային ապաշրջափակման հեռանկարները մեծացնում են տարածաշրջանի տարանցիկ տրանսպորտային և ապահովումային (լոգիստիկ) նշանակությունը: Ստեղծվել է մի իրավիճակ, երբ ԵՄ-ը, ԱՄՆ-ը, Ռուսաստանը և Թուրքիան ձգտում են հայ-ադրբեյջանական բանակցություններում գործադրած միջնորդական ջանքերով ամրապնդելու ներկայությունը տարածաշրջանում: Հասկանալի է դառնում, որ

¹⁷ Տես *Н. М. Мамедова. Экономические модели стран Закавказья. «Мировое и национальное хозяйство».* Издание МГИМО МИД России, 2020, № 4(53) (<https://mirrec.mgimo.ru/2020/2020-04/zakavkaz-econ-model>):

տարածաշրջանի տնտեսական համայնապատկերի փոփոխությունը կախված կլինի այն բանից, թե ում կհաջողվի «հաղթել» այդ մրցակցությունում: ԵՄ-ի և ԱՄՆ-ի մոտեցումն այն է, որ հայ-ադրբեջանական խաղաղության համաձայնագրի կնքումը և հարաբերությունների կարգավորումը պետք է տեղի ունենան միջազգային իրավունքի հիմնարար սկզբունքների հիման վրա: Սա նաև նշանակում է արտատարածքային հաղորդակցուղիների տրամադրման բացառում:

ԱՄՆ-ի և ԵՄ-ի դիրքորոշման համաձայն՝ Ռուսաստանը պետք է որևէ կերպ չմիջամտի հայ-ադրբեջանական տրանսպորտային երթուղիների ապաշրջափակմանը: Իհարկե, նրանք ձգտում են իրենց միջնորդական ջանքերով մեծացնելու իրենց ներկայությունը տարածաշրջանում և նվազեցնելու այստեղ Ռուսաստանի ազդեցությունը, ինչը ռուս-ուկրաինական հակամարտության պայմաններում կնպաստի հարավային ուղղությամբ Ռուսաստանի տնտեսական նկրտումների սահմանափակմանը: Ե՛վ Ռուսաստանը, և՛ Թուրքիան հայ-ադրբեջանական հարաբերությունների կարգավորումը ձգտում են ծառայեցնելու Չինաստանի «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության Կենտրոնական երթուղու զարգացման, Կենտրոնական Ասիայի պետությունների հետ տրանսպորտային և էներգետիկ ենթակառուցվածքների կապվածության ամրապնդման, ինչպես նաև ԱՄՆ-ի և ԵՄ-ի աջակցությունը վայելող Հնդկաստանի «Մետաքսի ճանապարհի» իրագործմանը խոչընդոտելու համար: Դա Թուրքիային հնարավորություն կտա իր ազդեցության գոտում ներառելու Հարավային Կովկասի տարանցիկ տնտեսական միջանցքը, իսկ Ռուսաստանին, որը զրկվել է «Արևելք – Արևմուտք» հաղորդակցուղիներից, պահպանելու այդ ուղղություններով կատարվող բեռների, այդ թվում՝ էներգակիրների, նկատմամբ իր վերահսկողությունը:

ԵՄ-ի համար Հարավային Կովկասի նշանակությունը դիտարկելու դեպքում առաջին հերթին ուշադրության կենտրոնում են հայտնվում Հարավային Կովկասի և Կենտրոնական Ասիայի էներգետիկ ռեսուրսները: Ռուս-ուկրաինական հակամարտության մեկնարկից հետո ԵՄ-ը բախվել է Ռուսաստանից կամ նրա միջոցով մատակարարվող էներգետիկ ռեսուրսների փոխարինման անհրաժեշտության հետ: Այս առումով, ԵՄ-ի համար մեծացել է Հարավային Կովկասի և Կենտրոնական Ասիայի էներգետիկ և ապահովումային նշանակությունը¹⁸: Երկրորդ հերթին՝ Հարավային Կովկասը կարևոր է եվրոպական անվտանգության համար: Եթե ԵՄ-ին հաջողվի Հարավային Կովկասում թուլացնել Ռուսաստանի ազդեցությունը, ապա նա կկարողանա ավելի հետևողականորեն իրացնել տարածաշրջանում իր ունեցած շահերը¹⁹:

Ռուսաստանը, իր հերթին, գտնվելով ԱՄՆ-ի և ԵՄ-ի հետ աշխարհաքա-

¹⁸ Տես «Подход Европы к геополитическому обустройству Южного Кавказа». «ANKASAM», 06.10.2023 (<https://www.ankasam.org/подход-европы-к-геополитическому-обу/>?lang=ru):

¹⁹ Տես նույն տեղում:

ղաքական առճակատման մեջ, շարունակաբար ջանքեր է գործադրում Թուրքիայի և Իրանի հետ հարաբերությունների զարգացման միջոցով պահպանելու իր ազդեցությունը Հարավային Կովկասում և համատեղ էներգետիկ ու տրանսպորտային նախագծերի իրագործման շնորհիվ իրացնելու իր տնտեսական շահերը:

Թեև Հայաստանը անդամակցում է ԵԱՏՄ-ին (ԵԱՏՄ-ի շրջանակներում ինտեգրումային գործընթացները դանդաղել են ռուս-ուկրաինական հակամարտության և ՌԴ-ի դեմ պատժամիջոցների սաստկացման պատճառով), և ՌԴ-ն է ՀՀ առաջին առևտրային գործընկերը, սակայն վերոնշյալ զարգացումների համատեքստում Հայաստանը ձգտում է վարելու առավելագույնս բազմավեկտոր արտաքին տնտեսական քաղաքականություն: Ընդամին կարելի է հուսալ, որ վերջին տարածաշրջանային զարգացումներից հետո Հայաստանում ԱՄՆ-ի և ԵՄ-ի ներդրումներն ավելանալու են: Միևնույն ժամանակ, հեռանկարային է թվում Չինաստանի, Իրանի, Հնդկաստանի և արաբական պետությունների հետ Հայաստանի առևտրատնտեսական հարաբերությունների զարգացումը: Քանի որ Հայաստանի երկարաժամկետ տնտեսական զարգացումը կախված է լինելու միմիայն բարձրտեխնոլոգիական և մշակող արդյունաբերական ճյուղերի շարունակական զարգացումից, մինչդեռ ԵԱՏՄ, մասնավորապես՝ Ռուսաստանի շուկայում գերակշռում են հանքահումքային ոլորտները, ապա արտաքին տնտեսական քաղաքականության բազմավեկտորությունը առավել քան պահանջված է: Բազմավեկտոր տնտեսական քաղաքականության հաջողումը գլխավորապես պայմանավորված է լինելու այն հանգամանքով, թե որքան արագ կարող է Հայաստանը ինտեգրվել միջտարածաշրջանային տրանսպորտային նախագծերին, ինչպես նաև գրավիչ խոշոր ներդրումային նախագծեր առաջարկել օտարերկրյա գործընկերներին: ՀՀ-ում անհրաժեշտություն է առաջանում վերազինելու արդյունաբերության տեխնոլոգիական բազան՝ առավելապես ԱՄՆ-ից և ԵՄ-ից ձեռք բերելով ժամանակակից արտադրական ու մշակող հոսքագծեր, ինչպես նաև բարձրակարգ մասնագետների պատրաստման գործում: Սա նաև հնարավորություն կընձեռի ապահովելու արդյունաբերական արտադրական օբյեկտների գործունեության համապատասխանությունը բնապահպանական ժամանակակից չափանիշներին, առաջին հերթին՝ կայուն զարգացման հայեցակարգին: Դրանով Հայաստանը կստանա ավելի մեծ հնարավորություններ՝ նվազեցնելու Ռուսաստանի նկատմամբ Արևմտյան պատժամիջոցների խստացմամբ պայմանավորված առևտրատնտեսական ռիսկերը: Ի վերջո՝ ԵՄ-ի և ԱՄՆ-ի վստահելի գործընկերային հարաբերությունների պահպանումը բխում է Հայաստանի տնտեսական շահերից:

Ադրբեջան: Հարավային Կովկասում Ադրբեջանի ղեկավարությունը նպատակ ունի հասնելու տնտեսական զավթողագործության առավելագույն արդյունավետության: Դրա համար կան բավարար տնտեսական հիմքեր, այդ թվում՝ տարիների ընթացքում էներգակիրների արտահանման ծավալների մեծացումը, արտաքին տնտեսական համագործակցության խորա-

ցումը: Ադրբեջանը ակտիվորեն ինտեգրվում է Արևելք–Արևմուտք և Հյուսիս–Հարավ ուղղությունների հիմնական միջտարածաշրջանային տրանսպորտային ցանցերին (որպես օրինակ՝ Բաքու–Թբիլիսի–Կարս երկաթուղին, Սեմուր գետի վրայով Ռուսաստանի հետ նոր երթուղին, Արաքս գետի վրայով Իրանին կապող նոր կամրջի շինարարությունը և այլն): Ադրբեջանը նաև զարգացնում է ներքին տրանսպորտային ենթակառուցվածքները: Նրա շահերից է բխում նաև Չինաստանի «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության առանցքային մասնակից դառնալու հեռանկարը:

Ադրբեջանի տարածաշրջանային տնտեսական հեռանկարները կախված են նաև իր էներգետիկ ռեսուրսների տարանցման համար ենթակառուցվածքային ցանցի ընդլայնումից: Դրանով նա ձգտելու է, բացի պետական եկամուտների ավելացումից, գրավելու նաև օտարերկրյա շուկաներ և մեծացնելու իր միջազգային հեղինակությունը:

Ադրբեջանը նաև նպատակ ունի ավելի խորացնելու Թուրքիայի հետ իր ռազմավարական տնտեսական դաշնակցությունը: Ադրբեջանի և Թուրքիայի առևտրատնտեսական համագործակցությունը զարգանում է, իսկ փոխադարձ ներդրումները՝ աճում: Ադրբեջանը Թուրքիային դիտում է որպես իր էներգակիրների արտահանման հիմնական տարանցիկ ուղի:

Ներկայումս ակտիվանում են Հայաստան–Ադրբեջան և Հայաստան–Թուրքիա սահմանային տրանսպորտային երթուղիների վերաբացման հարցով բանակցությունները: Զուգահեռաբար մեծանում են միջտարածաշրջանային տրանսպորտային բեռնափոխադրումների կարևոր հանգույց դառնալու Հարավային Կովկասի հնարավորությունները: Ե՛վ Հայաստանը, և՛ Ադրբեջանը ակտիվացնում են իրենց տարածքներում տրանսպորտային նախագծերի իրագործումը: Հայաստանի տնտեսական և տրանսպորտային ապաշրջափակումից Ադրբեջանն ու Թուրքիան, ստացած օգուտների մատնանշումից բացի, չեն թաքցնում հետագայում դրանից առավելագույն օգուտ քաղելու իրենց մտադրությունը: Ռուսաստանի նկատմամբ արևմտյան երկրների պատժամիջոցների խստացման պայմաններում Ադրբեջանը ակտիվացնում է դեպի եվրոպական երկրներ գազի արտահանման ծավալների մեծացմանն ուղղված քայլերի ձեռնարկումը: Սա ևս հնարավորություն կստեղծի ավելի սերտացնելու ԵՄ-ի հետ առևտրատնտեսական հարաբերությունները:

Վրաստան: Տարածաշրջանային զարգացումների համատեքստում Վրաստանի տնտեսական հեռանկարները մեծապես պայմանավորված են երկրի արտաքին տնտեսական քաղաքականության բազմավեկտորությամբ և փոխլրացվածությամբ: Մասնավորապես՝ Վրաստանը պահպանում է ակտիվ տնտեսական հարաբերություններ ինչպես ԱՄՆ-ի և ԵՄ-ի, այնպես էլ Ռուսաստանի և Չինաստանի հետ: Վրաստանի իշխանությունները Չինաստանի հետ հարաբերությունների սերտացումը չեն դիտում որպես ՆԱՏՕ-ին և ԵՄ-ին ինտեգրման այլընտրանք: Վրաստանը ամենևին չի հեռանում ԱՄՆ-ից կամ եվրոպական երկրներից: Չնայած ԵՄ–Վրաստան և Չինաստան–Վրաստան ազատ առևտրային համաձայնագրերի կնքումից հետո սպասվում էր Վրաստանի արդյունաբերական ոլորտի շեշտակի առաջընթաց,

այնուամենայնիվ դա տեղի չունեցավ: Օտարերկրյա գործընկեր պետությունների ընձեռած բազմաթիվ հնարավորությունների պայմաններում Վրաստանի տնտեսությունը դեռևս գտնվում է տնտեսական աճման միջին և միջինից ցածր միջակայքներում: Մյուս կողմից՝ երկրի արդյունաբերական ոլորտների զարգացմանը խոչընդոտում են Վրաստանի ղեկավարության քայլերը՝ նպատակաուղղված առավելապես երկրի տրանսպորտային տարանցիկության մեծացմանը: Այսինքն՝ ստացվում է մի իրավիճակ, երբ Վրաստանի ղեկավարությունը ուղղակիորեն նախապատվություն է տալիս միջազգային բեռնափոխադրումներում երկրի տարանցիկության մեծացմանը, բայց գործնականում անուղղակիորեն չի կարևորում արդյունաբերության բարձրտեխնոլոգիական ճյուղերի զարգացումը: Հարկ է նշել, որ Վրաստանի հիմնական տնտեսական շահերից շարունակում է բխել ԵՄ-ի և ԱՄՆ-ի հետ ռազմավարական տնտեսական համագործակցության ընդլայնումը:

Վրաստանը որդեգրել է եվրատլանտյան ինտեգրման ուղին և ձգտում է դառնալու ԵՄ-ի անդամ: Դրան հասնելու համար նա ԵՄ-ի հետ կնքել է ազատ առևտրի համաձայնագիր, ակտիվ քաղաքականություն է վարում ԵՄ-ի «Արևելյան գործընկերություն» ծրագրի շրջանակներում և ԵՄ-ի հետ կնքել է Ասոցիացման համաձայնագիր:

Եվրատլանտյան ինտեգրման գործում իր կարևոր տարանցիկության՝ որպես խաղաքարտի օգտագործման նպատակով Վրաստանի ղեկավարությունը բարելավում է երկրի ներքին տրանսպորտային և արտադրամատակարարումային ենթակառուցվածքները, այդ թվում՝ չինական ներդրումների միջոցով, և ստեղծում է ազատ տնտեսական գոտիներ՝ գլխավորապես ծովափնյա շրջաններում:

Այս առումով սույն թվականի հուլիսի վերջին Վրաստանի վարչապետ Իրակլի Դարիբաշվիլու Չինաստան կատարած այցի ժամանակ հայտարարվել է Վրաստան–Չինաստան ռազմավարական համագործակցության մասին: Համաձայն համատեղ հայտարարության՝ Պեկինն ու Թբիլիսին պլանավորում են ընդլայնել համագործակցությունը ինչպես քաղաքական, այնպես էլ տնտեսական ու մշակութային ոլորտներում²⁰: Կողմերը ամրապնդելու են միջազգային հարցերում իրենց գործողությունների համադասումը և խորացնելու են միջպետական հարաբերությունները: Բացի այլ փաստաթղթերից, Չինաստանի հետ ստորագրվել է նաև «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակում երկկողմ համագործակցության պլանը²¹: Ընդամին Վրաստանն ու Չինաստանը կարևորում են Անակլիի նավահանգստի շինարարության վերսկսումը (այն դադարեցվել էր 2017 թ.): Վրաստանի կառավարությունը պլանավորում է 2023 թ. աշնանը վերսկսել 20,5 մետր խորությամբ նավահանգստի շինարարությունը²²:

²⁰ Տես *Տամազ Պապաշվիլի*. Грузия и Китай объявили о стратегическом партнерстве. «Meydan.tv», 11 августа 2023 (<https://www.meydan.tv/ru/article/gruziya-i-kitaj-obyavili-o-strategicheskom-partnyorstve/>):

²¹ Տես նույն տեղում:

²² Տես նույն տեղում:

Այնուամենայնիվ, միջտարածաշրջանային բեռնափոխադրումներում Վրաստանի դերը դեռևս սահմանափակ է: Դա պայմանավորված է ոչ միայն Չինաստանի «Գոտի և ճանապարհ» նախաձեռնության կենտրոնական տրանսպորտային երթուղով բեռնափոխադրումների սակավությամբ, այլև Հյուսիս-Հարավ ուղղություններով բեռնափոխադրումների ծավալները մեծացնելու դժվարությամբ (մասնավորապես՝ ավտոճանապարհների դժվարանցանելիության և երկաթուղային ցանցի թերզարգացածության հետևանքով): Վրաստանով բեռնափոխադրումների ծավալները կարող են կրճատվել Հայաստան-Ադրբեջան և Հայաստան-Թուրքիա սահմանների բացման դեպքում:

Թեև «Վարդերի» հեղափոխությունից և 2008 թ. ռուս-վրացական պատերազմից հետո Վրաստանի իշխանությունները էապես սահմանափակեցին Ռուսաստանի հետ տնտեսական համագործակցությունը, այնուամենայնիվ, վերջին 5 տարիների ընթացքում Վրաստանը ավելացրել է Ռուսաստանի հետ առևտրաշրջանառությունը: Ավելին. նրա ներկայիս իշխանությունները չեն պատրաստվում մեծացնել ԵՄ-ի և ԱՄՆ-ի հետ տնտեսական համագործակցության ծավալները՝ ի հաշիվ Ռուսաստանի:

Հեռանկարում Թուրքիայի և Ադրբեջանի հետ Վրաստանի տնտեսական համագործակցությունն ավելի է խորանալու: Թուրքիան և Ադրբեջանը Վրաստանում առավել խոշոր ներդրող պետություններից են և իրենց ներդրումներն ուղղում են տնտեսության բոլոր ոլորտներ: Նրանք Վրաստանի հետ նաև իրականացրել և իրականացնում են համատեղ ներդրումային նախագծեր էներգետիկ ու տրանսպորտային ոլորտներում: Այդ համագործակցության շրջանակներում վերջին տարիներին ակտիվորեն ձեռնարկվում է Ադրբեջան-Վրաստան-Թուրքիա մաքսային ընթացակարգերի ներդաշնակումը: Վրաստանը կարևորում է Ադրբեջանի և Թուրքիայի հետ իր համատեղ նախագծերը, քանի որ չի ցանկանում հայ-ադրբեջանական և հայ-թուրքական հարաբերությունների կարգավորումից հետո նվազեցնել տարածաշրջանում իր տնտեսական դերը:

ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

Խորհրդային Միության փլուզումից հետո Հարավային Կովկասի պետություններն ունեցել են զարգացման տարբեր նախադրյալներ: Ներկայումս երեքն էլ գտնվում են ազրարային-արդյունաբերական զարգացման փուլում: Միևնույն ժամանակ, բոլոր երեք պետություններում էլ տարեցտարի ավելանում է ՀՆԱ-ում ծառայությունների ոլորտի մասնաբաժինը: Այնուամենայնիվ, եթե Հայաստանի և Ադրբեջանի ղեկավարությունները ձգտում են իրենց ազգային տնտեսություններում նպաստելու բարձր ավելացված արժեք ունեցող բարձրտեխնոլոգիական ծառայությունների դերի մեծացմանը, ապա այս հարցում Վրաստանի հաջողությունները խիստ համեստ են: Միևնույն ժամանակ, և՛ Հայաստանը, և՛ Ադրբեջանը փորձում են ակտիվորեն համագործակցել բարձրտեխնոլոգիական ոլորտներում համաշխարհային առա-

ջատար դիրքեր զբաղեցնող պետությունների հետ: Դրա հետ մեկտեղ երեք պետություններն էլ, գտնվելով կարևոր միջտարածաշրջանային տրանսպորտային երթուղիների խաչմերուկում, ձգտում են տարածաշրջանային և արտատարածաշրջանային պետությունների հետ համագործակցության միջոցով միանալու խոշոր ենթակառուցվածքային նախագծերին:

ОСОБЕННОСТИ И ТЕНДЕНЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ЮЖНОКАВКАЗСКИХ ГОСУДАРСТВ

А. Г. ДАВТЯН, кандидат экономических наук, доцент, ученый-аналитик Группы стратегических игр и моделирования ИНСИ НИУО МО РА

РЕЗЮМЕ

Изучение и анализ истории экономического развития государств Южного Кавказа в постсоветский период, а также сравнение их основных макроэкономических показателей свидетельствует о том, что в промежутке с 1990-ых по начало 2000-ых годов для всех трех государств насущными являлись проблемы создания оптимальной рыночной структуры, монополизации, социального неравенства, неравномерного территориального развития, а также формирования значительной по удельному весу теневой экономики. Эти факторы существенно повлияли на перспективы экономического развития этих государств. Тем не менее, в последние годы последствия отмеченных негативных факторов в значительной степени были устранены во многом благодаря выявлению новых возможностей для экономического развития, увеличению объема иностранных инвестиций и совершенствованию транспортной и энергетической инфраструктур. При этом в особенности со второй половины 2000-х годов государства региона стали активнее расширять торгово-экономические отношения со странами Европы, Китаем, Индией и Ираном, стремясь тем самым максимально диверсифицировать свою зависимость от зарубежных рынков.

Анализ перспектив дальнейшего экономического развития этих южнокавказских государств с точки зрения происходящих в регионе существенных процессов последних лет позволяет прийти к выводу о том, что внерегиональные государства рассматривают Южный Кавказ как важнейший узел транспортных грузоперевозок и транзита энергоресурсов. Внимание к нашему региону таких центров силы, как США, ЕС, Россия, Иран, Турция, Китай и Индия, значительно возросло, и все три государства региона стали ареной их геополитической и геоэкономической конкурентной борьбы. Эти центры силы стремятся углубить как экономические, так и политические отношения с Арменией, Грузией и Азербайджаном, имея целью максимальное использование транзитного потенциала региона, что создает благоприятные

условия для экономического развития государств региона и самого региона в целом. При этом для каждого из этих государств возникает проблема умелого использования во благо своей экономики создавшейся в регионе и вокруг него экономической обстановки.

THE PECULIARITIES AND TENDENCIES OF ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE SOUTH CAUCASIAN STATES

A. G. DAVTYAN, PhD in Economics, Associate Professor, Research Fellow, Strategic Gaming and Simulation Group, INSS, NDRU, MOD, RA

SUMMARY

The study and analysis of the history of economic development of the states of the South Caucasus in the post-Soviet period, as well as the comparison of their main macroeconomic indicators, shows that in the period from the 1990s to the early 2000s, the problems of the creation of an optimal market structure, monopolization, social inequality, uneven territorial development, as well as the formation of a shadow economy, significant by its specific weight, were pressing for all three states. These factors significantly affected the perspectives for economic development of these states. Nevertheless, in recent years, the consequences of the mentioned negative factors have been considerably precluded, largely due to the eduction of new opportunities for economic development, increase of the volume of foreign investments and improvement of transport and energy infrastructures. Withal, especially since the second half of the 2000s, the states of the region have begun to more actively expand their trade and economic relations with European countries, China, India and Iran, thereby trying to diversify their dependence on foreign markets as much as possible.

The analysis of the perspectives for further economic development of the South Caucasian states from the viewpoint of the significant processes occurring in the region in recent years makes it possible to conclude that non-regional states consider the South Caucasus as the most important hub for cargo transportation and transit of energy resources. The attention to our region from such centers of power as the USA, EU, Russia, Iran, Turkey, China and India, has significantly increased, and all three states of the region have become the arena for their geopolitical and geoeconomic competitive activity. These centers of power seek to deepen both economic and political relations with Armenia, Georgia and Azerbaijan, having the objective to maximally use the transit potential of the region, this creating favorable conditions for the economic development of the states of the region and the region itself as a whole. In addition to that, each of these states faces the problem of skillfully using the economic situation shaped in the region and around it for the benefit of its economy.