

**«Հայոց ցեղասպանության մշակութային և նյութական հետևանքների
հաղթահարման մեթոդաբանությունն ու գործիքակազմը» հետազոտական
թեմայի շրջանակներում (2020 թ. հոկտեմբեր-դեկտեմբեր) ամիսների
ընթացքում կատարված աշխատանքների**

ՀԱՇՎԵՏՎՈՒԹՅՈՒՆ

2020 թթ. հոկտեմբեր-դեկտեմբեր ամիսների ընթացքում հետազոտական խմբում ընդգրկված գիտաշխատողների կողմից կատարվել են տարբեր աղբյուրներից հավաքված նյութերի դասակարգման և շարադրման աշխատանքները: Հավաքված նյութը շարադրելուց բացի, շարունակվում են նաև նոր փաստերի հավաքման աշխատանքները:

Աշխատանքներ են կատարվել Հալեպի նահանգի Այնթապի գավառի հայերի ֆինանսատնտեսական վիճակի, մինչ ցեղասպանությունը գավառի արտաքին տնտեսական կապերի և ներքին տնտեսական կարողությունների հետազոտման և վերլուծության ուղղությամբ: Տարբեր աղբյուրներից տեղեկություններ են հավաքվել Այնթապի կրթական հաստատությունների և կրթամշակութային ընկերությունների, յուրաքանչյուր գավառակում եղած եկեղեցիների ու դպրոցների մասին: Այնթապի հայերի տնտեսական ու կրթական ներուժի վերաբերյալ հավաքված նյութերն ու դրանց համապարփակ վերլուծությունը հնարավորություն է տալիս պատկերացում կազմելու 19-րդ դարի վերջին և 20-րդ դարի սկզբին գավառում ապրող հայերի սոցիալ-տնտեսական վիճակի ու հատկապես կրթական ոլորտում ունեցած առանձնակի հաջողությունների մասին:

Հալեպի նահանգի հայ բնակչության տնտեսական և մշակութային ներուժի վերաբերյալ հավաքված նյութն արդեն իսկ շարադրվում և դասակարգվում են ապագա կոլեկտիվ հետազոտության տվյալ բաժնի ենթադրվող հինգ ենթազույններում: Առաջինում ներկայացվելու է 19-րդ դարի վերջին և 20-րդ դարի սկզբին Հալեպի նահանգի վարչական բաժանումներն ու նրա կազմում գտնվող Այնթապի գավառի կառուցվածքը: Երկրորդում տրվելու է գավառի ժողովրդագրական պատկերը՝ օսմանյան և հայկական

վիճակագրական տվյալների համադրությամբ: Երրորդում ներկայացվելու է գավառի հայ ձեռնարկատերերի, ներմուծող և արտահանող ընկերությունների, առևտրականների, արհեստավորների, հողագործների գործունեությունը: Չորրորդում ընդգրկվելու են Այնթապի կրթական հաստատությունների և ընկերությունների մասին տվյալները, կատարվելու է դրանց վերլուծությունը: Հինգերորդում ամփոփվելու են Հայոց ցեղասպանության հետևանքով Հալեպի նահանգի հայ բնակչությունից բռնագավթված անշարժ ու շարժական գույքի, մշակութային և նյութական կորուստների, հայերի բռնագաղթի ծավալներն ու հետևանքները:

Հաշվետու ժամանակաշրջանում շարունակվել են նաև Իզմիրի գավառի հայության տնտեսական վիճակի և Հայոց ցեղասպանության հետևանքով նրանց կրած նյութական կորուստների մասին հավաքված նյութերի շարադրման աշխատանքները: Ընտրված ավելի քան 500 փաստերը տեղ են գտել գավառակներին նվիրված առանձին գլուխներում: Հավաքված նյութը թույլ է տալիս եզրակացնելու, որ Մեծ եղեռնից առաջ Իզմիրի գավառի բոլոր բնակավայրերում ակտիվ գործում էին ինչպես մշակութային՝ թատերասիրաց, գեղարվեստասիրաց, գրական ընկերություններ, այնպես էլ կրթասիրաց, ընթերցասիրաց, լսարանական ընկերություններ, որոնց հիմնած դպրոցները, գրադարանները, ընթերցասրահները և լսարանները բարձրացրին ժողովրդի կրթական և ընդհանուր մակարդակը: Իզմիրում գործել են նաև մեծ թվով տնտեսական՝ արհեստակցական, գյուղատնտեսական, բաժնետիրական, կոոպերատիվ ընկերություններ և միություններ, որոնք հանրությանը ծանոթացրին գյուղատնտեսության և ընդհանրապես տնտեսության զարգացման եվրոպական նորագույն մեթոդներին, մատչելի տոկոսներով գումարներ տրամադրեցին գործարար անձանց և այդպիսով իրենց մեծ նպաստը բերեցին գավառի հայության գյուղացիական տնտեսության, արհեստների, առևտրի և արդյունաբերության թռիչքաձև զարգացման գործին: Ընկերություններից յուրաքանչյուրն ուներ իր դրամագլուխը, որը նույնպես ցեղասպանության ընթացքում յուրացվեց թուրքական պետության կողմից:

Դասակարգվում ու շարադրվում են ինչպես ցեղասպանության ընթացքում օսմանյան իշխանությունների կողմից հայերի նյութական ունեցվացքին տիրանալու և մշակութային արժեքները յուրացնելու ու ոչնչացնելու «օրենսդրական» մեխանիզմների և դրանց գործադրման, այնպես էլ Հայոց ցեղասպանության հետևանքների հաղթահարման հիմ-

նահարցի վրա ազդող քաղաքական գործընթացների վերաբերյալ հավաքված նյութերն ու տեղեկությունները:

Զուգահեռաբար շարունակվում են տարբեր աղբյուրներից քաղված փաստերն ու տեղեկությունները աղյուսակների վերածելու աշխատանքները:

Գիտական ծրագրի ղեկավար, պ.գ.դ., պրոֆեսոր

Ա.Յ. Մարության

Հաշվետվություն «Իսլամը Հարավային Կովկասում (Վրաստան, Ադրբեջան . արդի միտումներ, հնարավոր մարտահրավերներ)» գիտահետազոտական թեմայի երրորդ եռամսյակում (2020 թ. սեպտեմբեր-դեկտեմբեր) կատարված աշխատանքների մասին

Հաշվետու ժամանակաշրջանում «Իսլամը Հարավային Կովկասում (Վրաստան, Ադրբեջան. արդի միտումներ, հնարավոր մարտահրավերներ)» թեման կատարող գիտահետազոտական խումբն իրականացրել է աշխատանքներ թեմայի շրջանակներում նոր վերադասավորումներ, նոր մոտեցումներ ու խնդիրներ վերհանելու և համակարգելու ուղղությամբ: Կապված արցախյան երկրորդ պատերազմի և 2020 թ. նոյեմբերի 9-ին Ռուսաստանի միջնորդությամբ Հայաստանի և Ադրբեջանի ստորագրած հայտնի հայտարարության և դրան հաջորդած դրամատիկ զարգացումների հետ, Հայաստանի Հանրապետության ազգային անվտանգության տեսանկյունից ի հայտ են եկել միանգամայն նոր մարտահրավերներ և խնդիրներ: Միևնույն ժամանակ, պատերազմի ընթացքում գիտահետազոտական խմբի անդամների կողմից առանձնացվել են առանձին խնդիրներ, որոնք բնականաբար ընդգրկված չեն եղել հիմնական ռազմավարության մեջ, սակայն դրանց վերհանումը կարևոր հրամայական է՝ նշված աշխատանքն ամբողջացնելու համար, ինչը լրացուցիչ քննարկման կարիք ունի: Այդ իսկ պատճառով, որպես ծրագրի ղեկավար՝ գիտահետազոտական խմբի անունից, որի անդամներն են՝ պ.գ.թ., դոցենտ Լ.Հարությունյանը, պ.գ.թ. Նազելի Նավասարդյանը և Տաթևիկ Մանուկյանը,

առաջարկում էմ աշխատանքի ուսումնասիրությունն իրականացնել ժամանակագրական երկու բաժիններով՝ մինչև արցախյան երկրորդ պատերազմը, և արցախյան երկրորդ պատերազմից (2020 թ. սեպտեմբերի 27-ից մինչև 2020թ. նոյեմբերի 9) հետո: Ըստ այդմ, անհրաժեշտ է հետազոտության առարկա դարձնել թե՛ պատերազմական և թե՛ հետպատերազմական հետրևյալ իրողությունները.

- Իսլամական գործոնի և իսլամական համերաշխության կարևորագույն նշանակությունը պատերազմի ընթացքում միջազգային ասպարեզում, այդ թվում՝ արաբական միջավայրում, ադրբեջանամետ տրամադրությունների ձևավորման և Ադրբեջանին ցուցաբերված միջազգային քաղաքական, տեղեկատվական և այլնայլ աջակցությունների հարցում:
- Իրանում, Թուրքիայում և Ռուսաստանի Դաշնությունում պաշտոնական և ոչ պաշտոնական իսլամի ներկայացուցիչների աջակցությունն Ադրբեջանին:
- Հայաստանի դեմ ադրբեջանական կրոնական-իսլամական կառույցների գործունեության առանձնահատկությունները:
- Միջազգային վարձկանների՝ ջիհադիստների մասնակցությունը արցախյան երկրորդ պատերազմին:
- Արցախու և հարակից տարածքներում մզկիթների և ադրբեջանական հուշարձանների նկատմամբ Ադրբեջանի վերահսկողության վերականգնումը՝ որպես իսլամական համերաշխության և հակահայկականության հերթական դրսևորում:
- Իսլամական համագործակցություն կազմակերպության աջակցությունը Ադրբեջանին պատերազմի ընթացքում:
- Նոյեմբերյան հայտարարության ստորագրումից, Արցախում ռուս խաղաղապահների տեղակայումից, Արցախի Հանրապետության

տարածքների յոթանասուն տոկոսի կորստից հետո այլևս նոր սահմաններով Հայաստանի Հանրապետության ազգային անվտանգության հիմնահարցերը համաթուրքական և համախլամական մարտահրավերներին ընդառաջ:

- *Աշխարհաքաղաքական և աշխարհատնտեսական շահերի սերտաճումը և Հայաստանի տարածքային ամբողջականությանը սպառնացող մարտահրավերները միջազգային և տարածաշրջանային իսլամական շրջանակներից:*

Միննույն ժամանակ, առաջարկում ենք աշխատանքի ավարտման վերջին փուլում հրատարակել միասնական ժողովածու, որտեղ ի տարբերություն առանձին հոդվածների, ընդգրկված կլինեն խմբի բոլոր մասնակիցների հետազոտական նյութերը՝ միասնական ձևով:

Ծրագրի շրջանակներում **պ.գ.թ.**, **դոցենտ Լիլիթ Հարությունյանը** հաշվետու ժամանակաշրջանում շարունակել է ուսումնասիրել Վրաստանում շիա մուսուլմանական համայնքներին առնչվող հիմնահարցերը Կվեմո Կարթլիի, Կախետի շրջանի Սագարեջո, Լագոդեխի և Թելավի վարչական շրջաններում, ձեռնամուխ եղել «Շիա իսլամը Վրաստանում» հոդվածի շարադրման աշխատանքներին: Հոդվածի շրջանակներում նախատեսվում է քննարկել հետևյալ հիմնախնդիրները.

1. Շիա մուսուլմանների՝ վրացական հասարակությանը ինտեգրվելու պետական ծրագրերի մշակումն ու իրականացումը:
2. Շիաների ներգրավվածությունը նշված շրջանների վարչական տարբեր կառույցներում:
3. Շիաների հարաբերությունները վերոնշյալ շրջաններում բնակվող ուղղափառ վրացիների հետ:
4. Աղբյուրների կողմից «փափուկ ուժի» օգտագործումը Վրաստանի շիայաբնակ շրջաններում:

5. Վրաստանի շիաների շրջանում վրացերենի իմացության բարելավմանն ուղղված տարբեր ծրագրերի իրականացումն ու դրանց արդյունքների վերլուծությունը:
6. Վերջին տարիներին Վրաստանից Ադրբեջան մեկնող ուսանողների թվաքանակի ավելացման միտումների հետազոտությունը. այդ ուսանողների քանի տոկոսն է մնում Ադրբեջանում և քանիսն է վերադառնում Վրաստան:
7. Կվեմո Կարթլիի ադրբեջանցի մուսուլմանների հարաբերությունները վրացի հարևանների հետ. նրանց միջև սոցիալական և տնտեսական կապերի ուսումնասիրություն:
8. Մզկիթների կառուցման և դրանցում տարբեր դասընթացների իրականացումն ու շիայական համայնքների երիտասարդների ներգրավվածությունը իսլամական միջավայրերում:
9. Շիայաբնակ շրջաններում Իրանի, Թուրքիայի և Ադրբեջանի կողմից «փափուկ ուժի» կիրառումն ու այս պետությունների կրոնական և մշակութային ակտիվության հետազոտությունը մզկիթների կառուցման, իսլամական հոգևոր դպրոցների ֆինանսավորման, կրոնական գրականության սփռման և տարբեր մշակութային և կրթական ծրագրերի իրականացման գործում:
10. Վրաստանի տարբեր պետական և հասարակական կառույցների կողմից իսլամադավանների նկատմամբ վարվող քաղաքականության վերլուծություն՝ պետության կրոնական քաղաքականության առանցքում:

Հաշվետու ժամանակաշրջանում **պ.գ.թ., Նազելի Նավասարդյանը** շարունակել է աշխատանքը իրանաադրբեջանական հարաբերություններում իսլամական գործոնի ուսումնասիրության ուղղությամբ՝ կենտրոնանալով Ադրբեջանի ապշերոնյան և մասնավորապես Նարդարանի շրջաններում շիա մուսուլմանական համայնքների վրա իրանական ազդեցության հիմնախնդիրների հետազոտման վրա: Վերոնշյալ հարցի հիմնական և առանցքային թեզերը զետեղվելու են «Իսլամական գործոնն իրանաադրբեջանական հարաբերություններում» աշխատանքային վերնագրով վերլուծական աշխատանքում՝ արծարծելով հետևյալ խնդիրները.

1. Աղբբեջանի հասարակական-քաղաքական կյանքում իրանական ներգործությամբ իրականցվող կրոնական ծրագրերը:
2. Աղբբեջանի իրանական ծագում ունեցող ժողովուրդների ինքնության վրա իրանական ազդեցության ծավալները:
3. Աղբբեջանի նկատմամբ ԻԻՀ «փափուկ ուժի» քաղաքականության մեջ կրոնական բաղադրիչի ուժեղացման միտումներն ու հեռանկարները և Աղբբեջանի պետական և հասարակական կառույցների քաղաքականության բնորոշ գծերն ու դրսևորումները Իրանի կրոնական ազդեցության նկատմամբ:
4. Իրանական հոգևոր և քաղաքական վերնախավի շրջանում աղբբեջանական խոսույթի շուրջ զարգացումներն և դրանց արտացոլումը իրանական Ատրպատականի և Աղբբեջանի հասարակական-քաղաքական կյանքում:
5. Համեմատական վերլուծությամբ Աղբբեջանում էթնո-կրոնական ազդեցության ընդլայնման ուղղությամբ Թուրքիայի և Իրանի միջև մրցակցության առանձնահատկությունները:
6. Իրանական կրոնական շրջանակների աջակցությունը Աղբբեջանում կրոնական կադրեր պատրաստելու և շիայական քաղաքական կառույցներ ստեղծելու ուղղությամբ:

Զուգահեռաբար, Ն. Նավասարդյանը ուսումնասիրել է տարածաշրջանում ստեղծված աշխարհաքաղաքական նոր իրողություններում խիստ արդիական՝ աղբբեջանական շահերի իրացման տեսանկյունից իրանական միջավայրում համաթյուրքականության և իսլամական ընդհանրության թեզի միտումներն ու հեռանկարները: Տվյալ հիմնահարցի վերլուծությունն ամբողջացնելու նպատակով՝ սկսել է նյութերի հավաքագրումն ու մշակումը, որոնք կարտացոլվեն «Իրանական միջավայրում համաթյուրքականության և իսլամական ընդհանրության թեզի կենսունակությունը՝ որպես աղբբեջանամետ շահերի իրացման գործոն» հետազոտական աշխատանքի ենթաբաժիններից մեկում: Հարկ է նշել, որ նշված ենթաթեմայի ուսումնասիրությունն անքակտելի կապ ունի իրանական (ինչպես նաև կենտրոնական ասիական միջավայրերում) աղբբեջանական շահերի իրացման հետ, հետևաբար՝ կարևոր է Հայաստանի ազգային անվտանգության տեսանկյունից: Այստեղ կարևոր դեր ունի թե՛ իսլամական և թե՛ թյուրքական գործոնը:

Նշված թեմայի կարևորությունն ապացուցվեց արցախյան երկրորդ պատերազմի ընթացքում, երբ Թուրքիան կարողացավ օգտագործել իր տարածաշրջանային պրոքսիները՝ թվային դիվանագիտության /մամուլ, սոցիալական մեդիա և այլն/ միջոցով և նեոսամանական ու պանթուրքական գաղափարների քարոզչությամբ ձևավորել ադրբեջանամետ շահեր ու տրամադրություններ:

Գիտահետազոտական ծրագրի ղեկավար պ.գ.թ., դոցենտ Արաքս Փաշայանը, ավարտին հասցնելով Ադրբեջանի ազգային անվտանգությանը իսլամից եկող սպառնալիքների ուսումնասիրությունը, անցել է Ադրբեջանի սուննիականացման գործընթացի և սուննիական գործոնի ուսումնասիրությանը, որն անմիջական կապ ունի Ադրբեջանում Թուրքիայի քաղաքական և քաղաքակրթական ազդեցության հարաճուն ընդլայնման հետ: Ադրբեջանում սուննիականացման խնդիրները գիտական լայն քննարկման թեման չէ, սակայն միտումները հստակ են: Այս գործընթացը հետաքիք է դիտարկել մի երկրում, որի մուսուլման բնակչության մեծ մասը շիաներ են: Եթե հետանկախության շրջանում Ադրբեջանում սուննիականացման դրսևորումներն ավելի ակնհայտ էին մտավորականության կամ էլիտայի շրջանակներում, որի քարոզչությամբ զբաղվել են նաև առանձին գիտնականներ, այդ թվում՝ արևելագետներ, ապա հետագա տարիներին սուննիականացումն ավելի կապ ուներ, ինչպես նշեցինք, թուրքական գործոնի ակտիվացման հետ: Միևնույն ժամանակ, ուսումնասիրության առարկա են սուննիական բնակավայրերը, որտեղ ապրում են կովկասյան ծագում ունեցող տեղաբնիկներ (ավարներ, լեզիներ, ցախուրներ, վրացական ծագում ունեցող սուննի ինզլիոյներ և այլն): Քննարկվել են նաև կրոնական ինքնության ուսումնասիրությանը վերաբերող հարցեր: Հաշվետու ժամանակաշրջանում ուսումնասիրության առարկա է դարձել ևս մեկ կարևոր թեմա՝ սուննի ալաֆիական-վահաբական համայնքին վերաբերող խնդիրները, որոնք նույնպես դասվում են Ադրբեջանի ազգային անվտանգության խնդիրներին:

Հաշվետու ժամանակահատվածում **Տաթևիկ Մանուկյանը** նոր մշակումներ է կատարել կապված արցախյան երկրորդ պատերազմի հետևանքով ստեղծված նոր իրավիճակի ստեղծման հետ: Ըստ այդմ՝ մասնավորապես սահմանների վերափոխման արդյունքում ձևավորված աշխարհաքաղաքական տեղաշարժերն ու առաջացած

անկայունությունը հարավկովկասյան տարածաշրջանում այսօր առավել քան երբևէ արժևորում է իսլամական գործոնի և հետայսու դրա ծավալման հեռանկարների ուսումնասիրության կարևորությունը: Հետպատերազմյան շրջանում ձևավորված իրողությունները հայ գիտական և քաղաքական մտքին ստիպում են լրջորեն վերանայել իսլամական գործոնով պայմանավորված թե՛ ներքին և թե՛ արտաքին ազդակներն ու ուղենիշները: Հարավկովկասյան տարածաշրջանում իսլամի բազմաշերտ ծավալմամբ զարգացումները, առկա իրողություններն ու հավակնությունները հստակեցնելու և վերլուծելու համար **Տաթևիկ Մանուկյանն** առաջարկում է առանձնացնել իսլամական գործոնի քաղաքական, տնտեսական և ռազմական բաղադրիչներն ու առանցքները, և դրանցով պայմանավորված՝ նոր մարտահրավերները Հայաստանի Հանրապետության ազգային անվտանգության առաջնային օրակարգում:

Նշված խնդիրների ուսումնասիրության հիմք է այն հանգամանքը, որ Հարավային Կովկասը մշտապես գտնվել է կրոնների և քաղաքակրթությունների բախման խաչմերուկում, վերածվել ազգամիջյան ու միջպետական հարաբերությունների բարդ հանգույցի, որտեղ ներքաշված են եղել ոչ միայն իրենց քաղաքական կողմնորոշմամբ տարբեր երկրներ, այլև միջազգային և անդրազգային (տրանսնացիոնալ) դերակատարներ: Եվ բնական է, այդ դերակատարների աշխարհաքաղաքական և տարածաշրջանային շահերի և հետաքրքրությունների փոխակերպումները և վերադասավորումներն իրենց անմիջական ազդեցությունն են թողնում տարածաշրջանային իրողությունների վրա: Վերջին այդպիսի փոփոխությունները, որոնք համակցվեցին տարածաշրջանում իսլամական գործոնի ակտիվացմամբ և ուժային նոր հարաբերակցությամբ, լրջագույն սպառնալիք են նաև հետագայում Հայաստանի տարածքային ամբողջականությանը:

Հայաստանի սահմանակից չորս պետություններից երեքը մուսուլմանական են իրենց բնակչության բացարձակ մեծամասնությամբ: Քրիստոնեական ինքնությամբ միակ երկիրը Վրաստանն է, որտեղ իսլամը երկրորդ ամենատարածված կրոնն է, և համաձայն վիճակագրության՝ 3,7 միլիոն բնակչության տաս տոկոսը՝ շուրջ 400 հազարը մուսուլմաններ են¹: Քարտեզի վրա մուսուլմանների տեղակայվածությունը փաստում է, որ որոշ շրջաններում՝ Աջարիա, Քվեմո և Շիդա Քարթլի, Պանկիս, Լազոդեխի, Քվարելի,

¹ http://census.ge/files/results/Census_release_ENG.pdf

Մեսիսթի, մուսուլմանները կազմում բնակչության մինչև 100 տոկոսը: Ակներն է, որ բացի Ջավախքից, մուսուլմանները գերակշիռ մեծամասնություն են կազմում Հայաստանի հետ սահմանակից բոլոր բնակավայրերում:

Տաթևիկ Մանուկյանն առաջարկում է հետազոտության մեջ ամրագրել մի վտանգավոր միտում ևս. Թուրքիայի իշխանությունների կողմից Ջավախքում հետևողականորեն իրականացվող «փափուկ ուժի» քաղաքականությունը: **Լայնամասշտաբ տնտեսական և մշակութային ներթափանցմամբ Թուրքիան փորձում է խաթարել Ջավախքի ժողովրդագրական պատկերը, շարունակաբար մեծացնելով թյուրքական տարրը, հայաթափել այն:** Սա հնարավորություն կտա Վրաստանի տարածքում ստեղծել Թուրքիան Ադրբեջանին կապող թյուրքական բնակավայրերի միջանցք, ինչն ակնհայտ անվտանգային խնդիրներ է առաջացնելու ոչ միայն Հայաստանի, այլև Վրաստանի համար: Կարևոր է համարվում ընդգծումը, որ Թուրքիայի համար Վրաստանն ունի թե՛ աշխարհաքաղաքական և թե՛ աշխարհատնտեսական կարևորություն՝ դեպի Կովկաս և Կենտրոնական Ասիա ամենակարճ և կայուն տարանցիկ ճանապարհի ծառայելու համար: Հարավային Կովկասում ուժերի նոր վերադասավորման պայմաններում էլ Անկարան շարունակելու է գործադրել հնարավոր ամբողջ գործիքակազմը՝ ներդրումային, մշակութային, կրոնական, գաղափարական և ռազմական, Վրաստանն իր ուղեծրում պահելու համար: Վրաստանի իսլամադավան բնակչությունն այս դեպքում լավագույն թիրախն է:

Նշենք նաև, որ հաշվետու ժամանակաշրջանում մոնիտորինգի է ենթարկվել թեմայի տեսանկյունից կարևոր և միջազգային մամուլում տեղ գտած նյութերը, օգտագործվել են բազմաթիվ նոր սկզբնաղբյուրներ, հոդվածներ և գրքեր

Հրատարակություններ՝ հոդվածներ (բոլորը կցված են)

Արաքս Փաշայան, Իսլամական համագործակցություն կազմակերպության դիրքորոշումը արցախյան հակամարտության հարցում, *Մերձավոր Արևելքի երկրներ և ժողովուրդներ*, *Արևելագիտության հարցեր*, XXXIII (2), 2020 (հանձնված է հրատարակման, ժողովածուն կտպագրվի մինչև 2020 թ. ավարտը):

Հոդվածում քննարկվում է Ադրբեջանի արտաքին քաղաքականության իսլամական ուղղությունը, համագործակցությունը միջազգային իսլամական կառույցների՝

մասնավորապես Իսլամական համագործակցություն կազմակերպության: Վերլուծության է ենթարկվում իսլամական աշխարհի աջակցությունը Ադրբեջանին՝ արցախյան հարցում, այդ թվում՝ արցախյան երկրորդ պատերազմում:

Արաքս Փաշայան, Նազելի Նավասարդյան, Շիայականության գործոնը ադրբեջանիրանական հարաբերություններում, «Գիտական Արցախ», 4 (7), 2020 (հանձնված է հրատարակման, ժողովածուն կտպագրվի մինչև 2020 թ. ավարտը)

Հոդվածում քննարկվում է Ադրբեջանում Իրանի կրոնական ազդեցության նպատակները, շարժառիթները, դրսևորման ձևերն ու առանձնահատկությունները: Հատուկ ուշադրություն է դարձվել Ադրբեջանում իրանական կրոնական ազդեցության հետևանքների ուսումնասիրությանը, ինչը հանգեցրել է Ադրբեջանում կրոնական նոր ինքնությունների, քաղաքական իսլամիզմի, կրոնական պահպանողական և արմատական տրամադրություն ունեցող շրջանակների և կրոնասեր խմբերի ձևավորմանը:

Լիլիթ Հարությունյան, Տաթևիկ Մանուկյան, Շիայական համայնքը Վրաստանում. իրողություններ և առանձնահատկություններ, Արևելագիտության հարցեր, Երևանի պետական համալսարան, Արևելագիտության ֆակուլտետ, 16/17, 2020, (հանձնված է հրատարակման, ժողովածուն կտպագրվի մինչև 2020 թ. ավարտը):

Հոդվածում քննարկվում է Վրաստանի շիայաբնակ շրջաններում տարածաշրջանային երեք պետությունների՝ Իրանի, Թուրքիայի և Ադրբեջանի տնտեսական, էթնիկ, մշակութային և կրոնական քաղաքականությունը: Վրացական կողմից Հայաստանի սահմանակից բնակավայրերում Թուրքիայի և Ադրբեջանի կողմից հետևողականորեն իրականացվում է «փափուկ ուժի» վտանգավոր քաղաքականություն՝ մեծացնելով թյուրքական տարրի ազդեցությունն ու փորձելով փոփոխել ժողովրդագրական պատկերը: Հետագայում սա հնարավորություն կտա Վրաստանի տարածքում ստեղծել Թուրքիան Ադրբեջանին կապող թյուրքական բնակավայրերի միջանցք, ինչն ակնհայտ անվտանգային խնդիրներ է առաջացնելու ոչ միայն Հայաստանի, այլև Վրաստանի համար: Նշվում է, որ Թուրքիայի համար Վրաստանն ունի և՛ աշխարհաքաղաքական և՛ աշխարհատնտեսական կարևորություն՝ դեպի Կովկաս և Կենտրոնական Ասիա ամենակարճ և կայուն տարանցիկ ծառայելու տեսանկյունից: Հարավային Կովկասում ուժերի նոր վերադասավորման պայմաններում Անկարան և Բաքուն շարունակելու

են գործադրել հնարավոր ամբողջ գործիքակազմը՝ ներդրումային, մշակութային, կրոնական, գաղափարական և ռազմական, Վրաստանն իրենց ուղեծրում պահելու համար:

«Իսլամը Հարավային Կովկասում (Վրաստան, Ադրբեջան. արդի միտումներ, հնարավոր մարտահրավերներ)» գիտահետազոտական խմբի ղեկավար՝
պ. գ. թ., դոցենտ Ա. Փաշայան

Լիլիթ Հարությունյան (ՀՀ ԳԱԱ ԱԻ)

Տաթևիկ Մանուկյան (ՀՀ ԳԱԱ ԱԻ)

ՇԻԱՅԱԿԱՆ ՀԱՄԱՅՔԸ ՎՐԱՍՏԱՆՈՒՄ. ԻՐՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ԵՎ ԱՌԱՆՁՆԱՀԱՏԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Բանալի բառեր՝ Վրաստան, Թուրքիա, Ադրբեջան, Իրան, իսլամ, շիա, «փափուկ ուժ»

Ներածություն

Արցախյան երկրորդ պատերազմի հետևանքով սահմանների վերափոխման արդյունքում ձևավորված աշխարհաքաղաքական տեղաշարժերն ու առաջացած անկայունությունը հարավկովկասյան տարածաշրջանում այսօր առավել քան երբևէ արժևորում է իսլամական գործոնի և հետայսու դրա ծավալման հեռանկարների ուսումնասիրության կարևորությունը: Հետպատերազմյան ձևավորված իրողությունները հայ գիտական և քաղաքական մտքին ստիպում են լրջորեն վերանայել իսլամական գործոնով պայմանավորված թե՛ ներքին, թե՛ արտաքին ազդակներն ու ուղենիշները:

Հարավային Կովկասը մշտապես գտնվել է կրոնների և քաղաքակրթությունների բախման խաչմերուկում, վերածվել ազգամիջյան ու միջպետական հարաբերությունների բարդ հանգույցի, որում ներգրավված են ինչպես տարածաշրջանային, այնպես էլ միջազգային դերակատարներ, աշխարհաքաղաքական և աշխարհատնտեսական շահերի ու հետաքրքրությունների փոխակերպումները և վերադասավորումներն իրենց անմիջական ազդեցությունն են թողնում տարածաշրջանային զարգացումների վրա: Վերջին այդպիսի փոփոխությունները, որոնք պայմանավորված են նաև իսլամական գործոնի ակտիվացմամբ և ուժային նոր հարաբերակցությամբ, լրջագույն սպառնալիք են Հայաստանի տարածքային ամբողջականությանը:

Հայաստանի սահմանակից չորս պետություններից երեքն իսլամադավան են իրենց բնակչության բացարձակ մեծամասնությամբ: Միակ քրիստոնյա երկիրը Վրաստանն է, որտեղ իսլամը երկրորդ ամենատարածված կրոնն է²: Մուսուլմանական համայնքները Վրաստանում համակարգված ապրում են Պանկիսի կիրճում, Քվեմո Քարթլիի շրջանում և Աջարիայի ինքնավար հանրապետությունում: Կան նաև փոքր մուսուլմանական բնակավայրեր Կախեթի, Քվարելի, Թելավի և Սագարեջո վարչական շրջաններում (Էթնիկ ադրբեջանցիներ), ինչպես նաև Ծալկայի, Ջավախքի և Գուրիայի շրջաններում (Աջարիայից այստեղ հաստատվածներ և մսխեթցի թուրքերի փոքր խմբեր)³: Թբիլիսիում բնակվում է մոտ 16.000 մուսուլման:⁴

Ակներև է, որ բացի Ջավախքից, մուսուլմանները գերակշիռ մեծամասնություն են կազմում Հայաստանի հետ սահմանակից բոլոր բնակավայրերում:

Իսլամը Վրաստանում. պատմական ակնարկ

Ներկայիս Վրաստանն արաբաիսլամական տիրապետության տակ անցավ 7-8-րդ դարերում: Երկիրը թոթափեց այդ լուծը միայն 1122 թ., երբ Դավիթ Շինարարը, ավարտին հասցնելով Վրաստանի վերամիավորումը, ազատագրեց Տփղիսը և Քութայիսիից այստեղ տեղափոխեց մայրաքաղաքը: Չորսդարյա ընդմիջումից հետո Վրաստանում վերականգնվեց քրիստոնյաների քաղաքական գերիշխանությունը⁵:

Հետագայում Իրանի Սեֆյան շիայական դինաստիան և Օսմանյան կայսրության սուննի սուլթանները ներխուժեցին և գրավեցին Հարավային Կովկասը: Դարեր շարունակ նրանք մարտնչում էին Կովկասում գերակա դիրքեր ունենալու համար: Վերջիններիս վերահսկողությունը Վրաստանի նատմամբ խթանեց իսլամադավան թյուրքախոս և իրանական տարբեր ցեղերի հաստատմանը՝ նպաստելով որոշ շրջանների իսլամականացմանը⁶:

19-րդ դարում, երբ Ռուսաստանը հաստատվեց Հարավային Կովկասում վերոնշյալ երկու տերություններն էլ ստիպված եղան նահանջել՝ այդուհանդերձ պահպանելով իրենց որոշակի ազդեցությունը: Թեև Վրաստանում իսլամի ինստիտուցիոնալ դերն անկում ապրեց, սակայն

²2014 թ. պաշտոնական մարդահամարի համաձայն՝ Վրաստանում բնակվում է 400.000 մուսուլման, որը կազմում է երկրի բնակչության 10.7 %-ը: Մուսուլմանական համայնքն իր մեծությամբ երկրի երկրորդ ամենամեծ համայնքն է: http://census.ge/files/results/Census_release_ENG.pdf

³ Mikadze E., “L’islam en Ge’orgie”, Me’moire de DEA, IEP de Paris, 1995; Meiering Mikadze E., “L’islam en Adjarie: Trajectoire historique et implications contemporaines”, Cahiers d’Etudes sur la Me’diterrane’e Orientale et le Monde Turco-Iranien, No 27, 1999, pp. 241–261.

⁴ Serrano S., “Les Aze’ris de Ge’orgie. Quelles perspectives d’inte’gration?”, Cahiers d’Etudes sur la Me’diterrane’e Orientale et le Monde Turco-Iranien, No 28, 1999, pp. 231–251.

⁵ Վրաստանի միջնադարյան պատմության հիմնհարցերի մասին մանրամասն տե՛ս Հայաստանի հարակից երկրների պատմություն, Հ. 2, Միջին դարեր, Բաժին 4, Վրաստան (Վիրք) Երևան, 2016, էջ 298–392:

⁶ Beradze G. and Kutsia K., “Towards the inter-relations of Iran and Georgia in the 16th–17th Centuries”, in Motika R. and Ursinus M. (eds), *Caucasia Between the Ottoman Empire and Iran*, Wiesbaden: Dr. Ludwig Reichert Verlag, 2000, pp. 121–131.

ցարական կառավարության որոշմամբ Թբիլիսիում բացվեցին մուսուլմանական հոգևոր կրթարաններ, որոնց իրական գործառույթը սուննի և շիա հոգևորականներ կրթելու պատրվակով ցարական վարչակարգի «քարոզիչների» պատրաստումն էր:

1907 թ. Թբիլիսիում ստեղծվեց առաջին մուսուլմանական կուսակցությունը՝ «Մոդաֆ» («Պաշտպանություն»), որի գլխավոր նպատակը նահանգի իսլամադավան հանրության կրոնական դաստիարակության կազմակերպումն էր: Մինչ այդ՝ 1906 թ. վրացերեն թարգմանվեց և առանձին գրքով հրատարակվեց Ղուրանը⁷:

Հայաստանում, Ադրբեջանում և Վրաստանում բուլժնիկների իշխանության հաստատումից⁸ հետո մինչև 1930 թ. խորհրդային կենտրոնը վերահսկողություն սահմանեց կրոնական համայնքների նկատմամբ, այնուհետև, գործելով «Ժողովրդի անունից», փակեց հոգևոր կենտրոնները՝ եկեղեցիները, վանքերն ու մզկիթները վերածելով տնտեսական պահեստների:

Այդուհանդերձ, Երկրորդ համաշխարհային պատերազմի տարիներին, նպատակ ունենալով ստանալ բնակչության և հոգևորականության աջակցությունը, խորհրդային իշխանությունը թուլացրեց կրոնական տարբեր համայնքների նկատմամբ վարվող քաղաքականությունը: 1944 թ. խորհրդային մուսուլմաններին հնարավորություն տրվեց կազմավորել կրոնական հարցերի 4 վարչություն, որոնցից մեկը գործում էր Բաքվում: Վերջինս համակարգում էր Հարավային Կովկասի իսլամադավաններին՝ ներառյալ Վրաստանի սուննիներին և շիաներին⁹:

Խորհրդային շրջանում Վրաստանին հաջողվեց պահպանել ազգային դրսևորումները լեզվի, մշակութային և կրոնական քաղաքականության առանցքում՝ մանրերով խորհրդային գաղափարախոսության և ազգայնականության միջև: Սակայն ազգային և կրոնական փոքրամասնությունների նկատմամբ Վրաստանի իշխանությունների քաղաքականությունն այս շրջանում հակասական և փոփոխական էր՝ պայմանավորված նաև Մոսկվայի քաղաքական նախասիրություններով: Առանձնահատուկ մոտեցումներ կային տարբեր էթնիկ և կրոնական

⁷ Ислам в Грузии: Политика и интеграция / Исследовательский отчет/, Тбилиси, 2016, с. 8.

⁸ Վրաստանի խորհրդայնացման սկզբնափուլում այստեղ գործում էր շուրջ 250 մզկիթ՝ ավելի քան 600 մոլաներով: Կային հինգ բարձրագույն մեդրեսներ, 150 կրոնական կրոնական դպրոցներ, որոնց թիվը հետագայում հասնում է 172-ի՝ չնայած 1926 թ. կրոնական առարկաները հանվել էին դպրոցական դասընթացներից: 1929 թ. ընդունվեց հանրակրթության մասին օրենքը և սկսվեց կրոնական դպրոցների վերացումը: Տե՛ս Ислам в Грузии: Политика и интеграция / Исследовательский отчет/, Тбилиси, 2016, с. 8; Барамидзе П., Ислам и его особенности в Аджарии; <https://ge.boell.org/en/2005/01/16/islam-i-ego-osobennosti-v-adzharii>

⁹ Միաժամանակ ԽՍՀՄ Պաշտպանության պետական կոմիտեի 1944 թ. նոյեմբերի 15-ի հրամանով Վրաստանի մուսուլմանական բնակչությունը տեղահանվեց սահմանային բնակավայրերից. ընդհանուր առմամբ 15.568 ընտանիք (69869 մարդ): Տե՛ս Барамидзе П., Ислам и его особенности в Аджарии; <https://ge.boell.org/en/2005/01/16/islam-i-ego-osobennosti-v-adzharii>

փոքրամասնությունների նկատմամբ: Այդուհանդերձ, իսլամադավան բնակչության հավատարմությունը վրացական պետությանը դեռևս շարունակական է նաև հետխորհրդային շրջանում՝ չնայած «փափուկ ուժի» քաղաքականությամբ արտաքին կրոնական ազդեցության ծավալմանը և երկրում քրիստոնեության աճող հեղինակությանն ու առանձնահատուկ կարգավիճակին¹⁰:

ԽՍՀՄ փլուզմանը զուգահեռ ավելացան կրոնական ազատությունները: 1991 թ. Վրաստանի անկախացումից հետո երկրի իսլամադավաններն ակտիվորեն սկսեցին ինտեգրվել միջազգային իսլամական ումմային¹¹: ԽՍՀՄ փլուզումից հետո առանձնահատուկ կապեր հաստատվեցին թյուրքական և իրանական տարբեր իսլամական կազմակերպությունների հետ. սկսվեց վերաիսլամացման բուռն գործընթաց՝ կրոնական կրթական հաստատությունների ակտիվ վերականգնմամբ կամ կառուցմամբ, հավատացյալների և կրոնական կրթություն ունեցող անձանց թվի աճով: Այնուամենայնիվ, անկախությունից հետո Վրաստանում իսլամադավանների թվաքանակի անկում է արձանագրվել: Սա բացատրվում է այն հանգամանքով, որ շատ մուսուլմաններ՝ հատկապես ադրբեջանցիներ, հաստատվեցին Ռուսաստանում և Ադրբեջանում՝ ընտանեկան կամ տնտեսական դրդապատճառներից ելնելով:

Վրաստանի շիաներ. բնակչության հիմնական շրջաններ

Վրաստանում մուսուլմանաբնակ շրջանները բախվում են յուրահատուկ մարտահրավերների հետ՝ պայմանավորված բազմաէթնիկ բնույթով և սոցիալ-տնտեսական իրավիճակի առանձնահատկություններով: Էթնիկ և կրոնական փոքրամասնություններով բնակեցված շրջաններում այս խնդիրներն ուղղակիորեն անդրադառնում են նաև քաղաքացիական ինտեգրման որակի վրա:

Քվեմո Քարթլիի շրջանն ավանդականորեն մուսուլմանական բնակավայր է, որտեղ մեծամասամբ ապրում են էթնիկ ադրբեջանցիներ, որոնց 93%-ը շիաներ են, իսկ 7%-ը՝ սուննիներ¹²: Այնուամենայնիվ դավանական այս տարբերությունը դժվար է տարբերակել

¹⁰ Վրաստանի սահմանադրության 8-րդ հոդվածն ամրագրում է «Ուղղափառ եկեղեցու բացառիկ դերը երկրի պատմության առանցքում» և երաշխավորում է վերջինիս հատուկ կարգավիճակը¹⁰: Անկախ Վրաստանի առաջին նախագահ Զվիադ Գամսախուրդիան (1991–1992 թթ.) ուղղափառ եկեղեցուն շնորհեց առանձնահատուկ կարգավիճակ պետական ինստիտուտների և հասարակության միջև հարաբերություններում: Constitution of Georgia, at <http://matsne.gov.ge>; Sakartvelos sakanonmdoble matsne, No 8, 19.10.2018

¹¹ Վրաստանի մուսուլմանների վարչության 2016 թ. սկզբի տվյալների համաձայն՝ երկրում գործում է 312 մզկիթ՝ ավելի քան 400 իսլամ հոգևորականներով: Կան 30 հոգևոր դպրոցներ, որոնցում ուսուցանվում է իսլամ, Ղուրան և արաբերեն լեզու: Մանրամասն տե՛ս՝ Islam in Georgia: Policy and integration, Research report, Caucasian House, The Center of cultural relations, Tbilisi, 2016, p. 15.

¹² Վերջին մարդահամարի համաձայն Վրաստանում էթնիկ ադրբեջանցիների թիվը կազմում է 233.000, որից 182.000 բնակվում է Քվեմո Քարթլիի շրջանում: Results of 2014 general population census. Available at: <http://census.ge/ge/results/census>

առօրյա կյանքում. կան բարեկամական կապեր, խառն ամուսնություններ, ամուր սոցիալ-տնտեսական շփումներ, որոնց արդյունքում ձևավորվել է ինտեգրված հանրույթ:

Քվեմո Քարթլիի գյուղական համայնքները Թբիլիսին և այլ շրջկենտրոններին կապող ենթակառուցվածքները զարգացած չեն, գյուղերը հաճախ կտրված են մշակութային և կրթական հաստատություններից, իսկ ավանդական մեկուսացած կենսակերպն ու սոցիալ-տնտեսական շփումների բացակայությունը լրջագույնս խոչընդոտում է ինտեգրման գործընթացը: Վրացերենի իմացության ցածր մակարդակը ևս լուրջ խոչընդոտ է տեղական մուսուլմանական համայնքների քաղաքական և մշակութային ինտեգրման համար: Լեզվական խոչընդոտի հաղթահարմանը միտված ծրագրերով փորձ է արվում բարձրացնել աղբբեջանցիների քաղաքացիական ներգրավվածությունը վրացական տեղեկատվական տիրույթում և խթանել Վրաստանի աղբբեջանական համայնքի ինտեգրման գործընթացը:

Կրթության և ինտեգրման խնդիրները Վրաստանի շխայական համայնքում

Վերջին մի քանի տարիների ընթացքում բարձրագույն կրթության այսպես կոչված «1+4 համակարգի» կիրառումը կարևոր դեր խաղաց աղբբեջանցիների՝ վրացական հասարակությանն ինտեգրելու գործում: Համակարգը նախատեսված է փոքրամասնությունները ներկայացնող (հիմնականում աղբբեջանցի և հայ) երիտասարդների համար՝ որոնք դպրոցն ավարտելուց հետո, հաճախում են մեկ տարի տևողությամբ վրացերենի արագացված դասընթացների, ապա ստանում բարձրագույն կրթություն կամ մասնագիտական տարբեր հմտություններ:

Տեղական կրթական կենտրոնների համաձայն՝ նկատելի է, որ բարձրագույն կրթություն ստանալու նպատակով Վրաստանից Աղբբեջան մեկնող ուսանողների թիվը վերջին տարիներին էականորեն նվազել է¹³: Զուգահեռաբար Քվեմո Քարթլիի շրջանում աղբբեջանական բարձրագույն կրթական հաստատությունների մասնաճյուղերի թիվն էականորեն ավելանում է:

Վրաստանում անցկացված անկախ հետազոտությունները ցույց են տալիս, որ աճում է այն աղբբեջանցիների թիվը, որոնք ցանկություն ունեն իրենց երեխաներին ուղարկել վրացական դպրոցներ: Մաոնեուլիի կրթական տեղեկատվական կենտրոնի տվյալների համաձայն՝ հանրակրթական դպրոցներում ուսանող էթնիկ աղբբեջանցիների 70%-ը նախընտրում է հաճախել վրացական դպրոցներ: Այդպիսի աշակերտների թիվը տարեցտարի

¹³ Dvali A., Badasyan E., Problems and Foreign Policy Preferences of Kvemo Kartli and Samtskhe-Javakheti Communities, Centre for Cultural Relations, Caucasian House, Tbilisi, 2014, p. 9.

աճում է¹⁴: Փաստենք, որ ադրբեջաներենով ուսուցանվող դպրոցներում վրացերենի դասավանդման մեթոդաբանությունը ևս բարելավման կարիք ունի¹⁵:

Վրացերեն լեզվի իմացության մակարդակը շատ թույլ է հատկապես ադրբեջանական համայնքի ավելի տարեց սերնդի շրջանում, ինչը բացատրվում է այն փաստով, որ խորհրդային շրջանում ռուսերենն է եղել էթնիկ խմբերի միջև հաղորդակցության լեզու, և հետևաբար վրացերեն սովորելու կարիք չի եղել:

Վրաստանում էթնիկ ադրբեջանցիների ինտեգրման ևս մեկ խոչընդոտ է խառն ամուսնությունների ցածր տոկոսը՝ ադրբեջանցիների և վրացիների միջև՝ կրոնական ընդհանուր սահմանափակումների պատճառով: Ի հավելումն՝ իսլամն ու ավանդական սովորույթները, հատկապես գյուղական շրջաններում, որոշակի սահմանափակումներ են ի հայտ բերում կանանց սոցիալական ակտիվության հարցում, ինչն էլ խոչընդոտում է ինտեգրման գործընթացին:

Այնուամենայնիվ Քվեմո Քարթլիի ադրբեջանցի մուսուլմաններն ակտիվ շփումներ ունեն նույն շրջանում ապրող վրացի հարևանների հետ՝ շնորհիվ ամուր սոցիալական և տնտեսական կապերի: Շատ հաճախ տեղական քրիստոնյա և մուսուլման համայնքները միասին են նշում կրոնական և համայնքային տոները: Քվեմո Քարթլիի շրջանի մուսուլման համայնքներին բնորոշ է նաև քաղաքական ակտիվության ցածր մակարդակը և իշխանությունների նկատմամբ չեզոքությունը:

Վրաստանի մուսուլմանաբնակ շրջանների կրոնական դպրոցներում ուսուցանվում է Ղուրան, շարիաթ, կրոնի պատմություն և այլ առարկաներ¹⁶: Կրոնական դասընթացների նկատմամբ մեծ հետաքրքրություն են դրսևորում հատկապես դեռահասներն ու երիտասարդները:

Ադրաքին ազդեցությունները Վրաստանի շիալական համայնքում

Վրաստանի անկախությունից հետո Ադրբեջանի, Իրանի և Թուրքիայի տարբեր կրոնական կազմակերպություններ «փափուկ ուժի» կիրառմամբ հետևողականորեն փորձում են իրենց ազդեցությունը տարածել Քվեմո Քարթլիի շրջանի սուննի և շիա հավատացյալների շրջանում: Ադրբեջանը փորձում է իր ազդեցությունը տարածել գլխավորապես էթնիկ-մշակութային ինքնության գործոնի շեշտադրմամբ: Թուրքիայի դեկավարությունը տնտեսական բաղադրիչին զուգահեռ առանձնահատուկ կարևորություն է տալիս կրոնական, կրթական, մշակութային և հումանիտար ոլորտների նախաձեռնություններին¹⁷: Քվեմո Քարթլիի և

¹⁴ Motika R., “Islam in Post-Soviet Azerbaijan”, Archives des Sciences Sociales des Religions, No 115,

¹⁵ Метревели Е., Абашидзе Т., Жвания И., Китиашвили А., Квемо Картли: вызовы и перспективы; Тбилиси, 2014, стр. 7-8,

¹⁶ Inasaridze L., “Meskhetian return stirs Georgian dissent”, IWPR Caucasus Reporting Service, 2003, p. 163,

Վերջին տարիներին Մարնեուլիից 200 երիտասարդներ են մասնակցել կրոնական դասընթացների, իսկ Քվեմո Քարթլիի շրջանից այդ թիվը հասնել է 600-ի: Մանրամասն տե՛ս Gürcistan'da Müslüman Topluluklar: Azınlık Hakları, Kimlik, Siyaset, ed. Aydınğün A., Asker A., Şir A.Y, Ankara 2016, ss. 221-223

¹⁷ Թեև այս տարածշրջանում հանդիպող առանձին դեպքերի՝ թուրքական ծավալապաշտական և գաղափարական նկրտումնումները հետխորհրդային շրջանում հիմնականում միտված էին Աջարիային

Կախեթի շիական համայքները մշտապես գտվում են նաև Իրանի տարաբաժաշրջանային քաղաքական օրակարգում: Իրանի կրոնական կազմակերպություններն անթաքույց աշխատում են Մաոնեուլիի և Գարդաբանի գյուղական բնակավայրերում, որտեղ առկա է կրթական անհամաչափություն շրջկենտրոնների համեմատությամբ¹⁸: Վերոնշյալ երեք պետությունների կրոնական և մշակութային ակտիվությունը դրսևորվում է մզկիթների կառուցման, իսլամական հոգևոր դպրոցների ֆինանսավորման, կրոնական գրականության տարածման և տարբեր մշակութային ու կրթական ծրագրերի իրականացման ֆինանսավորմամբ¹⁹:

Սակայն հետևելով վերջին երկու տարիներին ծավալվող գործընթացներին՝ նկատելի են այս տարածաշրջանում Թուրքիայի կողմից նաև Ադրբեջանով միջնորդավորված քաղաքական ակտիվացման նախաձեռնություններ, որոնք նաև միտված են Իրանի դերի և ազդեցության նվազեցմանը:

Արտաքին ազդեցության տարածման լավագույն քարոզիչներ դիտարկվում են նոր սերնդի մուսուլման հոգևորականները: Վրաստանում ավագ սերնդի հոգևորականությունն այլևս չէր կարող պատասխաններ տալ երիտասարդների զգայուն աստվածաբանական հարցերին, քանի որ ներփակված լինելով խորհրդային միջավայրում, կտրված էր իսլամական ումմայից և գաղափարական զարգացման նոր միտումներից: Հոգևորականների նոր սերունդը, որ աստվածաբանական կրթություն է ստացել Սաուդյան Արաբիայի, Թուրքիայի և Իրանի բարձրագույն կրոնական հաստատություններում, ունի բարձրակարգ կրոնական գիտելիքներ, համապատասխան քարոզչական հմտություններ և արտաքին աջակցություն՝ երիտասարդ մուսուլմանների համախմբման և հավաքագրման համար:

Նշենք, որ արտաքին ֆինանսական և գաղափարական աջակցությունն իրականացվում է բավական փակ ձևաչափով և միակ փաստը, որ մատնանշում է այսպիսի աջակցության գոյությունը դրսում տպված բազմահատոր կրոնական գրականությունն է, որը տրամադրվում է մզկիթներին ու հավատացյալներին տարբեր կառույցների միջոցով:

Պետությունը չունի վերահսկողության գործիքակազմ՝ տարածվող գրականության, ուսումնական ծրագրերի մշտադիտարկման համար, իսկ իսլամական կրթօջախներից միայն մի քանիսն են համագործակցում տեղեկատվության փոխանակմամբ՝ քաղաքացիական

և Ջավախքին: Մանրամասն տե՛ս՝ Ter-Matevosyan V., Turkish soft power politics in Georgia: Making sense of political and cultural implications; Religion and Soft Power in the South Caucasus; Ed. by Jödicke A., New York, Routledge, 2017, pp. 21-41

¹⁸ Корни насильственного экстремизма и радикализации в Азербайджане и Грузии, с. 23;

<http://library.fes.de/pdf-files/bueros/georgien/14973.pdf>

¹⁹ Islam in Georgia: Policy and integration, Research report, Caucasian House, The Center of cultural relations, Tbilisi, 2016, p. 25.

հասարակության կազմակերպությունների, ակադեմիական կամ լրատվամիջոցների ներկայացուցիչների հետ:

Եզրակացություն

Վրաստանի Հայաստանին սահմանակից շրջանների մեծ մասը բնակեցված է մուսուլմաններով՝ գլխավորապես շիաներով, որտեղ առկա են մի շարք հիմնախնդիրներ: Մասնավորապես՝ զգալի թվով շիաներ չեն խոսում վրացերեն և հաղորդակցության հիմնական լեզուն շարունակում է մնալ ռուսերենը: Վերջին շրջանում պետությունն իրականացնում է ինտեգրման մի շարք ծրագրեր, որոնց նպատակը երկրի շիա բնակչության առավելագույն ներգրավումն է վրացական հասարակությունում:

Վրաստանի շիայաբնակ շրջաններում տարածաշրջանային երեք պետությունները՝ Իրանը, Թուրքիան և Ադրբեջանը փորձում են իրենց ազդեցությունը տարածել տնտեսական, էթնիկ, մշակութային և կրոնական գործիքակազմի շեշտադրմամբ:

Վրացական կողմից Հայաստանի սահմանակից բնակավայրերում Թուրքիայի և Ադրբեջանի կողմից հետևողականորեն իրականացվում է «փափուկ ուժի» վտանգավոր քաղաքականություն՝ մեծացնելով թյուրքական տարրի ազդեցությունն ու փորձելով փոփոխել ժողովրդագրական պատկերը: Հետագայում սա հնարավորություն կտա Վրաստանի տարածքում ստեղծել Թուրքիան Ադրբեջանին կապող թյուրքական բնակավայրերի միջանցք, ինչն ակնհայտ անվտանգային խնդիրներ է առաջացնելու ոչ միայն Հայաստանի, այլև Վրաստանի համար:

Թուրքիայի համար Վրաստանն ունի և՛ աշխարհաքաղաքական և՛ աշխարհատնտեսական կարևորություն՝ դեպի Կովկաս և Կենտրոնական Ասիա ամենակարճ և կայուն տարանցիկ ծառայելու տեսանկյունից: Հարավային Կովկասում ուժերի նոր վերադասավորման պայմաններում Անկարան և Բաքուն շարունակելու են գործադրել հնարավոր ամբողջ գործիքակազմը՝ ներդրումային, մշակութային, կրոնական, գաղափարական և ռազմական, Վրաստանն իրենց ուղեծրում պահելու համար:

SHI'I COMMUNITY OF GEORGIA: REALITIES AND FEATURES

Lilit Harutyunyan (IOS NAS RA), Tatevik Manukyan (IOS NAS RA)

SUMMARY

Due to current processes and developments unfolding in the modern world, a greater attention has been drawn to the situation pertaining to Muslim minority communities worldwide, and Georgia is no exception. The Muslim community is the largest religious minority group in Georgia. All Islamic communities and institutions in

Georgia, be they Sunni or Shi'i, are theoretically under the central authority of the imam of Tbilisi's central mosque, himself dependant on the Baku-based Administration of the Muslims of the Caucasus.

The researches, conducted in Georgia have demonstrated that despite the historic experience of co-existence between diverse religious groups, the country experiences longstanding problems related to the lack of integration of various religious denominations into mainstream communities. The article examines the features of the Shia factor and the issues of external influence of "soft power" in the processes of integration and activities of religious minorities in Georgia.

ШИИТСКАЯ ОБЩИНА ГРУЗИИ: РЕАЛИ И ОСОБЕННОСТИ

Лилит Арутюнян (ИБ НАН РА), Татевик Манукян (ИБ НАН РА)

В контексте процессов и реалий относительно проблематики мусульманских меньшинств в современном мире Грузия не является исключением. Из религиозных меньшинств мусульманская община Грузии - самая большая. Все исламские общины и институты в Грузии, будь то суннитские или шиитские, теоретически подчиняются власти имама центральной мечети в Тбилиси, под эгидой Управления мусульман Кавказа в Баку.

Исследования, касающиеся Грузии, показывают, что, несмотря на исторический опыт сосуществования различных религиозных групп, в стране существуют фундаментальные проблемы, связанные с интеграцией различных религиозных конфессий с основной общиной. В статье рассматриваются особенности шиитского фактора и проблемы внешнего влияния "мягкой силы" в процессах интеграции и деятельности религиозных меньшинств Грузии.

Լիլիթ Հարությունյան, պ.գ.թ., դոցենտ, ՀՀ ԳԱԱ ԱԻ արաբական երկրների բաժնի վարիչ,
lily_har77@hotmail.com, հեռ. 093 55 91 94

Տաթևիկ Մանուկյան, ՀՀ ԳԱԱ ԱԻ Թուրքիայի բաժնի գլխաշխատող
mtatevik77@gmail.com, հեռ.091 42 21 49

ՇԻԱՅԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ԳՈՐԾՈՆՆ ԱԴԻԲԵԶԱՆԱԻՐԱՆԱԿԱՆ ՀԱՐԱԲԵՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐՈՒՄ

ԱՐԱՔՍ ՓԱՇԱՅԱՆ

ՀՀ ԳԱԱ ԱԻ առաջատար գիտաշխատող, պ.գ.թ.
ԵՊՀ Արևելագիտության ֆակուլտետի դոցենտ
ք. Երևան, Հայաստանի Հանրապետություն
a_pashayan@hotmail.com

ՆԱԶԵԼԻ ՆԱՎԱՍԱՐԴՅԱՆ

ՀՀ ԳԱԱ ԱԻ ավագ գիտաշխատող, պ.գ.թ.
ԵՊՀ Արևելագիտության ֆակուլտետի դասախոս
ք. Երևան, Հայաստանի Հանրապետություն
naznav24@gmail.com

Համառոտագիր

Հոդվածի նպատակն է՝ քննության ենթարկել հետաևակախության տարիներին և դրան հաջորդած շրջանում Ադրբեջանում Իրանի Իսլամական Հանրապետության (ԻԻՀ) կրոնական ազդեցության նպատակները, շարժառիթները, վեր հանել դրա առանձնահատկություններ, դրսևորումներն ու կերպափոխման փուլերը: Հետազոտության խնդիրն է նաև ցույց տալ Ադրբեջանում Իրանի կրոնական ազդեցության հետևանքներն ու հեռանկարը:

Ուսումնասիրության վերջում հանգել ենք այն եզրակացության, որ չնայած իրանական ազդեցությունն Ադրբեջանի կրոնական ու մշակութային դաշտում պատմական խոր արմատներ ունի, այնուհանդերձ, անկախացումից ի վեր Ադրբեջանին մտահոգում էր այն հանգամանքը, որ Իրանը ցանկանում էր արտահանել քաղաքական շիայականությունը՝ Ադրբեջանում ստեղծելով կրոնասիրությամբ աչքի ընկնող իրանամետ սոցիալական հենարաններ, այդ թվում՝ իրանական ծագում ունեցող տեղաբնիկների շրջանում: Արդյունքում, հետխորհրդային գաղափարական վակուումի պայմաններում Ադրբեջանը քաղաքական և քաղաքակրթական առումով կողմնորոշվեց դեպի Թուրքիան: Բաքուն ամեն կերպ ցանկանում էր պահպանել պետության աշխարհիկ բնույթը՝ հակազդելով Իրանի հարաճուն կրոնական ներթափանցումներին: Չնայած Ադրբեջանի ազգային անվտանգությանը հիմնականում հաջողվեց չեզոքացնել կրոնական խողովակներով տարածվող «իրանական վտանգները», այնուամենայնիվ, իրանական ազդեցությունն Ադրբեջանում ունեցավ խոր և անշրջելի հետևանքներ՝ կրոնական նոր ինքնությունների, կրոնական պահպանողական շրջանակների, քաղաքական իսլամիզմի և շիայական քաղաքացիական ակտիվության ձևավորման հարցում:

Բանալի բառեր՝ *Ադրբեջան, Իրան, Թուրքիա, Նարդարան, շիայականություն, թյուրքականություն, խումեյնիզմ, «փափուկ ուժ», կրոնական ինքնություն, քարոզչություն, մզկիթ, այաթոլլա:*

Ներածություն

Հետաևակախության շրջանում հասարակական-քաղաքական վերափոխումների առումով Ադրբեջանը զարգացավ էթնիկ՝ թյուրքական ինքնության և Թուրքիայի աշխարհիկ կառավարման մոդելի ուղիով: Դրան ուղղակիորեն նպաստեցին նաև Ադրբեջանի էներգետիկ ու ռազմական ոլորտների վեկտորների ուղղորդումը դեպի Իրանի տարածաշրջանային մրցակիցներ Թուրքիա և Սաուդյան Արաբիա, ինչպես նաև՝ Իրանի աշխարհաքաղաքական հակառակորդներ ԱՄՆ և Իսրայել: Իրանի նկատմամբ միջազգային պատժամիջոցների և դրան հետևած գործընթացների արդյունքում, որոնցից կարևոր էր Իրանի դուրս մղումը

կասպիցծովյան և հարավկովկասյան նավթագազային գործընթացներից, Իրանը որոշակիորեն մեկուսացվեց: Այնուհանդերձ, Թեհրանը ճկունություն դրսևորելով Ադրբեջանի հետ հարաբերություններում՝ այդ երկրում իր ազդեցության ամրապնդման նպատակով մշտապես կարևորել և առաջնահերթություն է տվել «փափուկ ուժի» քաղաքականությանը²⁰: Չնայած այն հանգամանքին, որ նախագահի պաշտոնը ստանձնելուց հետո բարեփոխիչ Հ. Ռոհանին (2013 թ. մինչ օրս) իրանաադրբեջանական համագործակցության վերալիցքավորման նպատակով սկսեց կարևորել տնտեսական հարաբերությունների զարգացման գործոնը, Ադրբեջանի իշխանությունները շարունակեցին արտաքին, այդ թվում՝ իրանական, կրոնական ներթափանցումների դեմ կոշտ հակազդեցությունը: Կրոնական բաղադրիչն այդ երկրների հարաբերություններում շարունակեց մնալ առավել զգայուն խնդիրից մեկը²¹:

Իրանի քաղաքականությունն Ադրբեջանում անկախացումից հետո

1991 թ. ԽՍՀՄ-ի փլուզումը նոր հնարավորություններ ստեղծեց Իրանի համար Ադրբեջանում իր ազդեցությունն ընդլայնելու համար՝ հաշվի առնելով երկրամասի հետ ունեցած պատմական, կրոնական և մշակութային դարավոր կապերը: Ադրբեջանի հետ հարաբերությունների սերտացումը հնարավորություն կտար Իրանին՝ նվաճել նոր շուկա, շահեկանորեն համագործակցել Կասպից ծովի խնդիրների շուրջ, ի դեմս Ադրբեջանի ձեռք բերել քաղաքական նոր դաշնակից՝ ուժեղացնելով շիայական տանդեմը, տարածաշրջանում Թուրքիայի հետ մրցակցության մեջ առավելություն ձեռք բերել, սերտացնել կապերն Ադրբեջանի իրանական ծագում ունեցող տեղաբնիկ ժողովուրդների՝ թալիշների ու կովկասյան պարսիկների՝ թաթերի հետ, տարածելու խոմեյնիզմի գաղափարները, որի կարևոր սկզբունքներից է՝ «վելայաթ-ե ֆադիհի» հայեցակարգը, նաև՝ հակազդելու Իրանական Ադրբեջանի (Ատրպատականի) հարցի շուրջ շահարկումներին²²:

Չնայած ամենատարբեր ոլորտներում Իրանի հետ ձևավորված բազմակողմ համագործակցությանը, այնուամենայնիվ, ժամանակ առ ժամանակ երկկողմ հարաբերություններում ի հայտ էին գալիս լարվածության օջախներ: Իրանը դիտարկվում էր որպես ոչ վստահելի գործընկեր, որը ոչ միայն ձգտում էր Ադրբեջանում տարածել իր կրոնական և քաղաքական ազդեցությունը, այլև համագործակցում էր Հայաստանի հետ՝ դարաբաղյան հակամարտության հարցում ունենալով որոշակի հավասարակշռված մոտեցում, ինչը Բաքուն ընկալում էր բացասական լույսի ներքո: Ադրբեջանում Իրանի կրոնական ազդեցությունը բավական ուժեղ էր 1990-ականների առաջին կեսին: Հետանկախության շրջանում Ադրբեջանը Մերձավոր Արևելքի երկրների հետ վարում էր բաց դռների քաղաքականություն, ինչը զգալիորեն հեշտացնում էր նշված փուլում Իրանի ներթափանցումն Ադրբեջան: Այս ժամանակահատվածում Ադրբեջանը, կարելի է ասել, հեղեղված էր իրանցի միսիոներներով,

²⁰ Իրանի «փափուկ ուժի» քաղաքականության մասին տե՛ս Anar Valiyev, Iranian soft power in Azerbaijan: Does religion matter?, Religion and Soft Power in South Caucasus, 1 st edition, 2017, Routledge, p. 86-87.

²¹ Ansgar Jödicke, Shia groups and Iranian religious influence in Azerbaijan: the impact of trans-boundary religious ties on national religious policy, Eurasian Geography and Economics, Volume 58, 2017- Issue 5: Recinfiguration of Political Space in the South Caucasus, p. 8-9.

²² Кулиев, Эльмир, Азербайджан: иранский вектор религиозного возрождения, [Центральная Азия И Кавказ](#), 2005, № 5 (41), с. 165.

իրանական բարեգործական, կրոնական և մշակութային կազմակերպություններով²³: 1993 թ. -ից մինչև 2014 թ. -ը Ադրբեջանում «Իմամ Խոմեյնիի բարեգործական հիմնադրամի» և «Իմամ Ալիի» մասնաճյուղերը ակտիվ գործունեություն են ծավալել: Իրանը զգալի միջոցներ է ներդրել Ադրբեջանում շիայական մի շարք մզկիթներ վերանորոգելու և նորերը կառուցելու, ինչպես նաև բազմաթիվ ադրբեջանցի երիտասարդների՝ աստվածաբանական կրթությունն Իրանում կազմակերպելու հարցում²⁴:

Հետանկախության շրջանում և հետագա տարիներին Ադրբեջանում Իրանի «փափուկ ուժի» կրոնական բաղադրիչի քաղաքականությունը զգալի արդյունքներ տվեց: Թեհրանը լուրջ ջանքեր գործադրեց՝ Ադրբեջանում ձևավորելու նաև իսլամի քաղաքականացման գործընթաց: Թաթերով բնակեցված ապշերոյան Նարդարան ավանում 1991 թ. ստեղծվեց անկախ Ադրբեջանի պատմության մեջ առաջին կրոնաքաղաքական՝ «Ադրբեջանի իսլամական կուսակցությունը» (ԱԻԿ), որն ուներ հակաթյուրքական, հակախորաթյեղական և հակաարևմտյան ուղղվածություն, աչքի էր ընկնում որպես խոմեյնիզմի գաղափարների աջակից: Կուսակցության գործունեությունն արգելվեց 1995 թ., սակայն այն շարունակեց գործել կիսաօրինական դաշտում: Կուսակցության հիմնադիրը շիայական պահպանողական հայացքներով աչքի ընկնող Մովսուս Մամադովն էր՝ նարդարանցի:

Հատկանշական է, որ Ադրբեջանում գործել են նաև մեծ թվով իրանական մադրասաներ՝ կրոնական դպրոցներ²⁵: Ադրբեջանում կրոնական քարոզչական գործունեություն են ծավալել իրանցի միսիոներներ, այաթոլլաներ, առհասարակ՝ շիա հոգևորականներ: Ադրբեջանի հասարակական-քաղաքական կյանքում որոշակի տրամադրություններ է ստեղծել նաև Իրանի աջակցությամբ ստեղծված «Հեզբալլահ» անունով՝ լիբանանյան նույնանուն շարժման հետ կապ չունեցող մի կառույց, որին 2000 թ. իշխանությունները մեղադրեցին ադրբեջանցի հայտնի գիտնական, ակադեմիկոս Զիա Բունիաթովի սպանության (1997թ. փետրվար) մեջ²⁶:

Իրանական «փափուկ ուժի» կրոնական բաղադրիչն ու դրա գործիքակազմը

Հետխորհրդային շրջանում Ադրբեջանում իրանական կրոնական քաղաքականությունը, սերտորեն պայմանավորված լինելով Ադրբեջանի շուրջ ինչպես արտաքին քաղաքական գործընթացներով, այնպես էլ հասարակական-քաղաքական ներքին զարգացումներով, կերպափոխումների մի շարք փուլեր է անցել, որոնցից կառանձնացնենք հետևյալ ուղղությունները՝

1. Կառույցներ և կազմակերպություններ, որոնք ուղղակի ստեղծվել, դեկլարվել կամ առնվազն ֆինանսավորվել են Իրանի կողմից: Դրանց թվում է՝ ԻԻՀ Մշակույթի և իսլամական կոդմոնոքլազմի նախարարության վերահսկողության տակ գործող Իրանի մշակութային կենտրոնը, որն Ադրբեջանում ԻԻՀ դեսպանատան աջակցությամբ գործունեություն է

²³ «Իմամ Խոմեյնիի բարեգործական հիմնադրամի» մասնաճյուղը Ադրբեջանում ունեցել է հարյուրից ավել մասնաճյուղեր: Մանրամասն տե՛ս Anar Valiyev, *Azerbaijan: Islam in a Post-Soviet Republic, Middle East Review of International Affairs*, 2005, 9 (4).

²⁴ Ա. Փաշայան, Իսլամն Ադրբեջանում. անցյալը և ներկան, Եր., 2014, էջ 87-93:

²⁵ International Crisis Group, *Azerbaijan. Independent Islam and the State*. IGG Europe Report 191, 2008.

²⁶ Central Asia and the Northern Caucasus: Salafis, Shi'ites, and Jihadists, <https://mesbar.org/central-asia-northern-caucasus-salafis-shiites-jihadists/>, January 1, 2014 «Հեզբալլահը» Զիա Բունիաթովի նկատմամբ մահվան դատավճիռ էր սահմանել դեռևս 1996 թ.՝ նրան մեղադրելով իսրայելական Մոսադի գործակալ լինելու և Ադրբեջանում սիոնիզմը տարածելու մեջ:

ծավալել ոչ միայն մշակութային դիվանագիտության, այլ նաև կրոնական ոլորտում՝ կազմակերպելով Ղուրանին նվիրված միջոցառումներ և մրցույթներ, շիայական գրականության հրատարակություն, կրոնի դասախոսություններ, ինչպես նաև իրանական լեզուների և Իրանի ուսումնասիրության ծրագրեր: Մասնավորապես տպավորիչ է Իմամ Խոմեյնիի հիմնադրամի գործունեությունը: Իրանական մարդասիրական և մշակութային գործունեությունն ունեցել է քաղաքական և կրոնական բաղկացուցիչներ: Մշակութային կենտրոնները սերտ կապեր են հաստատել մզկիթների հետ և շատ դեպքերում իրենք էլ ծառայել են որպես մզկիթներ:

2. Ադրբեջանի շիայական համայնքներին ֆինանսական, տեղեկատվական, սոցիալական, գաղափարական և այլնայլ աջակցությունների տրամադրում, ինչը հնարավորություն է ստեղծել Ադրբեջանում ձևավորել իրանամետ քարոզչության օջախներ: Իրանի գաղափարական և ֆինանսական օժանդակությամբ 100-ից ավել մադրասաներ և կրոնական ուսումնական կենտրոններ են գործել: Քարոզչության կարևոր բաղկացուցիչներից է եղել կրոնական գրականության մեծ ծավալների հասնող մատակարարումները:
3. Իրանական քարոզչությունն առնչվել է նաև շիայական ծիսակարգերի, շիայական սրբավայրերի այցելությունների և ուխտագնացությունների, այլ կերպ ասած՝ կրոնական զբոսաշրջության ակտիվացմանն Ադրբեջանում:
4. Իրանական քարոզչությունն անքակտելիորեն կապ է ունեցել նաև շիա բարձրաստիճան հոգևոր առաջնորդներին կամ հեղինակություններին հետևելու ավանդույթն Ադրբեջանում առաջ տանելու հետ: Ադրբեջանում շատերն իրենց կրոնական կենտրոնը համարել և համարում են Իրանը: Խնդիրն այն է, որ Ադրբեջանում գոյություն չունի շիայական կրոնական հեղինակությունների՝ «մարջայե թաղիդի» ինստիտուտը: Ադրբեջանում դրա ներդրմանը նպաստել են նաև ժամանակակից տեխնոլոգիաները, սոցիալական մեդիան, այաթոլանների հիմնադրամներից կատարված ֆինանսավորումները և այլն: Տարիներ ի վեր Իրանից իրականացվել է կրոնական հեղինակությունների ֆեթվաների, կոչերի և հայտարարությունների տարածում Ադրբեջանում՝ ադրբեջաներենով: Հասարակական առանձին կրոնասեր խմբերի համար Ադրբեջանում կրոնական հեղինակություններ են համարվել ազերիական ծագմամբ և պահպանողական հայացքներ ունեցող այաթոլաներ Մուհամեդ Ֆազիլ Լենքորանին (1931-2007), Ջավադ Թաբրիզին (1926-2006) և այլք:

Իրանի գրավչությունը բարձրացնող տարբեր տեղեկատվական ծրագրերի իրականացումը նույնպես մաս է կազմել ընդհանուր քարոզչությանը: Այս ուղղության առավել ազդեցիկ գործիքը Ադրբեջանում հեռարձակվող իրանական «Սահար» ռադիո-հեռուստատեսային ալիքն է, որի հաղորդումները հեռարձակվում են հիմնականում ադրբեջաներենով և լուսաբանում Ադրբեջանի ներքաղաքական զարգացումները, տեղաբնիկներին առնչվող խնդիրները առավելապես քննադատական լույսի ներքո, ի հեճուկս ադրբեջանական կառավարության դժգոհության: «Սահարը» մեծ ժողովրդականություն ունի հատկապես Ադրբեջանի հարավային՝ թալիշաբնակ շրջաններում²⁷:

²⁷ Hema Kotecha, Islamic and Ethnic Identities in Azerbaijan: Emerging trend and tension. A Discussion Paper. OSCE. Baku, 2006, p. 28.

1. Իրանը լայնորեն աջակցել և աջակցում է կրոնական կրթական ծրագրերին, այդ թվում՝ Իրանի Ղոմ շիայական հոգևոր-կրթական կենտրոնում՝ ստանձնելով ադրբեջանցի երիտասարդների ուսումնառության մեկենասությունը, ինչը նպաստեց Ադրբեջանում Իրանի դիրքերի ամրապնդմանը: Աստվածաբանի կամ բարձրաստիաձան շիա հոգևորականի աստիճանակարգ հնարավոր է ստանալ Իրանի և Իրաքի շիայական հայտնի բարձրագույն կրթական կենտրոններում ուսանելուց և այդ ոլորտում որոշակի գործունեություն ծավալելուց հետո՝ շիայական կրոնագիտական հիերարխիկ աստիճանակարգին համապատասխան: Հատկանշական է, որ Ադրբեջանում, Թուրքիայի ֆինանսական աջակցությամբ, Բաքվի համալսարանում գործող Աստվածաբանության ֆակուլտետը սուննիական ուսմունքի գերակայության պատճառով շատ դեպքերում գրավիչ չէ շիայական քարոզչության տեսանկյունից: Մյուս կողմից՝ Կովկասի մուսուլմանների վարչության (ԿՄՎ) հովանու ներքո գործող Իսլամական համալսարանը, որը պատրաստում է շիա հոգևորականներ, լիովին ընդունելի չէ Իրանի և շիայական առավել պահպանողական շրջանակների համար, ինչը նրանք հիմնավորվում են նախ՝ կրթական ծրագրերի ոչ պատշաճ մակարդակով, երկրորդ՝ սուննի աստվածաբանության հետ սերտ համագործակցության պայմանով, ինչը պետական այդ կառույցի նպատակներից է²⁸:

Պետությունն արտաքին կրոնական ներթափանցումների դեմ

Ադրբեջանում ատաքին կրոնական ներթափանցումները սահմանափակելու նպատակով 1992-2011 թթ. ընթացքում իշխանությունները «Դավանանքի ազատության մասին» օրենքում 14 անգամ փոփոխություններ իրականացրեցին: Կրոնական զարթոնքի և վերախոխման տարբեր փուլեր անցնելուց հետո իսլամն Ադրբեջանում ենթարկվեց պետական խիստ վերահսկողության: 2009 թ. սկսած Ադրբեջանի կառավարությունն ընդունեց մի շարք օրենքներ և իրավական ակտեր՝ իսլամական կազմակերպությունների և քաղաքական կուսակցությունների գործունեության սահմանափակումների և պետական վերահսկողության մեխանիզմների հստակեցման վերաբերյալ: Սահմանափակվեցին կրոնական քարոզչության հնարավորությունները, իսկ կրոնական գործիչներին արգելվեց մասնակցել համազգային ընտրություններին: Քաղաքական կուսակցությունների մասին օրենքն արգելեց նաև կրոնաքաղաքական կառույցների ստեղծումը, կրոնական գործիչների անդամագրումը կուսակցություններում²⁹:

2001 թ. Կրոնական կազմակերպությունների հետ աշխատանքի պետական հանձնաժողովի (ԿԿԱՊՀ) տեղեմամբ կրոնական բոլոր կառույցներն անցան նրա իրավասության ներքո և 2009 թ. «Դավանանքի ազատության մասին» օրենքում արված փոփոխությամբ՝ Ադրբեջանում կրոնական քարոզչությունը հնարավոր դարձավ միայն պետական այդ կառույցի թույլտվությամբ: Նշված փոփոխությունների համաձայն՝ խստացվեց կրոնական կազմակերպությունների գրանցման կարգը և լրացուցիչ լիազորություններ շնորհվեց Կովկասի մուսուլմանների վարչությանը³⁰:

²⁸ Ansgar Jödicke, Shia groups and Iranian religious influence in Azerbaijan: the impact of trans-boundary religious ties on national religious policy, Eurasian Geography and Economics, Volume 58, 2017- Issue 5: Reconfiguration of Political Space in the South Caucasus, p. 10.

²⁹ Vahram Ter-Matevosyan & Nelli Minasyan, Praying Under Restrictions: Islam, Identity and Social Change in Azerbaijan, Europe-Asia Studies, Vol. 69, No. 5, July 2017, p. 825.

³⁰ Նույն տեղում, 821-822:

2009 թ. քրեական և վարչական օրենսգրքերի լրացուցիչ փոփոխություններով՝ քրեականացվեցին, առանց պատկան մարմինների համաձայնության, կրոնական գրականության հրատարակումը, տարածումն ու ներմուծումը: 2013 թ. նախագահի հաստատմամբ «Դավանանքի ազատության մասին» օրենքում արված լրամշակումների համաձայն՝ կրոնական գրականության, տեսաձայնագրված նյութերի օգտագործումը, հրատարակումը, տարածումն ու ներմուծումը կարգավորվում էր համապատասխան պետական մարմինների՝ ԿՄՎ-ի և ԿԿԱՊՀ-ի թույլտվությամբ: Այսուհանդերձ, լիովին մեկուսացնել «ոչ պաշտոնական իսլամի» ներթափանցումն Ադրբեջանի հասարակական և քաղաքական կյանք, չհաջողվեց: Արգելքները կրոնական գործունեությունը դարձրեցին ընդհատակյա, ինչն էլ իր հերթին իշխանություններին մղեց բռնաճնշումների: Պետությունը չխուսափեց «պաշտոնական իսլամից» դուրս գործող կրոնական առաջնորդների և ակտիվիստների ձերբակալություններից և բանտարկություններից, «պաշտոնական իսլամից» դուրս՝ կրոնական գրականության բռնագրավումից, մզկիթների փակումից, կրոնական բովանդակությամբ կայքերի արգելափակումից, հիջաբի և կրոնական տարրեր պարունակող հանդերձանքի արգելքից, Աշուրայի ծիսական արարողության սահմանափակումներից և այլն³¹:

Հիջաբի օրակարգն Ադրբեջանում. իրանական աջակցություն

Իրանը ոչ պաշտոնական աջակցություն է ցույց տվել նաև Ադրբեջանում իսլամական գլխաշորի՝ հիջաբի օրակարգի ձևավորմանը, դրա ներդրմանն ու առհասարակ՝ խնդրի քաղաքականացմանը: Դեռևս 1998 թ., երբ Ներքին գործերի նախարարությունը անձնագրերի համար պաշտոնապես արգելեց հիջաբով լուսանկարը, գտնվեցին կանայք, ովքեր հրաժարվեցին անձնագրերից: Իրանամետ տրամադրություններով հայտնի Բաքվի շիայական Ջումա մզկիթի համայնքը 2005 թ. սկսեց «Իմ գլխաշորը իմ հպարտությունն է» խորագրով քարոզարշավը³²: Նշենք, որ Ջումա մզկիթի նախկին իմամ, շիա քարոզիչ, աստվածաբան Հաջի Իլքար Իբրահիմօղլին ևս համարվում է իրանամետ գործիչ, ով աստվածաբանական կրթություն է ստացել Իրանում:

2010 թ. հիջաբի օրակարգը սկսեց ավելի ընդգծված քաղաքական նշանակություն ձեռք բերել այն բանից հետո, երբ Կրթության նախարարությունը պաշտոնապես արգելեց դպրոցներում և կրթական հաստատություններում կրոնական գլխաշորի կրումը: 2010 թ. դեկտեմբերին և 2011 թ. մայիսին հիջաբի արգելքի դեմ Բաքվում տեղի ունեցած ցույցերը, ըստ իշխանական աղբյուրների, համակարգվել էին հիմնականում Աբդուլ Սուլեյմանովի և Թալեհ Բադիրզադեի կողմից, ովքեր համարվում էին իրանական քարոզչության և Ադրբեջանի իսլամական կուսակցության հետ կապ ունեցող մարդիկ: 2011 թ. մայիսի 6-ին, նշված ցույցերին մասնակցելու համար ԱԻԿ առնվազն 65 անդամ ձերբակալվեց: ԱԻԿ նախագահ Մովսուս Սամադովը, ով ձերբակալվեց 2011 թ. հունվարին, նախագահ Ի. Ալիևի դեմ խիստ քննադատական ելույթից հետո, իր դատավարության ժամանակ, բառացիորեն նշեց հետևյալը. «Մենք ընդդիմություն ենք այս կառավարությանը, որովհետև այն իրեն ենթակա է դարձրել սիոնիզմին: Սիոնիստներն իրենց վերահսկողության տակ են պահում Ադրբեջանը... մարգարեի

³¹ Նույն տեղում, 827:

³² Sofie Bedford, *Islamic Activism in Azerbaijan: Repression and Mobilization in a Post-Soviet Context*. Doctoral Thesis. Stockholm University, <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:200259/FULLTEXT01>, 2009, p. 133.

ծաղրանկարները տեղ են գտնում օրաթերթերում, հիշաբն արգելվում է, մզկիթները քանդվում են, մուսուլմանական երկրում այսպիսի բաներ չեն կարող կատարվել»³³:

Նշենք, որ 2010-2011 թթ. գլխաշորի արգելքի դեմ կազմակերպված բողոքի գործողություններին, ըստ աղբյուրների իշխանական աղբյուրների, աջակցել էին իրանական մի շարք այաթոլլաներ ևս, այդ թվում՝ Նասեր Մաքարեմ Շիրազին, Բաքվում Իրանի մշակութային կենտրոնը և այլն³⁴: Բաքուն Իրանին մեղադրել է Աղբյուրների ներքին գործերին միջամտելու մեջ: Այս շրջանում Աղբյուրներում հիշաբնի հետ կապված ակտիվ հասարակական քննարկումներ են ծավալվել: Առաջ է քաշվել այն տեսակետը, որ Աղբյուրներում հիշաբնի խնդիրը քաղաքականացված է, որին նպաստում են արտաքին, մասնավորապես՝ իրանական, ուժեր: Առանձին ուսումնասիրողների կարծիքով՝ հիշաբնի օրակարգը կարևոր տեղ է զբաղեցնում Աղբյուրներում Իրանի կրոնա-քաղաքական ընդլայնման քաղաքականության մեջ³⁵:

Նարդարանը՝ պահպանողական շիայականության միջնաբերդ . «Մուսուլմանական միասնություն» գործունեությունը

Հայտնի է, որ քաղաքական իսլամիզմի, մասնավորապես իրանամետ շիայական համայնքների նկատմամբ աղբյուրների իշխանությունների հետևողական բռնաճնշումների (որոնք իրականացվել են ահաբեկչության և կրոնական ծայրահեղության դեմ պայքարի քողի ներքո) ամենացայտուն դրսևորումները տեղ են գտել Նարդարանում³⁶: Նարդարանը շուրջ 25 տարի է, ինչ ալիյան վարչակարգի կրոնական քաղաքականության գարշապարն է: Դեռևս 1990-ականներից իշխանությունները հետևողական պայքարել են «Աղբյուրների իսլամական կուսակցության» դեմ, իսկ 2000-ականների սկզբին՝ ԱԻԿ-ին փոխարինելու եկած «Մուսուլմանական միասնություն» շարժման դեմ, որը որդեգրելով ԱԻԿ-ի քաղաքական և հասարակական ուղեգծը՝ ընդդիմադիր շարժում ծավալեց Աղբյուրներում մուսուլմանների իրավունքների սահմանափակման դեմ՝ պահանջելով ոչ միայն Նարդարանի սոցիալ-տնտեսական հարցերի հրատապ լուծումներ, այլ նաև ազատագրված գործիչների՝ «խղճի բանտարկյալների» ազատ արձակում: 2002 թ. Նարդարանում իշխանությունների դեմ հուզումներն ու բողոքի զանգվածային ցույցերը, որոնք կրկնվեցին 2006, 2010, 2011, 2013 թվականներին, ուղեկցվեցին ոստիկանության և տեղի բնակչության միջև բաց առճակատամբ և արյունալի բախումներով, երկուստեք վիրավորներով և զոհերով: Ոստիկանական ուժերի խիստ ճնշումների և հատուկ գործողությունների արդյունքում, որպես կանոն, կալանավորվում էին

³³Մենք ընդդիմանում ենք այս կառավարությանը, որովհետև նրանք ենթարկվում են սիոնիստներին, [աղբյուրներն] <http://qafqazinfo.az/news/detail/biz-bu-hakimiyete-ona-gore-etiraz-edirik-ki-onlarsionistlere-tabe-olublar-2565>, 2011

³⁴St'u Galib Bashirov, The Politics of the Hijab in Post-Soviet Azerbaijan, Nationalities Papers, 2020, p. 5-6.

³⁵Նույն տեղում, էջ 6:

³⁶ Նարդարանը կրոնական ավանդապաշտությամբ ու պահպանողականությամբ աչքի է ընկել նույնիսկ խոհրդային տարիներին: Խորհրդային շրջանում Նարդարանը ԽՍՀՄ-ի ծաղկաբուծության ամենահայտնի կենտրոններից էր, որը միութենական տնտեսական համակարգի փլուզման հետևանքով հայտնվեց սոցիալ-տնտեսական լուրջ խնդիրների առաջ: Այդ խնդիրներն անտեսվեցին նորանկախ Աղբյուրներում՝ կապված ավանի ընդլուծող ու կրոնասեր կեցվածքի հետ: Նարդարանի հոգևոր կենտրոնը Ռահիմա խանում մզկիթն է, որը կառուցվել է շիայական ութերորդ իմամ Ալի իբն Մուսա Ալ-Ռեզայի (766-818) քրոջ զերազմանատեղիում և տեղացիների շրջանում հայտնի է «Նարդարան փիր» անվամբ: Նարդարանի բնակչությունը մշտապես բախվել է կենցաղային տարրական խնդիրների՝ կապված գազի, ջրի, էլեկտրաէներգիայի մատակարարումների հետ: Ավանում մեծ չափերի է հասնում նաև գործազրկությունը: Нардаран, Кавказский Узел, <https://www.kavkaz-uzel.eu/articles/291187/>, 21 июля 2017 /հասանելի՝ 12.05.2020/

նաև հոգևորականներ: Յույցերի կազմակերպիչներն ու մասնակիցները, մեծ մասամբ, դատապարտվում էին առանձնակի ծանր հանցագործությունների հողվածներով³⁷: Նարդարանի շիաներին լռեցնելու վճռական փուլը մեկնարկեց 2015 թ. հոկտեմբերին, երբ Ադրբեջանի մի շարք քաղաքներում Աշուրայի սգո արարողությունների անցկացման դեմ ձեռնարկվեցին զսպիչ գործողություններ, որից հետո Նարդարանը կրկին դարձավ դիմադրության կենտրոն: 2015 թ. նոյեմբերից մեկնարկեցին Նարդարանի պատժիչ գործողությունները, որոնք նպատակ ունեին վերջնականապես ջախջախել «Մուսուլմանական միասնություն» շարժումը, ձերբակալել նրա առաջնորդ շիա խարիզմատիկ հոգևորական Թալեհ Բադիրզադեին, վերջինիս նարդարանցի համախոհներին՝ լռեցնելով ավանը: Ասվածի ապացույցն է այն փաստը, որ 2017 թ. հունվարի 25-ին Բաքվի դատարանը մեղադրական դատավճռով Թալեհ Բադիրզադեին ու նրա 17 աջակիցների դատապարտեց 20 տարվա ազատազրկման³⁸: Չնայած պետության բռնաճնշումներին, մասնավորապես Նարդարանում իրանական կրոնական ազդեցությունը շարունակում է մնալ հասարակական-քաղաքական և կրոնական օրակարգի լրջագույն գործոն³⁹:

Եզրակացություն

Ադրբեջանի ազգային անվտանգությունը հետանկախության և դրան հաջորդած տարիներին, ընդհանուր առմամբ, կարողացավ կասեցնել երկրում Իրանի կրոնական և քաղաքական ազդեցությունը, որի հաջողությունը պայմանավորված էր մի շարք այլ գործոններով՝ ադրբեջանական հասարակության առավելապես աշխարհիկ բնույթը, հասարակության շրջանում խումեյնիզմի գաղափարների ոչ լայն ժողովրդականությունը, Բաքվի թուրքամետ կողմնորոշումը, իրանական կրոնական ազդեցության դեմ «պաշտոնական իսլամի» կամ «պաշտոնական շիայականության» և պետական մեքենայի կոշտ հակազդեցությունը⁴⁰, նաև՝ սուննի իսլամի շրջանակներում գործող գյուլենականության և վահաբականության որոշակի առաջխաղացումն Ադրբեջանում: Մյուս կողմից, Իրանի արտաքին կրոնական ներթափանցումների դեմ աշխարհիկ և կրոնական իշխանությունների հակազդեցությունն էապես նպաստեց պետության աշխարհիկ ինքնության շուրջ հասարակության հիմնական շերտերի համախմբմանը: Ադրբեջանական իշխանություններին հաջողվեց գերծ պահել կրոնը քաղաքականացումից՝ իսլամը հմտորեն օգտագործելով որպես ազգային ինքնության ձևավորման և համաշխարհային իսլամական ազգին և մուսուլմանական ընտանիքին (ունմային) ինտեգրվելու գործիք: Միևնույն ժամանակ, հակված ենք կարծելու, որ Ադրբեջանում իրանական կրոնական ներթափանցումների և իրանական միջամտության մասին պետության ձևավորած կարծրատիպերը ներքաղաքական օրակարգում առավելապես նպատակ ունեն օրինականացնելու վարչակարգի բռնաճնշումները թե՛ կրոնական և թե՛ աշխարհիկ ընդդիմության դեմ:

³⁷ Նարդարանի դեպքերի և Թալեհ Բադիրզադեի մասին մանրամասն տե՛ս Murad Ismayilov, Islamic radicalism that never was: Islamic discourse as an extension of the elite's quest for legitimation. Azerbaijan in focus, Journal of Eurasian Studies, 2019, Vol. 10(2) 183–196.

³⁸ Նույն տեղում:

³⁹ Political Islam in the Caucasus: Trends in Islam in the Wider Caucasus, Carnegie Endowment, http://carnegieendowment.org/files/022212_transcript_poli-islam-12.pdf

⁴⁰ Байрам Балджи, Судьбы шиизма в постсоветском Азербайджане. Этнографическое обозрение 2, М., 2006, с. 84.

Ամեն պարագայում, իրանական գործոնը այսօր էլ շարունակում է որոշակի դերակատարություն ունենալ Ադրբեջանի հասարակական-քաղաքական և կրոնական դաշտում: Իրանին հաջողվեց Ադրբեջանում հենք ստեղծել շիայական չափավոր, արմատական և պահպանողական տրամադրությունների ձևավորման և ընդհանրապես, «քաղաքական իսլամի» զարգացման համար: Եվ չնայած օրենքով սահմանված սահմանափակումներին, արգելքներին և «պաշտոնական իսլամի» հակազդեցությանը, Ադրբեջանում սոցիալ-տնտեսական խնդիրների, խոսքի ազատության բացակայության, մարդու իրավունքների ոլորտում առկա խնդիրների, մեծ ծավալների հասնող կոռուպցիայի և արժեքային համակարգի կերպափոխման պայմաններում կրոնը մեծամասամբ սոցիալական համախմբման դեր է խաղում, որի ընթացքն անկասելի է: Այս համատեքստում, իրանական կրոնական և մշակութային ազդեցությունն այլևս կայուն հիմքեր ունի Ադրբեջանում, այդ թվում՝ իրանական ծագում ունեցող տեղաբնիկների շրջանում:

ШИИТСКИЙ ФАКТОР В АЗЕРБАЙДЖАНО-ИРАНСКИХ ОТНОШЕНИЯХ

Цель данной статьи - изучить мотивы и инструментарий религиозного влияния Исламской Республики Ирана в Азербайджане, после обретения независимости, выявить особенности, этапы трансформации и последствия этого влияния. В результате исследования мы пришли к выводу, что хотя иранское влияние имеет глубокие исторические корни в религиозной и культурной сфере Азербайджана, Баку опасался нарастания иранского религиозного влияния, так как Азербайджан политико-цивилизационно более ориентировался в сторону светской Турции. Помимо Турции, Азербайджан также наладил тесное сотрудничество с оппонентами Ирана - Израилем и США. Хотя Азербайджану в значительной степени удалось нейтрализовать иранское религиозное влияние, тем не менее оно оказало глубокое воздействие на появление новых религиозных идентичностей, консервативных кругов, политического исламизма и шиитской гражданской активности. Под влиянием Ирана в Азербайджане наблюдалось пробуждение консервативного шиизма в том числе среди народов иранского происхождения - талышей и кавказских персов.

Ключевые слова: *Азербайджан, Иран, Турция, Нардаран, шиизм, тюркизм, хомейнизм, «мягкая сила», религиозная идентичность, пропаганда, мечеть, аятолла.*

Արակс Քաշայան, К.и.н., Ведущий научный сотрудник отдела Арабских стран Института Востоковедения НАН РА, Доцент, факультета Востоковедения, ЕГУ, a_pashayan@hotmail.com

Նազելի Նավասարդյան, К.и.н., Ведущий научный сотрудник отдела Арабских стран Института Востоковедения НАН РА, Лектор факультета Востоковедения, ЕГУ, naznav24@gmail.com

SHIA FACTOR IN AZERBAIJANI-IRANIAN RELATIONS

The purpose of this article is to study the goals and motives of religious influence of the Islamic Republic of Iran in Azerbaijan after gaining independence, to identify its features, stages of transformation and consequences. As a result of the study, we came to the conclusion that although the Iranian influence has deep historical roots in the religious and cultural sphere in Azerbaijan, Baku feared Iran because Azerbaijan was oriented towards Turkey in terms of politics and civilization. Apart from Turkey, Azerbaijan has also established close cooperation with Iran's opponents, Israel and the United States. Although the national security of Azerbaijan largely succeeded in neutralizing Iranian religious influence, it nevertheless had a profound impact on the emergence of new religious identities, conservative circles, political Islamism and Shiite civic activism. Under the influence of Iran, Azerbaijan

witnessed the awakening of conservative Shiism, including among the people of Iranian origin - Talysh and Caucasian Persians.

Key words: Azerbaijan, Iran, Turkey, Nardaran, Shiism, Turkism, Khomeinism, "soft power", religious identity, propaganda, mosque, ayatollah.

Araks Pashayan, PhD, Leading Research Fellow, Department of Arab Countries, Institute of Oriental Studies, NAS RA

Assoc. Prof., Faculty of Oriental Studies, YSU, a_pashayan@hotmail.com

Nazeli Navasardyan, PhD, Senior Research Fellow, Department of Iran, Institute of Oriental Studies, NAS RA
Lecturer, Faculty of Oriental Studies, YSU, naznav24@gmail.com

Իսլամական համագործակցություն կազմակերպության դիրքորոշումը արցախյան հակամարտության հարցում

Արաքս Փաշայան

Բանալի բառեր՝ իսլամական համերաշխություն, Իսլամական համագործակցություն կազմակերպություն, հակամարտություն, անվտանգություն, կողմնակալ դիրքորոշում, այլատյացություն, մարտահրավեր, Հայաստան, Ադրբեջան, Արցախ, ումմա, ագրեսիա, կրոն, քաղաքականություն:

Islamic solidarity, Organization of Islamic Cooperation, conflict, security, biased position, xenophobia, challenge, Armenia, Azerbaijan, Artsakh, Ummah, aggression, religion, politics

Ամփոփում

Անկախության երեսուն տարիների ընթացքում Ադրբեջանի արտաքին քաղաքականության մեջ իսլամական գործոնը կարևոր դեր է ունեցել: Չնայած Ադրբեջանը աշխարհիկ պետություն է, որն ամրագրված է սահմանադրությամբ, Բաքուն լուրջ ջանքեր ներդրեց՝ մաս կազմելու միջազգային իսլամական ընտանիքին: Մասնավորապես Հեյդար Ալիևի իշխանության գալուց հետո ամրագրվեց այն տեսակետը, որ Ադրբեջանը սերտորեն կապված է իսլամական աշխարհի հետ քաղաքակրթական կապերով: Մեծ տեղ տալով իսլամին՝ որպես դավանաբանություն, ծիսակարգ և մշակույթ, Հեյդար Ալիևը և հետագայում՝ Բիհամ Ալիևը, ամեն ինչ արեցին՝ հակազդելու Ադրբեջանում իսլամի քաղաքականացմանը և իսլամական քաղաքացիական ակտիվության զսպմանը: Հընթացս, Ադրբեջանի իշխանությունները լավագույնս օգտագործեցին իսլամական աշխարհի ներուժը՝ Իսլամական համագործակցություն կազմակերպության և այլ խողովակների միջոցով, իսլամական աշխարհում Հայաստանի դեմ օրակարգ ձևավորելու և արցախյան հարցում աջակցություն ստանալու հարցում: Արդյունքում, հենվելով իսլամական համերաշխության գաղափարի վրա, Ադրբեջանին հաջողվեց ճանաչելի դառնալ և շահել մուսուլմանական աշխարհի աջակցությունը ամենատարբեր ոլորտներում: Իսլամական աշխարհում ամրագրվեց Հայաստանի կերպարը՝ որպես ագրեսոր պետություն: Զուգահեռաբար, նաև Թուրքիայի հրահրմամբ, իսլամական միջավայրում, այդ թվում՝

Մերձավոր Արևելքում, ձևավորվեցին հայությանն առնչվող անվտանգային մարտահրավերներ, որոնք առավել ցայտուն դրսևորում ստացան 2020 թ. աշնանը արցախյան երկրորդ պատերազմի ընթացքում:

Իսլամական համագործակցություն կազմակերպությունը (ԻՀԿ) իսլամական աշխարհի շահերն ու հետաքրքրությունները ներկայացնող միջազգային կազմակերպություն է, որի հիմքում ընկած է իսլամական համերաշխության և համագործակցության գաղափարը, ինչպես նաև իսլամական արժեքների պահպանումն ու պաշտպանությունը: Կրոնաքաղաքական բնույթ ունեցող կազմակերպության շրջանակներում անդամ պետությունները համագործակցում են ամենատարբեր ոլորտներում, քննարկում այն խնդիրները, որոնցում ներգրավված են մուսուլմանական երկրներ կամ համայնքներ⁴¹:

ԽՍՀՄ փլուզումից հետո Իսլամական համագործակցություն կազմակերպության աշխարհագրությունն ընդլայնվեց: Հատկանշական է, որ իսլամը սկսեց կարևոր տեղ զբաղեցնել Բաքվի արտաքին քաղաքականության մեջ: 1991 թ. Ադրբեջանը հետխորհրդային մուսուլմանական հանրապետություններից դարձավ առաջինը, որ անդամակցեց իսլամական աշխարհի բարձրագույն քաղաքական մարմնին: Ադրբեջանի արտաքին քաղաքականության մեջ իսլամական ուղղությունն ամրապնդվեց Հեյդար Ալիևի իշխանության օրոք (1993-2003) և իր շարունակությունը գտավ Իլհամ Ալիևի նախագահության շրջանում ևս: Հատկանշական է, որ աշխարհիկ հիմքեր ունեցող Ադրբեջանն իրեն անվերապահորեն համարեց իսլամական Ումմայի բաղկացուցիչը՝ ձգտելով իսլամական աշխարհը ներկայացնող պետությունների հետ սերտ ու համապարփակ համագործակցության հաստատմանը: Այս մասին բազմաթիվ անգամ հայտարարել են թե՛ Հեյդար, թե՛ Իլհամ Ալիևները: 2006 թ. Իսլամական համագործակցության կազմակերպության արտգործնախարարների Բաքվի XXXIII նստաշրջանում ելույթ ունենալով՝ Ադրբեջանի արտգործնախարար Է. Մամադյարովը մասնավորապես նշեց. «Ադրբեջանն իսլամական Ումմայի անդամ է ...և ձգտում է ներդրում ունենալ ազգերի երկխոսության մեջ՝ որպես կամուրջ Արևելքի և Արևմուտքի միջև»⁴²:

Անշեղորեն հետամուտ լինելով արտաքին քաղաքականության իսլամական ուղղության զարգացմանը՝ Ադրբեջանն սկսեց ակտիվորեն համագործակցել ԻՀԿ-ի հետ: ԻՀԿ-ում երկու տասնյակից ավել տարիների պատմություն ունեցող Ադրբեջանը ներկայումս հաջողությամբ ներգրավված է և մասնակից է կառույցի շրջանակներում ծավալվող գրեթե բոլոր հիմնական գործընթացներին: Հընթացս, Ադրբեջանի իշխանությունները ԻՀԿ հարթակն առավելագույնս օգտագործեցին երկրին հուզող խնդիրները բարձրացնելու, առաջին հերթին Հայաստանի դեմ օրակարգ ձևավորելու համար: Այլատյացության վերաճված հակահայկական քարոզչությունն իրականացվեց թե՛ ներքին, թե՛ արտաքին լսարանի համար: Արտաքին լսարանի հիմնական թիրախներից մեկը, փաստորեն, դարձավ իսլամական աշխարհը:

Հարկ է նշել, որ ԻՀԿ-ն հայ-ադրբեջանական հակամարտությանն առաջին անգամ անդրադարձավ 1992թ.: Նախ՝ 1992թ. մարտին Թեհրան, Անկարա, Բաքու, Մոսկվա և Երևան այցելեց ԻՀԿ պատվիրակությունը, որի ղեկավարն էր ԻՀԿ գլխավոր քարտուղար

⁴¹ Charter, Organisation of Islamic Cooperation, https://www.oic-oci.org/page/?p_id=53&p_ref=27&lan=en

⁴² Addresses by the Minister of Foreign Affairs of the Republic of Azerbaijan Elmar Mammadyarov, Journal of the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Azerbaijan, No. 15, 2006, p. 7.

Համիդ Ալ-Գաֆիդի (1989-1996թթ.) օգնական, դեսպան Մուհամեդ Մոհսինը: Նախքան այդ, Հայաստանը դիմել էր Արաբական պետությունների լիգային և ԻՀԿ-ին՝ հակամարտության գոտի դիտորդներ ուղարկելու խնդրանքով: Այցի նպատակն էր ծանոթանալ արցախյան խնդրի և նրա լուծման հնարավորությունների վերաբերյալ տարածաշրջանի պետությունների ղեկավարների տեսակետներին: Հայաստանում պատվիրակությունը հանդիպումներ ունեցավ ԱԳՆ-ում և Ազգային ժողովում: Պատվիրակության անդամներին ընդունեց նաև ՀՀ նախագահ Լ. Տեր-Պետրոսյանը, որի հետ զրույցում Մ.Մոհսինն ընդգծեց կազմակերպության անկեղծ ցանկությունը՝ աջակցել տարածաշրջանում խաղաղության և կայունության հաստատմանը: Կողմերն անթույլատրելի համարեցին խնդիրը կրոնական տեսանկյունից դիտարկելու միտումները: ՀՀ նախագահը նշեց, որ Հայաստանի ղեկավարությունը չի ցանկանում, որպեսզի խնդիրը դառնա մի նոր կրոնական հակամարտություն Արևելքի և Արևմուտքի միջև: Նաև հույս հայտնեց, որ ԻՀԿ-ի նման հեղինակավոր կազմակերպության աջակցությունը կարող է նպաստել խնդրի խաղաղ կարգավորմանը⁴³:

ԻՀԿ պատվիրակության վերադարձից հետո, 1992թ. ապրիլին, Ջեդդայում, Համիդ Ալ-Գաֆիդը հակամարտ կողմերին կոչ արեց հանդես բերել անհապաղ կրակը դադարեցնելու և առկա խնդիրները խաղաղ միջոցով լուծելու բարի կամք և հեռատեսություն⁴⁴:

Թվում էր, թե որոշակի հիմքեր են ստեղծվել ԻՀԿ-ի և Հայաստանի միջև ուղիղ կապ ստեղծելու, ինչպես նաև հակամարտության խաղաղ կարգավորման հարցում ԻՀԿ շահեկան դերակատարության համար: Ի դեպ, պատվիրակները հրաժարվեցին ոչ միայն Արցախ այցելել, այլև՝ Երևանում հանդիպել Արցախի պաշտոնատարների հետ⁴⁵:

ԻՀԿ դիրքորոշումը արցախյան հակամարտության նկատմամբ արմատապես փոխվեց, երբ Արցախի պաշտպանական ուժերը վերահսկողություն հաստատեցին Շուշիում և Լաչինում, ինչը հնարավորություն տվեց վերականգնել Արցախի հայ բնակչության անվտանգությունը: Հակամարտության վերաբերյալ ԻՀԿ դիրքորոշման ձևավորման հարցում էական նշանակություն ունեցավ 1993 թ. հայկական ուժերի վերահսկողության հաստատումը ռազմավարական նշանակություն ունեցող այլ տարածքներում ևս (Քելբաջար, Կուրաթլու, Աղդամ, Զանգելան, Ֆիզուլի, Զաքրայիլ), ինչը նպաստեց Արցախի շուրջ անվտանգության գոտու ստեղծմանը: Արցախի Հանրապետության զինված ուժերի գործողությունները հայկական հասարակական-քաղաքական խոսույթում դիտարկվեց որպես ազատագրում, միջազգային շրջանակներում՝ որպես բռնազավթում (aggression)՝ հենց այդպես էլ տեղ գտնելով ՄԱԿ-ի, նաև՝ ԻՀԿ բանաձևերում:

ԻՀԿ կանոնադրական մարմիններում Արցախի խնդրի շուրջ հայ-ադրբեջանական հակամարտության հարցն առաջին անգամ քննարկվեց 1992 թ. հունիսի 14-ին Ստամբուլում կայացած անդամ պետությունների արտգործնախարարների հանդիպման ընթացքում: Արցախյան հակամարտության մասին թեև առանձին բանաձև չընդունվեց, սակայն հարցը տեղ գտավ ամփոփիչ հայտարարության 14-րդ կետում: ԻՀԿ-ն Հայաստանին կոչ արեց վերանայել «ծավալապաշտական իր ագրեսիվ քաղաքականությունը», իսկ միջազգային հանրությանը՝ «Հայաստանի վրա ճնշում

⁴³ Զրույցի գրառում՝ կայացած 1992թ. մարտի 21-ին Հայաստանի Հանրապետության նախագահ Լևոն Տեր-Պետրոսյանի և ԻՀԿ գլխավոր քարտուղարի օգնական Մ.Մոհսինի միջև (ՀՀ ԱԳՆ արխիվային փաստաթղթեր):

⁴⁴ «Հայաստանի Հանրապետություն» օրաթերթ, 02.04.1992

⁴⁵ Ա. Փաշայան, Իսլամական կոնֆերանս կազմակերպություն. կառուցվածքը, գաղափարախոսությունը, դիրքորոշումը Ղարաբաղյան հակամարտության նկատմամբ, Երևան, 2003, էջ 190:

գործադրել, որպեսզի վերջինս դադարի արգելք դառնալ հակամարտության խաղաղ լուծման ճանապարհին, վերականգնի Ադրբեջանի տարածքային ամբողջականությունը, երաշխավորի փախստականների վերադարձն իրենց տներ»⁴⁶:

ԻՀԿ-ն Հայաստանին մեղադրեց որպես ագրեսոր պետություն՝ անտեսելով այն հանգամանքը, որ հակամարտության ընդլայնումը կապված էր կազմակերպության անդամ Ադրբեջանի կողմից ուժի աննախադեպ կիրառման հետ: Իրականում, Ադրբեջանը շրջափակել էր Հայաստանը, իսկ Արցախի հայկական բնակավայրերի վրա չէին դադարում ադրբեջանական բանակի գնդակոծումները «Գրադ» կայաններից, հրանոթներից և գնդացիներից: ԻՀԿ գլխավոր քարտուղար Համիդ Ալ-Գաֆիդին ուղղված նամակում ՀՀ արտգործնախարար Ր. Հովհաննիսյանը նշում էր, որ Հայաստանին մեղադրելով ագրեսիայի և ծավալապաշտության մեջ՝ ԻՀԿ-ն անտեսում էր Ադրբեջանի աննախադեպ ագրեսիան Արցախի դեմ⁴⁷: Նախարարն արձանագրում էր, որ ԻՀԿ դիրքորոշումը հակամարտության վերաբերյալ անհանգստության տեղիք էր տալիս⁴⁸:

ԻՀԿ-ի հետ դիվանագիտական շփումների ընթացքում հայաստանյան կողմը բազմիս փորձել է պարզաբանումներ տալ արցախյան հակամարտության էության, խաղաղ լուծումներ գտնելու Հայաստանի իշխանությունների ջանքերի մասին: Խնդրի վերաբերյալ Հայաստանի պաշտոնական դիրքորոշումը ԻՀԿ շրջանակներում լուսաբանելու ապացույցն է ՀՀ նախագահ Լ. Տեր-Պետրոսյանի նամակը՝ հասցեագրված ԻՀԿ գլխավոր քարտուղար Համիդ Ալ-Գաֆիդին և իսլամական պետությունների արտաքին գործերի նախարարների 1993 թ. ապրիլի 25-29-ը Պակիստանի Կարաչի քաղաքում գումարված XXI նստաշրջանի մասնակիցներին: Ուղերձում ՀՀ նախագահը չէր թաքցնում, որ Հայաստանի իշխանությունները հուսախաբված էին, քանի որ ԻՀԿ-ն չէր արձագանքել համագործակցության Հայաստանի առաջարկներին: Արցախյան հակամարտության նկատմամբ կողմնապահ բնույթը, ՀՀ նախագահի կարծիքով, միակողմանի տեղեկատվության պատճառով էր, ինչը նսեմացնում էր այն հարգանքը, որն ուներ միջազգային հանրությունը Իսլամական համագործակցություն կազմակերպության նկատմամբ⁴⁹:

Հայաստանի պաշտոնական շրջանակների ջանքերը ԻՀԿ շրջանակներում արցախյան հարցը լուսաբանելու ուղղությամբ անարդյունավետ էին: 1993 թ. -ից ի վեր իսլամական աշխարհի բարձրագույն քաղաքական մարմինը Հայաստանի վերաբերյալ որդեգրեց կոշտ դիրքորոշում, ինչը տարիների ընթացքում էլ ավելի սուր շեշտադրումներ ստացավ: Արցախյան հակամարտության վերաբերյալ ԻՀԿ մոտեցումները հենված էին ոչ հավաստի և միակողմանի տեղեկությունների վրա:

ԻՀԿ գազաթնաժողովներում և արտաքին գործերի նախարարների հանդիպումներում վերջին տարիներին, որպես կանոն, ընդունվել են «Հայաստանի Հանրապետության ագրեսիան Ադրբեջանի Հանրապետության դեմ» բանաձևերը, որոնց

⁴⁶ Նույն տեղում, էջ 192-193:

⁴⁷ Սկսած 1991թ. ապրիլի 30-ից երեք ամիս շարունակ Ադրբեջանը հայ ազգաբնակչության դեմ իրականացրեց էթնիկ զտումներ և բռնագաղթ Գետաշենի ենթաշրջանում և Շահումյանի շրջանում, որտեղ 24 հայկական գյուղեր դատարկվեցին: Դեռևս 1988-ի փետրվարի 26-28-ը, ի պատասխան Լեռնային Ղարաբաղի որոշմանը, Ադրբեջանը պետական մակարդակով կազմակերպեց Սումգայիթի հայերի ջարդերը, որոնց մասնակցեցին քաղաքի իրավապահ մարմինները: Ոչ պակաս դաժան էին Գյանջայում (Կիրովաբադ), իսկ այնուհետև Բաքվում հայերի նկատմամբ իրականացված ջարդերը:

⁴⁸ ՀՀ արտգործնախարարի նամակը ԻՀԿ գլխավոր քարտուղար Համիդ Ալ-Դաֆիթին 06.07.1992 (ՀՀ ԱԳՆ արխիվային փաստաթղթեր):

⁴⁹ Ա. Փաշայան, Իսլամական կոնֆեանս կազմակերպությունը, նշվ. աշխ., էջ 195-196:

բովանդակությունը գրեթե նույնն է: Դրանցում ԻՀԿ-ն, ընդհանուր առմամբ, դատապարտել է Հայաստանն իբրև՝ ագրեսոր, Ադրբեջանի նկատմամբ տարածքային հավակնություններ ունեցող, Ադրբեջանի մշակութային արժեքներն ու ռեսուրսները ոչնչացնող երկիր: ԻՀԿ-ն կոչ է արել անդամ պետություններին և միջազգային հանրությանը՝ «օգտագործել քաղաքական և տնտեսական ազդեցիկ միջոցներ՝ վերջ դնելու հայկական ագրեսիային և ադրբեջանական տարածքների բռնագավթմանը, զերծ մնալ Հայաստանին զենք և սպառազինություններ տրամադրելուց», գրավյալ տարածքներում ադրբեջանցի ազգաբնակչության դեմ գործողությունները որակել է իբրև «մարդկության դեմ ուղղված հանցագործություն»: ԻՀԿ-ն դատապարտել է «ադրբեջանական գրավյալ տարածքներում ճարտարապետական, մշակութային, կրոնական հուշարձանների ոչնչացման փաստը», պահանջել, որպեսզի Հայաստանն առանց նախապայմանների և ամբողջապես դուրս բերի զորքերն ադրբեջանական գրավյալ տարածքներից, ներառյալ Լեռնային Ղարաբաղից՝ իրականացնելով ՄԱԿ ԱԽ 822, 853, 874, 884 բանաձևերը և ճանաչի Ադրբեջանի ինքնիշխանությունն ու տարածքային ամբողջականությունը: ԻՀԿ-ն դիմել է անդամ պետություններին և միջազգային հանրությանը՝ Հայաստանի դեմ օգտագործելու քաղաքական և տնտեսական լծակներ՝ Ադրբեջանի նկատմամբ ագրեսիային վերջ դնելու համար: Որպես օրինակ կարող ենք հղում անել Դոհայի 2000 թ. ԻՀԿ գագաթնաժողովում ընդունված փաստաթուղթը⁵⁰:

Համազգային ընտրությունների արդյունքում Արցախի Հանրապետությունում ձևավորված իշխանությունները ԻՀԿ-ն դիտարկել է որպես ոչ օրինակարգ և հանցագործ: Ընդառաջ գնալով ԻՀԿ Երկխոսության և համագործակցության երիտասարդական ֆորումին՝ կազմակերպությունը դատապարտել է այսպես կոչված «Խոջալուի ցեղասպանությունը» և այն մտցրել իր կողմից հիշատակվող իրադարձությունների ցանկում: Նշենք, որ Խոջալուի հետ կապված պատմական փաստերն Ադրբեջանի իշխանությունները շարունակում են աղավաղել ու կեղծել: Խոջալուի մասին բանաձև ԻՀԿ-ն առաջին անգամ ընդունել է 2008 թ. իսլամական պետությունների արտաքին գործերի Կամպալայի (Ուզանդա) XXXV կոնֆերանսում: ԻՀԿ-ն կոչ է արել իսլամական երկրներին՝ համերաշխ լինել Ադրբեջանի հետ⁵¹: Նշենք, որ ԻՀԿ Երկխոսության և համագործակցության երիտասարդական ֆորումը ստեղծվել է Ադրբեջանի երիտասարդական կազմակերպությունների ազգային ասամբլեայի առաջարկով և ծրագրով: Ֆորումի հիմնադիր համագումարը տեղի է ունեցել 2003 թ. օգոստոսին Բաքվում: Ֆորումի առաջին նախաձեռնություններից մեկը «Ղարաբաղ. փաստեր և հետևանքներ» քարոզչական գիրքն էր, որը տարածվել է ԻՀԿ շրջանակներում⁵²:

Հարկ է նկատի ունենալ, որ Ադրբեջանը բացառիկ ակտիվություն է հանդես բերել ԻՀԿ-ում: Կազմակերպության հետ համագործակցության շրջանակներում Ադրբեջանը ստորագրել է բազմաթիվ պայմանագրեր, որոնցից կարևոր է ԻՀԿ պետությունների միջև տնտեսական, տեխնիկական և առևտրային համագործակցության մասին պայմանագիրը: Ադրբեջանը սերտորեն համագործակցում է նաև ԻՀԿ Զարգացման իսլամական բանկի և ԻՀԿ-ին կից բազմաթիվ օժանդակ կառույցների հետ: ԻՀԿ-ն

⁵⁰ Resolution No. 25/9-C (IS), On the Destruction and Sabotage of Islamic Historical and Cultural Relics and Shrines in the Occupied Azeri Territories as part of the Republic of Armenia's Aggression against the Republic of Azerbaijan, adopted by the IX session of the Islamic summit conference, 12-13

November, Doha, <http://www1.oic-oci.org/english/conf/is/9/9th-is-sum-cultural.htm#25>

⁵¹ OIC/CFM-32/2009/CS/RES//FINAL, <https://www.oic-oci.org/docdown/?docID=409&refID=29>

⁵² Ա. Փաշայան, Իսլամն Ադրբեջանում. անցյալը և ներկան, Եր., 2013, էջ 142:

բազմաթիվ ծրագրեր է իրականացրել Ադրբեջանում, այդ թվում՝ փախստականների շրջանում⁵³:

Կազմակերպության հետ համագործակցությունից ի վեր Բաքվում տեղի են ունեցել ԻՀԿ ամենատարբեր ձևաչափի բազմաթիվ հանդիպումներ: Թվարկենք դրանցից մի քանիսը: 2006 թ. Ադրբեջանում տեղի է ունեցել ԻՀԿ նախարարների մակարդակի երկու կոնֆերանս՝ արտաքին գործերի և զբոսաշրջության: 2006 թ. հունիսի 19-21-ը արտաքին գործերի նախարարների Բաքվի XXXIII կոնֆերանսն աչքի ընկավ Հայաստանի մասին հազեցած օրակարգով: Հանդիպման եզրափակիչ փաստաթղթում ներառվեց Հայաստանի մասին բանաձևը: Մեկ այլ՝ Բաքվի հոչակագրի XIV դրույթը վերաբերում է Հայաստանին: Հրապարակվեց նաև Հայաստանի մասին ԻՀԿ գլխավոր քարտուղարի զեկույցը⁵⁴:

2006 թ. սեպտեմբերի 9-12-ը Բաքվում տեղի ունեցավ ԻՀԿ զբոսաշրջության նախարարների V կոնֆերանսը, որի բացմանը հանդես եկավ նախագահ Ի.Ալիևը: Նրա ելույթը պարունակում էր թեզեր իսլամական միասնության, ինչպես նաև իսլամական աշխարհին սպառնացող մարտահրավերներին միասնաբար դիմագրավելու անհրաժեշտության մասին: Այդ համատեքստում Ալիևն իսլամական աշխարհի ուշադրությունը սևեռեց արցախյան խնդրի վրա: Ադրբեջանական տեղեկատվական աղբյուրները հանդիպման մասին խոսելիս առաջին հերթին ընդգծում էին ոչ թե զբոսաշրջության ոլորտում իսլամական երկրների համագործակցության և այլ խնդիրներ, այլ՝ արցախյան հարցը: Հանդիպման ավարտին ընդունված Բաքվի հոչակագրում դատապարտվեց «գրավյալ տարածքներում մշակութային և պատմական հուշարձանների ոչնչացան փաստը»⁵⁵:

2007 թ. ապրիլի 26-28-ը Բաքվում ԻՀԿ-ի հետ համատեղ անցկացվեց «Լրատվամիջոցների դերը հանդուրժողականության և փոխըմբռնման զարգացման հարցում» կոնֆերանսը⁵⁶: Բացման ելույթում Ադրբեջանի արտգործնախարար Է. Մամադյարովը իսլամաֆոբիան և ընդհանրապես ահաբեկչության թեման կապեց Հայաստանի հետ: Արցախյան հարցին անդրադարձ եղավ ԻՀԿ գլխավոր քարտուղար Է. Իհսանօղլուի զեկույցում: Խոսելով միջմշակութային, միջկրոնական երկխոսության,

⁵³ Նույն տեղում, էջ 151:

⁵⁴ Baku Declaration, p. 28; Report of the Secretary General of the OIC on the Aggression of the Republic of Armenia against the Republic of Azerbaijan p. 23; Resolution No. 9/33-P the Aggression of the Republic of Armenia against the Republic of Azerbaijan, p. 19-20. Journal of the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Azerbaijan, No. 15, 2006.

Բաքվի հոչակագրում մասնավորապես նշված է. «Մենք կրկին վճռականապես դատապարտում ենք Հայաստանի Հանրապետության ագրեսիան Ադրբեջանի Հանրապետության դեմ և համառորեն կոչ ենք անում հայկական օկուպացիոն ուժերին անմիջապես, լրիվ և անվերապահ կերպով դուրս գալ Ադրբեջանի զավթված տարածքներից: Մենք կարծում ենք, որ հայ բնակիչների ապօրինի վերաբնակեցումը զավթված ադրբեջանական տարածքներում, ապօրինի տնտեսական գործունեությունը և բնական պաշարների շահագործումը գրավյալ տարածքներում վնաս են հասցնում խաղաղության գործընթացին: Մենք դատապարտում ենք ադրբեջանական մշակութային և պատմական հուշարձանների շարունակվող ոչնչացումը և պահանջում ենք, որ Հայաստանը Ադրբեջանին փոխհատուցի միջազգային իրավունքի համապատասխան՝ Հայաստանի կողմից հասցված նյութական վնասի դիմաց: Մենք հայտարարում ենք մեր խորին անհանգստությունը գրավյալ տարածքներում վերջերս բռնկված զանգվածային հրդեհների կապակցությամբ և պահանջում ենք, որ օկուպացիոն ուժերն անհապաղ միջոցներ ձեռնարկեն էկոլոգիական աղետը կանխելու համար: Մենք դիմում ենք միջազգային հանրությանը՝ կոչ անելով ձեռնարկել անհրաժեշտ բոլոր միջոցները հակամարտության խաղաղ կարգավորման համար: Մենք համառորեն կոչ ենք անում ԻԿԿ անդամ պետություններին աջակցություն ցուցաբերել Ադրբեջանին ինքնիշխանության և տարածքային ամբողջականության վերականգնման հարցում»:

⁵⁵ Report of the forth session of the Islamic conference of tourism ministers, 11-12 September, 2006, Baku, <https://www.oic-oci.org/docdown/?docID=2988&refID=1102>

⁵⁶ International Conference on Role of Media to Encourage Tolerance Commenced in Baku, <https://en.trend.az/azerbaijan/politics/916389.html>

հանդուրժողականության և փոխհամաձայնության անհրաժեշտության մասին՝ գլխավոր քարտուղարը հույս հայտնեց, որ կազմակերպությունը կշարունակի համերաշխ գործել՝ հաղթահարելու Ադրբեջանի դեմ ուղղված ագրեսիան, որը հակասում է միջազգային իրավունքին՝ հանուն Ադրբեջանի տարածքային ամբողջականության⁵⁷:

Նշենք, որ երկար տարիներ կազմակերպության գլխավոր քարտուղար, Թուրքիայի ներկայացուցիչ և իսլամական աշխարհում հեղինակավոր գործչի համարում ունեցող Էքմեդլուդին Իհսանօղլուն (2005-2014թթ.) մեծապես աջակցել է իսլամական շրջանակներում ադրբեջանական քարոզչությանը:

Բաքվում տեղի ունեցած ԻՀԿ մեկ այլ հանդիպում ԻՀԿ անդամ պետությունների իրավապահ մարմինների ղեկավարների հանդիպումն էր (2009թ. ապրիլի 21-22-ը), որտեղ ընդունվեցին հռչակագիր և այլ փաստաթղթեր: Կոնֆերանսը նվիրված էր վերազգային հանցագործությունների դեմ պայքարին: Խոսելով միջազգային բնույթի հանցագործությունների և ահաբեկչության մասին՝ Ադրբեջանի նախագահ Ի.Ալիևը նշեց, որ Ադրբեջանը տևական ժամանակ է՝ «տառապում է հարևան Հայաստանի ագրեսիայից, որը գրավյալ ադրբեջանական տարածքներում ստեղծել է չվերահսկվող տարածքներ, որտեղ ծաղկում են թմրաբիզնեսը, ապօրինի զենքի վաճառքը, փողերի լվացումը»⁵⁸:

Ադրբեջանի իշխանությունները ցանկանում էին ԻՀԿ անդամ պետություններին ի ցույց դնել, որ հայկական ուժերի կողմից չվերահսկվող տարածքներում կատարվող հանցագործությունները սպառնալիք են ոչ միայն Ադրբեջանի, այլև ողջ տարածաշրջանի համար՝ այդպիսով հիմնավորելով Հայաստանի դեմ մուսուլմանական պետությունների համախմբաբան անհրաժեշտությունը ոչ միայն տարածաշրջանային, այլև՝ միջազգային մակարդակով:

Իսլամական համագործակցություն կազմակերպության հանդիպումներից հետո Ադրբեջանի բարձրաստիճան պաշտոնյաները մի շարք անգամներ հայտարարել են, որ ԻՀԿ անդամ պետությունները պատրաստվում են դադարեցնել Հայաստանի հետ համագործակցությունը: Մինչ այժմ ԻՀԿ անդամ որևէ պետություն չի խզել Հայաստանի հետ դիվանագիտական կապերը: Բացառություն են կազմում Թուրքիան, Սաուդյան Արաբիան, Պակիստանն ու Բանգլադեշը, որոնք ի սկզբանե Հայաստանի հետ դիվանագիտական կապերի հաստատումը պայմանավորել են մասնավորապես արցախյան հարցով:

2009 թ. ԻՀԿ-ն Բաքուն հայտարարեց իսլամական մշակույթի մայրաքաղաք: Նույն թվականի հոկտեմբերի 13-15-ը Բաքվում տեղի ունեցավ ԻՀԿ մշակույթի նախարարների VI կոնֆերանսը: Կոնֆերանսի բացմանն Ադրբեջանի նախագահն ուղերձով դիմեց մշակույթի նախարարների VI կոնֆերանսի մասնակիցներին՝ անդրադառնալով նաև արցախյան հարցին: Կոնֆերանսում ընդունված ամփոփիչ հռչակագրում հերթական անգամ դատապարտվեց «Հայաստանի կողմից Ադրբեջանի գրավյալ տարածքներում պատմամշակութային հուշարձանների ոչնչացումը», Հայաստանից պահանջվեց կատարել ՄԱԿ-ի բանաձևերը⁵⁹: Նախագահական նստավայրում ընդունելով կոնֆերանսի պատվիրակներին՝ Ի.Ալիևը բարեկամության և եղբայրության օրերի

⁵⁷ Statement by the OIC Secretary General Ekmeleddin Ihsanoglu at the Sixth Islamic Conference of Culture Ministers held in Baku, Republic of Azerbaijan, http://www.oic-un.org/document_report/statement_20091014.pdf

⁵⁸ Глава Азербайджана выступает за координацию странами ОИК борьбы с оргпреступностью, <http://www.interfax-religion.ru/?act=news&div=29889>

⁵⁹ Sixth Islamic Conference of Cultural Ministers, Final Communiqué, <https://www.icesco.org/en/wp-content/uploads/sites/2/2019/04/Conference-Ministers-Culture-6-2009.pdf>

շրջանակներում անցկացված կոնֆերանսի աշխատանքները գնահատեց որպես էական ներդրում իսլամական պետությունների համերաշխության և նրանց միջազգային դիրքերի ամրապնդման հարցում՝ միաժամանակ բարձր գնահատելով ԻՀԿ անդամ պետությունների աջակցությունն Ադրբեջանին, այդ թվում միջազգային ասպարեզում, մասնավորապես նկատի ունենալով 2008 թ. ՄԱԿ ԳԱ-ում Ադրբեջանի օգտին ԻՀԿ անդամ պետությունների քվեարկությունը: Նշենք, որ ՄԱԿ-ի ԳԱ 2008 թ. Արցախի մասին բանաձևին կողմ, այսինքն՝ Ադրբեջանի օգտին քվեարկեցին ԻՀԿ անդամ մի շարք պետություններ: Կողմ քվեարկեցին հետևյալ երկրները՝ Աֆղանստան, Ադրբեջան, Բահրեյն, Բանգլադեշ, Բրունեյ, Կամբոջա, Կոլումբիա, Կոմորոս, Ջիբութի, Վրաստան, Ինդոնեզիա, Իրաք, Հորդանան, Քուվեյթ, Լիբիա, Մալայզիա, Մալդիվներ, Մոլդովա, Մարոկո, Մյանմար, Նիգեր, Նիգերիա, Օման, Պակիստան, Կատար, Սաուդյան Արաբիա, Սենեգալ, Սերբիա, Սիերա Լեոնե, Սոմալի, Սուդան, Թուրքիա, Թուվալու, Ուգանդա, Ուկրաինա, Միացյալ Արաբական Էմիրություններ, Ուզբեկստան, Եմեն: Բանաձևին դեմ քվեարկեցին Անգոլան, Հայաստանը, Ֆրանսիան, Հնդկաստանը, Ռուսաստանը, ԱՄՆ-ը, Վանուատուն: Ձեռնպահ մնաց ՄԱԿ 100 անդամ պետություն⁶⁰:

ԻՀԿ-ն ժամանակ առ ժամանակ անդրադարձել է նաև հայերի կողմից իսլամական հուշարձանների՝ իբր ոչնչացման մասին Ադրբեջանի տարածած տեղեկություններին, որոնց պարբերաբար հակադարձել են թե՛ Հայաստանում, թե՛ Արցախում: Ի դեպ, Արցախում և հարակից տարածքներում իսլամական հուշարձանների մասին կան մի շարք հետազոտություններ⁶¹, որոնք փաստում են, որ այդ շրջաններում իսլամական պատմամշակութային արժեքները՝ մզկիթներ, դամբարաններ և այլն, պահպանված են: Ասվածի ապացույցը Շուշիի՝ հայկական ուժերով վերանորոգված մզկիթն է⁶²: Արցախի և հարակից տարածքներում իսլամական հուշարձանները հիմնականում պարսկական և թուրքմենական ծագում ունեն, և միայն շատ քիչ թվով՝ ադրբեջանական: Նշված շրջաններում գտնվող իսլամական հուշարձանները նաև հայկական մշակույթի հարստություններ են, քանի որ շատ դեպքերում ստեղծվել են հայ շինարարների կողմից՝ հայկական ճարտարապետության փորձի հիման վրա⁶³:

Հետաքրքրություն է ներկայացնում նաև Իսլամական համագործակցություն կազմակերպության դիրքորոշումը 2020 թ. հուլիսին հայ-ադրբեջանական սահմանային լարվածության կամ տավուշյան դեպքերի և վերջապես՝ արցախյան երկրորդ պատերազմի վերաբերյալ: Տավուշյան դեպքերի առիթով հայտարարություն տարածեց ԻՀԿ գլխավոր քարտուղարությունը՝ խստորեն դատապարտելով Հայաստանի կողմից զինադադարի խախտումը Ադրբեջանի Հանրապետության Թովուզի շրջանում: ԻՀԿ գլխավոր քարտուղար Յուսուֆ Ալ-Օսայմինն իր ցավակցությունը հայտնեց ադրբեջանցի զոհված զինծառայողների ընտանիքներին⁶⁴:

⁶⁰Ա. Փաշայան, Իսլամական կոնֆերանսը՝ արդիականացման ճանապարհին, http://noravank.am/arm/articles/detail.php?ELEMENT_ID=761

⁶¹ Stéu The Islamic Monuments of the Armenian Architecture of Artsakh. Publisher-Research of Armenian Architecture. Author- Samvel Karapetyan, Yerevan, 2010.

⁶² Joshua Kucera, Karabakh's contentious mosque restoration, Dec 4, 2019, <https://eurasianet.org/karabakhs-contentious-mosque-restoration>

⁶³Ա. Փաշայան, Իսլամն Ադրբեջանում, նշվ. աշխ., էջ 148:

⁶⁴ OIC General Secretariat Condemns Armenia's Attack on The Tovuz Region In Azerbaijan,

https://www.oic-oci.org/topic/?t_id=23655&t_ref=14098&lan=en

Արցախյան երկրորդ պատերազմի առաջին օրերին ևս ԻՀԿ գլխավոր քարտուղարությունը հանդես եկավ հայտարարությամբ՝ խստորեն դատապարտելով «Հայաստանի զինված ուժերի կրկնվող սադրանքներն ու ագրեսիան» Ադրբեջանի դեմ: ԻՀԿ-ն իր համերաշխությունը հայտնեց Ադրբեջանին, Հայաստանից պահանջեց ամբողջովին և առանց նախապայմանների դուրս բերել զորքերը գրավյալ տարածքներից, երկու պետություններին կոչ արեց նստել բանակցությունների սեղանի շուրջ՝ հասնելու քաղաքական լուծման՝ հարգելով Ադրբեջանի ինքնիշխանությունը և տարածքային ամբողջականությունը⁶⁵: Բնականաբար, ԻՀԿ-ն չանդրադարձավ միջազգային ասպարեզում լայն հնչեղություն ստացած՝ Թուրքիայի կողմից հակամարտության գոտի նետված միջազգային վարձկանների թեմային:

Հարկ է նշել նա, որ արցախյան երկրորդ պատերազմի շրջանում (2020 թ. սեպտեմբերի 27-ից նոյեմբերի 9-ը) Մերձավոր Արևելքում և ընդհանրապես իսլամական միջավայրերում ի հայտ եկան հստակ հակահայկական տրամադրություններ, որոնք դրսևորվեցին թե՛ մամուլում և թե՛ սոցիալական ցանցերում: Դրանք կա՛մ ուղղորդվում էին երդդանամետ թուրքական շրջանակների ու ադրբեջանական լոբբինգի կողմից և կա՛մ էլ՝ իսլամական համերաշխության դրսևորումներ էին՝ ի աջակցություն մուսուլմանական Ադրբեջանին: Հակահայկական տրամադրություններն աչքի էին ընկնում ծայրահեղական դրսևորումներով: Նշված իրողությունը մարտահրավեր է թե՛ Հայաստանի, թե՛ Մերձավոր Արևելքի և թե՛ այլ տարածաշրջաններում ապրող հայության ազգային անվտանգության համար:

Այսպիսով՝ Ադրբեջանը անկախությունից ի վեր արտաքին քաղաքականության իսլամական ուղղությունը լավագույնս ծառայեցրեց ոչ միայն մուսուլմանական աշխարհում իր դիրքերն ամրապնդելու, արաբական մուսուլմանական աշխարհի հետ համագործակցելու և նրա քաղաքական, տնտեսական ու ֆինանսական ներուժն օգտագործելու գործին, այլև Հայաստանի դեմ քարոզչության և արցախյան հարցում լայնածավալ աջակցություն ստացավ: Ադրբեջանի արտաքին քաղաքականության իսլամական ուղղությունը, կարելի է ասել, հաջողեց: Այն հնարավոր դարձավ նաև Իսլամական համագործակցություն կազմակերպության հետ սերտ համագործակցության միջոցով:

Իսլամական համագործակցություն կազմակերպությունը արցախյան հակամարտությանը, բնականաբար, անդրադարձել է միակողմանի կերպով՝ հիմք ընդունելով միայն Ադրբեջանի ներկայացրած փաստերն ու փաստարկները: ԻՀԿ բանաձևերի համաձայն՝ զիջումներ պետք է աներ միայն հայկական կողմը, իսկ Արցախի՝ որպես հակամարտության կողմ լինելու, Ադրբեջանի տարածքում հայերի դեմ վայրագությունների և Ադրբեջանի կողմից իրականացված ռազմական հանցագործությունների վերաբերյալ երբևէ որևէ հիշատակում չի եղել: ԻՀԿ դիրքորոշումը արցախյան հակամարտության հարցում լիովին կարելի է համարել ադրբեջանամետ, ինչը պայմանավորված է իսլամական համերաշխության գաղափարով և Ադրբեջանին Թուրքիայի ցուցաբերած բազմակողմ աջակցությամբ: Հայ-ադրբեջանական հակամարտության վերաբերյալ ԻՀԿ բանաձևերը վերջին տասնամյակներին շահեկան քարոզչական նշանակություն են ունեցել Ադրբեջանի համար ընկալելի դառնալու, մուսուլմանական աշխարհում ամրագրելու ու ամրապնդելու Հայաստանի «ագրեսոր» լինելու գաղափարը: ԻՀԿ-ն շրջանակներում

⁶⁵OIC condemns repeated provocations and aggression by Armenian military forces against Azerbaijan, https://www.oic-oci.org/topic/?t_id=23879&t_ref=14184&lan=en

Աղբբեջանին հատկապես աջակցել են Թուրքիան, Պակիստանը, Բանգլադեշն ու Աֆղանստանը: Չնայած ԻՀԿ անդամ պետությունների և կառույցների շատուշատ ներկայացուցիչներ իսլամական աշխարհի առաջ ծառացած խնդիրների ու մարտահրավերների մասին խոսելիս արցախյան հարցին չեն անդրադարձել, սակայն դա արել են նշված երկրների ներկայացուցիչները և ոչ միայն ԻՀԿ-ում: Հարկ է նկատի ունենալ, որ անգամ Հայաստանի բարեկամ պետությունները ԻՀԿ շրջանակներում չէին կարող չսատարել Աղբբեջանին: Իսլամական համագործակցություն կազմակերպությունում փաստաթղթերն ընդունվում են կոնսենսուսով: Այնտեղ չի գործում քվեարկության ընթացակարգ. բանաձևն առաջարկվում է, և եթե որևէ անդամ պետություն վետո չի դնում, այն ընդունվում է: Բնականաբար, որևէ անդամ պետություն միջազգային իսլամական այդ հարթակում չէր կարող խախտել կազմակերպության հիմնարար սկզբունքներից մեկը՝ իսլամական համերաշխության գաղափարը, առավել ևս՝ վնասել սեփական պետության հեղինակությունը: Այս հանգամանքը հնարավորություն տվեց Աղբբեջանին՝ հաջողության հասնել Հայաստանի դեմ միջազգային իսլամական օրակարգ ձևավորելու հարցում: Նշենք նաև, որ իսլամում որոշակի կարծրատիպային պատկերացումներ կան գրավյալ մուսուլմանական հողերի, ոչ մուսուլմանների դեմ պատերազմներ վարելու և առնչվող այլ հարցերի մասին, որոնք ձևավորում են նաև մուսուլմանական հասարակությունների արդի պատկերացումները մուսուլմանական պետություններին առնչվող խնդիրների նկատմամբ: Պատահական չէ, որ իսլամական համերաշխության գաղափարը արդյունավետ կերպով ծառայեց Աղբբեջանի ազգային շահերին: Հաշվի առնելով նշված իրողությունները, Հայաստանի Հանրապետությանը սպասվում է լուրջ, կարևոր և հետևողական աշխատանք՝ վերականգնելու իր հեղինակությունն ու կշիռը Մերձավոր Արևելքում և միջազգային ասպարեզում, ինչպես նաև չեզոքացնելու կրոնական և էթնիկ անհանդուրժողականության հետ առնչվող մարտահրավերները, որոնք այլևս գոյություն ունեն և որոնց կարող են բխվել հայ համայնքներն ամբողջ աշխարհում:

Գրականություն

Ա. Փաշայան, Իսլամական կոնֆերանս կազմակերպություն. կառուցվածքը, գաղափարախոսությունը, դիրքորոշումը Ղարաբաղյան հակամարտության նկատմամբ, Երևան, 2003:

Ա. Փաշայան, Իսլամն Աղբբեջանում. անցյալը և ներկան, Եր., 2013:

Ա. Փաշայան, Իսլամական կոնֆերանսը՝ արդիականացման ճանապարհին, http://noravank.am/arm/articles/detail.php?ELEMENT_ID=761

Charter, Organisation of Islamic Cooperation, https://www.oic-oci.org/page/?p_id=53&p_ref=27&lan=en
The Islamic Monuments of the Armenian Architecture of Artsakh. Publisher-Research of Armenian Architecture. Author- Samvel Karapetyan, Yerevan, 2010.

Joshua Kucera, Karabakh's contentious mosque restoration, Dec 4, 2019, <https://eurasianet.org/karabakhs-contentious-mosque-restoration>

Addresses by the Minister of Foreign Affairs of the Republic of Azerbaijan Elmar Mammadyarov, Journal of the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Azerbaijan, No. 15, 2006.

Resolution No. 25/9-C (IS), On the Destruction and Sabotage of Islamic Historical and Cultural Relics and Shrines in the Occupied Azeri Territories as part of the

Republic of Armenia's Aggression against the Republic of Azerbaijan, adopted by the IX session of the Islamic summit conference, 12-13 November, Doha, <http://ww1.oic-oci.org/english/conf/is/9/9th-is-sum-cultural.htm#25>

OIC/CFM-32/2009/CS/RES//FINAL, <https://www.oic-oci.org/docdown/?docID=409&refID=29>

Baku Declaration, p. 28; Report of the Secretary General of the OIC on the Aggression of the Republic of Armenia against the Republic of Azerbaijan p. 23; Resolution No. 9/33-P the Aggression of the Republic of Armenia against the Republic of Azerbaijan, p. 19-20. Journal of the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Azerbaijan, No. 15, 2006.

<https://www.oic-oci.org/docdown/?docID=2988&refID=1102>

International Conference on Role of Media to Encourage Tolerance Commenced in Baku, <https://en.trend.az/azerbaijan/politics/916389.html>

Statement by the OIC Secretary General Ekmeleddin Ihsanoglu at the Sixth Islamic Conference of Culture

Ministers held in Baku, Republic of Azerbaijan, http://www.oic-un.org/document_report/statement_20091014.pdf

Sixth Islamic Conference of Cultural Ministers, Final Communiqué, <https://www.icesco.org/en/wp-content/uploads/sites/2/2019/04/Conference-Ministers-Culture-6-2009.pdf>

OIC General Secretariat Condemns Armenia's Attack on The Tovuz Region In Azerbaijan, https://www.oic-oci.org/topic/?t_id=23655&t_ref=14098&lan=en

OIC condemns repeated provocations and aggression by Armenian military forces against Azerbaijan, https://www.oic-oci.org/topic/?t_id=23879&t_ref=14184&lan=en

SUMMARY

Araks Pashayan

Position of the Organisation of Islamic Cooperation on Nagorno-Karabakh conflict

The article deals with the resolutions of the OIC on Nagorno-Karabakh conflict, Azerbaijan's cooperation with the organization, the Islamic support of Azerbaijan in international space. One of the most important finding of the article is that Azerbaijan used the idea of Islamic solidarity, trying to get support of the Islamic world in Nagorno-Karabakh issue. Azerbaijan with the help of Turkey succeed to formulate an anti-Armenian campaign not only within the organisation but also in the Islamic world for decades.

Հաշվետվություն

**« Չինաստանի Նոր Մետաքսի Ճանապարհի նախաձեռնության
իրականացումը Մեծ Մերձավոր Արևելքի տարածաշրջանում» թեմայի**

**երրորդ եռամսյակում (2020թ սեպտեմբեր-դեկտեմբեր) ամիսներին
կատարված աշխատանքների վերաբերյալ**

Ծրագրի կատարող՝ պ.գ.թ. Աղավնի Ալեքսանդրի Հարությունյան

Գիտական այս ծրագրի հիմնական խնդիրներից է եղել ուսումնասիրության շրջանակում շարունակել թեմային վերաբերող անհրաժեշտ մասնագիտական գրականության և փաստաթղթերի հավաքումը: Հետազոտվող ծրագրի շրջանակներում շարունակվել է համապարփակ ուսումնասիրության իրականացումը 2013թ. Չինաստանի նախագահ Սի Շինչիյնի կողմից գործարկված Նոր Մետաքսի ճանապարհի (ՆՄՃ) կամ "Մեկ գոտի, մեկ ուղի" (ՄԳՄՈՒ) նախաձեռնության վերաբերյալ, որը բաղկացած է ցամաքային՝ Մետաքսի ճանապարհի տնտեսական գոտուց (ՄՃՏԳ) և ծովային՝ 21-րդ դարի Ծովային Մետաքսի ուղուց (ԾՄՈՒ): Այն նպատակ ունի Ասիան և Եվրոպան կապել միմյանց Միջին և Մերձավոր Արևելքի, Աֆրիկայի և Կենտրոնական Ասիայի միջոցով: Իրենց ռազմավարական դիրքի շնորհիվ Միջին Արևելքն ու Հյուսիսային Աֆրիկան կարևոր հանգույց են Ասիան, Աֆրիկան ու Եվրոպան, ինչպես նաև երեք կարևորագույն տնտեսական ծովային շրջանները՝ *Հարավ-չինական ծովը*, *Պարսից ծոցն* ու *Միջերկրական ծովը*, միմյանց կապելու առումով: Նշենք, որ ՄԳՄՈՒ-ն նախատեսվում է իրականացնել մի շարք միջմայրցամաքային երկաթուղիների, խողովակաշարերի, նավահանգիստների, օդանավակայանների և ենթակառուցվածքային այլ նախագծերի ընդարձակ ցանցերի կառուցման միջոցով:

Նախորդ հաշվետվությունների մեջ անդրադարձել ենք Չինաստանի կողմից ԾՄՈՒ-ի շրջանակներում Հնդկական օվկիանոսի ափերին, ինչպես նաև Պարսից ծոցում և Միջերկրական ծովում ռազմական կամ աշխարհաքաղաքական ազդեցությամբ չինական հենակետեր կամ «ռազմածովային կայաններ» ստեղծելու ռազմավարությանը, որը ստացել է «Մարգարտի շարան» անվանումը՝ միաժամանակ նույնացվելով «Երկակի նշանակությամբ լոգիստիկ հանգրվանների» հետ: Անդրադարձել ենք նաև դրանց ստեղծման պատճառներին, հետապնդած նպատակներին և հավանական դժվարություններին, որոնց հետ կարող է հանդիպել Պեկինն այդ ծրագրերի իրականացման գործընթացում:

Հիշեցնենք, որ հետազոտության ընթացքում եկել էինք այն հետևության, որ "Մարգարտի շարան"-ի ռազմավարության իրականացմամբ Պեկինը ձգտում է հասնել տարածաշրջանում գերիշխող դիրքերի և հզոր տերության կարգավիճակի՝ Հնդկական օվկիանոսից մինչև Կարմիր ծով ու Սուեզի ջրանցք նավարկության ազատությունն ձեռք բերելու, ինչպես նաև Մերձավոր Արևելքում ու Հյուսիսային Աֆրիկայում անվտանգության հաստատմամբ իր ներկայությունն ընդլայնելու նպատակով:

Զիբուրին Ծովային Մետաքսի ճանապարհի և "Մարգարտի շարան"-ի ռազմավարության շրջանակներում չինական ռազմաբազայի վերածված առաջին երկիրն է հետազոտվող տարածաշրջանում, որին նվիրվել է մեկ աշխատություն: 1979 թ. հունվարի 8-ին, Չինաստանի և Զիբուրիի միջև դիվանագիտական կապերի հաստատումից ի վեր, երկու երկրների միջև հարաբերությունները կայուն զարգացում և առաջընթաց են ապրել: Զիբուրին, որը հայտնի է որպես «աշխարհի ծովային մայրաքաղաք», 2000-ականներից դարձել է աֆրիկյան մայրցամաքի ծովային հաղորդակցություններին սպառնալիք ներկայացնող ահաբեկչական խմբավորումների դեմ պայքարի նպատակով ձևավորված միջազգային ուժերի ու կոալիցիաների (այդ թվում՝ չինական) գլխավոր հենակետը:

Վերջին տարիներին Զիբուրիի՝ իբրև Ասիան, Աֆրիկան և Եվրոպան միմյանց կապող առանցքային ծովային հանգույցի հանդեպ Չինաստանի աճող հետաքրքրությունը մեծապես պայմանավորված է միջազգային ծովային երթուղիների և նավահանգիստների նկատմամբ վերահսկողություն հաստատելու հարցում Պեկինի դրսևորած հավակնություններով: Այն Չինաստանի «ՄԳՄՈՒ» ռազմավարության մաս է կազմում, որի ծովային բաղկացուցչի՝ «21-րդ դարի Ծովային Մետաքսի ճանապարհի» երկայնքով նախատեսված երթուղիների կայունության և անվտանգության ապահովման նպատակով Պեկինը «հյուսում» է լոգիստիկ կենտրոններից և հենակետերից կազմված յուրահատուկ «Մարգարտի շարան»: Զիբուրիում կառուցված չինական առաջին ծովային ռազմահանգրվանը համարվում է այդ «շարանի» կարևոր ծայրակետերից մեկը:

«Մարգարտի շարան»-ի թեմայի ուսումնասիրությանը նվիրված *«Մարգարտի շարան»-ի ռազմավարությունը՝ որպես Չինաստանի Ծովային Մետաքսի ճանապարհի նախաձեռնության իրականացման միջոց*, *«Մերձավոր Արևելքը և Հյուսիսային Աֆրիկան՝ որպես չինական "Մարգարտի շարան"-ի ռազմավարության մաս*», և *«Զիբուրի. Չինաստանի առաջին արտերկրյա ամրոցը Ծովային Մետաքսի ճանապարհի ռազմավարությունում»* վերնագրերով աշխատությունները տպագրվել են:

Տպագրվել է նաև *«Չինաստանի փափուկ ուժի քաղաքականությունը Միջին Արևելքում և Հյուսիսային Աֆրիկայում»* վերնագրով աշխատությունը: Այն նվիրված է Պեկինի հանդեպ գրավչություն ստեղծելու, տարածաշրջանում չինական ներկայությունն ապահովելու և ծավալապաշտությունն ընդլայնելու նպատակով Չինաստանի փափուկ և կոշտ ուժերի համակցման միջոցով Մերձավոր Արևելքի ու

Հյուսիսային Աֆրիկայի երկրներ “Պեկինյան կոնսենսուսի” և զարգացման չինական մոդելի արտահանման թեմային:

Հետազոտության նախորդ փուլում առանձին ուսումնասիրվել են նաև Թուրքիան ու Իսրայելը, որոնք իրենց ռազմավարական և աշխարհաքաղաքական նպաստավոր դիրքի շնորհիվ ընդգրկվել են ՄԳՄՈՒ-ի ծովային և ցամաքային ճանապարհների կառուցման նախագծերում:

Թուրքիային նվիրված՝ **“Չինական Գոտի ու ուղի նախաձեռնությունը և Թուրքիայի Միջին միջանցքը”** վերնագրով աշխատությունը տպագրվել է, որին նվիրված զեկույցով ելույթ է իրականացվել արտերկրյա միջազգային գիտաժողովին:

Իսրայելին նվիրված **“Չինաստան և Իսրայել. Զարգացող հարաբերություններ Գոտու և ուղու նախաձեռնության շրջանակներում”** վերնագրով հոդվածը ևս տպագրվել է:

Երկրորդ եռամսյակում հիմնականում ուսումնասիրվել է Չինաստանի և Իրանի միջև Համապարփակ ռազմավարական գործընկերության վերաբերյալ պայմանագրի ստորագրման ու ՄԳՄՈՒ նախաձեռնության շրջանակներում համագործակցության խորացման վերաբերյալ թեմաները: Ներկայումս Իրանը, որն իր աշխարհագրական դիրքի շնորհիվ աշխարհառազմավարական և քաղաքական առճակատման նոր “Մեծ խաղում” մերձավորարևելյան հիմնական դերակատարներից է, կարևոր գործոն է դարձել նաև Կենտրոնական Ասիայում և Մերձավոր Արևելքում Չինաստանի աշխարհաքաղաքական նկրտումներում: Ավելին, որպես Մերձավոր Արևելքի անհանգիստ տարածաշրջանում անվտանգության համեմատաբար կայուն գործընկեր, Թեհրանը չինական Նոր Մետաքսի ճանապարհի նախաձեռնության շրջանակներում կարող է դառնալ Կենտրոնական Ասիան, Մերձավոր Արևելքը և Եվրոպան միմյանց կապող հիմնական օղակներից մեկը:

Հարկ է նշել, որ Նոր Մետաքսի ճանապարհի նախաձեռնությունը հենց սկզբից ջերմորեն ընդունվեց Թեհրանի կողմից: Լինելով Ասիական ենթակառուցվածքների ներդրումային բանկի (AIIB) հիմնադիրներից մեկը՝ Իրանի Իսլամական Հանրապետությունը 2014թ. ապրիլի 7-ին միացավ բանկին՝ որպես 34-րդ անդամ: 2016 թ. հունվարի 23-ին Թեհրանում Չինաստանի Նախագահ Սի Շինպինի հետ բանակցություններից հետո Իրանը և Չինաստանը պայմանավորվեցին ընդլայնել երկկողմ հարաբերությունները և առևտուրը հասցնել 600 միլիարդ ԱՄՆ դոլարի առաջիկա 10 տարիների ընթացքում, ինչպես նաև ստեղծել ռազմավարական հարաբերություններ, որն արտացոլված է 25 տարվա համապարփակ փաստաթղթում: Իրանը պատրաստակամություն հայտնեց մասնակցել Չինաստանի ԾՄՃ և ՄՀՏԳ-ով առևտրային ուղիների կառուցման նախագծերին, որոնք կարող են տարածաշրջանային մակարդակով սպասարկել Իրանի քաղաքական, տնտեսական, աշխարհառազմավարական և անվտանգային շահերը: Ստորագրվել է 17

համաձայնագիր՝ երկաթուղու, նավահանգիստների, էներգետիկայի, արդյունաբերության, առևտրի և ծառայությունների, ֆինանսների, կապի, հեռահաղորդակցման և այլ ոլորտներում համագործակցության և փոխադարձ ներդրումների ընդլայնման ուղղությամբ:

Նշենք, որ 2015 թ. Ուֆայում կայացած Շանհայյան համագործակցության կազմակերպության (ՇՀԿ) գագաթնաժողովում ՇՀԿ-ի անդամ և դիտորդ պետությունների ղեկավարները, որոնց թվում՝ Վ. Պուտինը, Սի Շինպինը և Հ. Ռուհանին, կարևորեցին ՇՀԿ-ի շրջանակներում միասնական տրանսպորտային համակարգ ստեղծելու նախաձեռնության հեռանկարները և ընդլայնված նիստում քննարկեցին Եվրասիական տնտեսական միությունը (ԵԱՏՄ) և ՄՃՏԳ-ն համակցելու վերաբերյալ ծրագրերը: Այս առումով, կարևորվում է ԵԱՏՄ ոչ-անդամ երկրների հետ առևտրի գոտիների ստեղծման գործընթացում Իրանի ու ԵԱՏՄ-ի միջև կնքված և 2019թ. հոկտեմբերի 27-ից ուժի մեջ մտած ազատ առևտրի գոտու մասին միջանկյալ համաձայնագիրը:

2020թ. հունիսին երկու երկրների միջև ստորագրվեց «Չին-իրանական համապարփակ ռազմավարական գործընկերություն» կոչվող 18 էջանոց փաստաթուղթը: Պեկինի և Թեհրանի միջև առևտրի, էներգետիկայի, ենթակառուցվածքների, հեռահաղորդակցության և նույնիսկ ռազմական համագործակցությունն ընդգրկող դեռևս կնքվելիք համաձայնագիրը ենթադրում է, որ Չինաստանը պարտավորվում է ընդհանուր առմամբ 400 միլիարդ ԱՄՆ դոլար ներդնել Իրանի բանկային, տրանսպորտային և զարգացման ոլորտներում: Համաձայնագրի հիմնասյունը պետք է լինի առաջիկա հինգ տարվա ընթացքում Չինաստանի կողմից իրանական վառելիքաէներգետիկ համալիրում 280 միլիարդ ԱՄՆ դոլարի ներդրումների իրականացումը: Պայմանագրի համաձայն՝ Պեկինն ակնկալում է առաջիկա 25 տարվա ընթացքում զգալի գեղջերով իրանական նավթի կանոնավոր մատակարարումներ ապահովել:

Համաձայնագիրը ներառում է նաև Իրանում մի քանի նավահանգիստ զարգացնելու ծրագրեր, որոնց համաձայն Կիշ կղզին կամ ռազմավարական կարևորագույն Բանդար-է-Ջասկ նավահանգիստը չինական կողմին երկարաժամկետ վարձակալության կտրամադրվեն: Կապահովվի նաև Չինաստանի ժողովրդական ազատագրական բանակի (PLA) 5,000 զինծառայողի տեղակայումը Իրանի տարածքում (որոշ մասը՝ Պարսից ծոցի շրջանում՝ Չինաստանի ծովային ուժերն ամրապնդելու հեռանկարով և չինական անձնակազմի քանակը մեծացնելու հնարավորությամբ), որոնք կապահովեն նավթի, գազի և նավթաքիմիական արտադրանքի տարանցման անվտանգությունը դեպի Չինաստան: Բանդար-է-Ջասկում հենակետի առկայությունը Չինաստանին թույլ կտա ոչ միայն վերահսկել Բահրեյնում տեղակայված ԱՄՆ հինգերորդ նավատորմը, այլև Զիբուրիի և Գվադարի (Պակիստան)

նավահանգիստներում ներկայության ապահովման հետ մեկտեղ կարող է մեծացնել Չինաստանի դիրքերը Հնդկական օվկիանոսի տարածաշրջանում:

Համաձայնագրով առաջիկա հինգ տարիներին նախատեսվում է ևս 120 միլիարդ ԱՄՆ դոլարի ներդրում կատարել Իրանի տրանսպորտային և արդյունաբերական ենթակառուցվածքներում: Գրեթե 100 համատեղ չին-իրանական նախագիծ ընդգրկվելու են ՄԳՄՈԻ նախաձեռնությունում: Այստեղ կկառուցվեն օդանավակայաններ, արագընթաց երկաթուղիներ, ծովային նավահանգիստներ, կամուրջներ, նավահանգիստներ, ճանապարհներ և այլ ենթակառուցվածքային օբյեկտներ: ՉԺՀ-ը զարգացնելու է ազատ առևտրի գոտիներ Մակուում՝ Իրանի հյուսիսում, Պարսից ծոցի ափին՝ Աբադանում (որտեղ Շաթ-ալ-Արաբը թափվում է Պարսից ծոց) և Քեշմ կղզում՝ բուն ծոցում: Կարևոր նախաձեռնությունների թվում են Հարավ-Հյուսիս միջանցքի (Չաբահար-Կենտրոնական Ասիա), Հարավ-Արևմուտք միջանցքի (Չաբահար և Բանդար Աբբաս-Թուրքիա և Ադրբեջան) և Պակիստան-Իրան-Իրաք-Սիրիա «ուխտազնացության երկաթուղու» զարգացումը:

Հնդկական օվկիանոսի խորջրյա Չաբահար նավահանգստի դիրքը Հյուսիս-հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքի (INSTC) ուղղությամբ, մի կողմից՝ Ռուսաստանի, Արևելյան Եվրոպայի, Հյուսիսային, Կենտրոնական Ասիայի և Կովկասի միջև, մյուս կողմից՝ Հարավարևելյան Ասիայի, Հեռավոր Արևելքի, Օվկիանիայի և Պարսից ծոցի երկրների միջև տարանցիկ հարաբերություններով զգալի առավելություն են ապահովում Թեհրանին՝ ՆՄՃ-ին մասնակցության համար:

Չին-իրանական համապարփակ ռազմավարական դաշնագիրը կարող է թույլ տալ Չինաստանին, որն արդեն ռազմաբազա ունի Զիբուրիում, ռազմական ներկայություն հաստատել Իրանի և Պակիստանի ափերին:

Երրորդ եռամսյակում ավարտվել է վերոնշյալ թեմայով ուսումնասիրությունը, որին նվիրված **“Առյուծը և վիշապը. Չին-իրանական ռազմավարական գործընկերության նոր փուլը”** վերնագրով աշխատությունը հանձնվել և արդեն հաստատվել է տպագրության:

Այս փուլի համար նախատեսված մյուս թեման, որի ուղղությամբ ուսումնասիրությունը շուտով կհասցվի ավարտին, Սիրայի ճգնաժամի տարիներին Չինաստանի վարած քաղաքականությունն է: Հետազոտության մեջ հատուկ ուշադրություն է դարձվում հետճգնաժամային Սիրիայի տնտեսության վերականգնման ուղղությամբ Չինաստանի իրականացրած մարդասիրական, վերակառուցման և ենթակառուցվածքային ծրագրերին:

Վերջին տասնամյակում ՄԱ-ում և Հյուսիսային Աֆրիկայում տեղի ունեցող իրադարձությունները, այդ թվում՝ սիրիական զարգացումները, միջազգային հանրության համար նոր և միանգամայն լուրջ մարտահրավերներ են: Պեկինը սկզբից

նեթ արտահայտվել է այդ երկրների ներքին գործերին չմիջամտելու և նրանց տարածքային ամբողջականությունն ու ինքնիշխանությունը պահպանելու օգտին՝ բացառելով ուժի կիրառման և բռնի իշխանափոխության հնարավորությունը: Պեկինը գտնում էր, որ սիրիական կառավարության բռնի իշխանափոխությունը կարող էր հանգեցնել տարածաշրջանային աղետի, ուստի անհրաժեշտ էր համարում սիրիական ճգնաժամի լուծման համար քաղաքական վերափոխման նոր մոդելի որոնումը: Պեկինում կարծում էին, որ Արևմուտքի կողմից պատժամիջոցների և տնտեսական այլ միջոցառումների կիրառումն այդ երկրներում Արևմուտքի հանդեպ բարեկամաբար տրամադրված վարչախմբերի իշխանության բերելու նպատակ էր հետապնդում: Համաձայն Պեկինի՝ Վաշինգտոնը ոչ միանշանակ վերաբերմունք էր դրսևորում տարածաշրջանի երկրների նկատմամբ՝ իր շահերից թելադրվող երկակի ստանդարտների քաղաքականություն վարելով: Մինչդեռ Չինաստանը, ի տարբերություն ԱՄՆ-ի, բավականաչափ զուսպ կեցվածք էր դրսևորում տարածաշրջանային զարգացումների նկատմամբ՝ խուսափելով ուղղակի միջամտությունից և հնարավոր բախումներից: Պեկինը համոզված էր, որ իր գլխավոր ռեսուրսը ժամանակն է, որն աշխատում է իր բուռն աճող տնտեսության օգտին, մինչդեռ ԱՄՆ-ն՝ ապավինելով իր հզորությանն ու ազդեցությանը, ավելի ակտիվ և համարձակ էր խաղում: Պեկինում գղջում էին, որ ՄԱԿ-ի ԱԽ-ի կողմից Լիբիայի քաղաքացիական բնակչության պաշտպանության վերաբերյալ ընդունված բանաձևը, որին Չինաստանը Ռուսաստանի հետ միասին ձեռնպահ քվեարկեց, իրականում Լիբիայի կառավարության դեմ ռազմական գործողությունների իրականացման արտոնագիր դարձավ: Ուստի Մոսկվան և Պեկինը այդուհետ որոշեցին կանխել ինչպես ՄԱ-ում, այնպես էլ այլ տարածաշրջաններում նման սցենարի կրկնումը: Երկու երկրները շարունակ վետո էին դնում Սիրիայի վերաբերյալ ՄԱԿ-ի ԱԽ-ի բանաձևերի վրա՝ համոզված լինելով, որ ՆԱՏՕ-ն մանիպուլյացիայի է ենթարկում ԱԽ-ն՝ Սիրիայի նկատմամբ ռազմական միջամտությունը վավերացնող բանաձև կորզելու նպատակով: Որոշ փորձագետներ էլ գտնում են, որ իրականում ՉԺՀ-ի շահերը մեծ չեն Սիրիայում, պարզապես Պեկինը՝ որպես Ռուսաստանի հավատարիմ դաշնակից, փորձում էր Սիրիայի հարցում Ռուսաստանին սատարելու դիմաց վերջինիս աջակցությունն ապահովել Հյուսիսային Կորեայի հետ կապված խնդրում՝ վերջինիս միջուկային հավակնությունները զսպելու ուղղությամբ ավելի մեծ վճռականություն ցուցաբերելու ճնշման տակ գտնվելու պատճառով: Բացի այդ՝ Չինաստանը մտավախություն ուներ, որ արաբական վարչախմբերի անկումը «Երկնատակի» ներսում քաղաքացիական ընդվզումների ոգեշնչման աղբյուր կարող էր ծառայել: Գործնականում Պեկինը հարաբերություններ հաստատեց նաև Սիրիայի ընդդիմության հետ, ինչն արվել էր արդեն Լիբիայի, Եգիպտոսի և հյուսիսաֆրիկյան այլ երկրների դեպքում:

2012թ. մայիսից Սիրիա են տեղափոխվել «Արեւելյան Թուրքեստանի Ազատագրական շարժման» (ETIM) մարտիկները՝ Ասադի վարչախմբի դեմ պայքարում «ալ-Ղաիդա»-ին եւ ծայրահեղական այլ կազմակերպությունների միանալու նպատակով:

Պեկինին խիստ մտահոգում էր ՄԱ-ից Կենտրոնական Ասիա (ԿԱ) եւ Արեւելյան Թուրքեստան իսլամական ծայրահեղականության ալիքի տարածման հնարավորությունը, որը կարող էր լուրջ սպառնալիք ներկայացնել ոչ միայն ՉԺՀ-ի անվտանգությանը՝ վերջինիս արեւմտյան սահմանի երկայնքով, այլեւ Հարավային Ասիայի խաղաղությանն ու կայունությանը։ Թերեւս այդ պատճառով Պեկինը խստագրեց իր վերահսկողությունը Չինաստանի Սինծյան-Ույղուրական ինքնավար մարզի նկատմամբ, որտեղ բնակվում են մոտ 22 մլն սուննի մուսուլմաններ, ներառյալ 10 մլն ույղուր, որոնց մեջ, անշուշտ, քիչ չեն իսլամիստ արմատականները։ ՄԱ-ում եւ ԿԱ-ում արմատականության եւ ծայրահեղականության աճի ֆոնի վրա Պեկինը ձգտում է կանխել եւ սահմանափակել չին մուսուլմանների, գլխավորապէս՝ ույղուր անջատողականների ակտիվության հնարավոր դրսեւորումները։

Սիրիայի ժգնաժամի և Մետաքսի ճանապարհի իրականացման ուղղությամբ Չինաստանի քաղաքականությանը նվիրված “Syria in China’s Belt and Road Strategy: Beyond the Syrian Crisis” հոդվածը շուտով կհանձնվի տպագրության։

Հետազոտության այս փուլի համար տպագրված հոդվածներն են՝

1. ***“String of Pearls” Strategy as a Measure for the Implementation of The Chinese Maritime Silk Road Initiative***, Международный научный журнал "Современные востоковедческие исследования", Казань, International Science Journal “Modern Oriental Studies”, Kazan, Vol. 2, No. 2, 2020, pp. 101-121. ISSN. Российский индекс научного цитирования (РИНЦ)
https://www.academia.edu/43643483/String_of_Pearls_Strategy_as_a_Measure_for_the_Implementation_of_the_Chinese_Maritime_Silk_Road_Initiative
2. ***China’s Soft Power Policy in the Middle East and North Africa***, Collection of Papers from the Fifth International Conference on Chinese Studies THE SILK ROAD, Organized by Confucius Institute in Sofia 30-31 May 2019, Confucius Institute in Sofia, 2020, pp. 153-163. ISSN.
https://www.academia.edu/43745431/China_s_Soft_Power_Policy_in_the_Middle_East_and_North_Africa; <https://confuciusinstitute.bg/wp-content/uploads/2020/07/The-Silk-Road-2019.pdf>
3. ***China and Israel: Evolving Relationship Within the Belt and Road Initiative***, Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies, Volume 14 Issue 3, Taylor and Francis Group, Shanghai International Studies University, 2020, pp. 410-429. ISSN
<https://www.tandfonline.com/eprint/2W2BJ45ANTEUHS5IFGSH/full?target=10.1080/25765949.2020.1808378>;
<https://www.tandfonline.com/eprint/2W2BJ45ANTEUHS5IFGSH/full?target=10.1080/25765949.2020.1808378#aHR0cHM6Ly93d3cudGFuZGZvbmxpbmUuY29tL2RvaS9wZGYvMTAuMTA4MC8yNTc2NTk0OS4yMDIwLjE4MDgzNzg/bmVIZEFjY2Vzcz10cnVlQEBA>MA==;
https://www.academia.edu/44247778/China_and_Israel_Evolving_Relationship_within_the_Belt_and_Road_Initiative_and_Road_Initiative
4. ***Chinese Belt and Road Initiative and Turkey’s Middle Corridor***, Международный научный журнал "Современные востоковедческие исследования", Казань, International

Science Journal “Modern Oriental Studies”, Kazan, Vol. 2, No. 5, 2020, pp. 76-91. ISSN. Российский индекс научного цитирования (РИНЦ).
[https://www.academia.edu/44262980/Chinese Belt and Road Initiative and Turkey s Middle Corridor](https://www.academia.edu/44262980/Chinese_Belt_and_Road_Initiative_and_Turkey_s_Middle_Corridor)

5. *Djibouti: China's First Overseas Stronghold in The Maritime Silk Road Strategy*, Eastern Asian Studies, Vol. IV, IOS NAS RA, Yerevan, 2020. ISBN. [https://www.academia.edu/44360330/DJIBOUTI CHINAS FIRST OVERSEAS STRONGHOLD IN THE MARITIME SILK ROAD STRATEGY?fbclid=IwAR0tj9rd4KKd9U2J5bDKdT4z4PmBwP1MFxBF6A5grspdRgCtXXC5hATkx6s](https://www.academia.edu/44360330/DJIBOUTI_CHINAS_FIRST_OVERSEAS_STRONGHOLD_IN_THE_MARITIME_SILK_ROAD_STRATEGY?fbclid=IwAR0tj9rd4KKd9U2J5bDKdT4z4PmBwP1MFxBF6A5grspdRgCtXXC5hATkx6s)
6. *Middle East and North Africa as a Part of Chinese String of Pearls Strategy*, ORBIS LINGUARUM, Vol. 18, Issue 3, Езиков свят, Филологический факультет при ЮЗУ „Неофит Рилски”, Благоевград, България, 2020, pp. 60-71. (DOI: CEEOL, ERIH PLUS, Ulrich's Periodicals Directory, RISC and Scopus).

Հետազոտության այս փուլի համար տպագրության հաստատված հոդվածն է՝

- *The Lion and The Dragon: A New Stage in Sino-Iranian Strategic Partnership*, Международный научный журнал "Современные востоковедческие исследования", Казань, International Science Journal “Modern Oriental Studies”, Kazan, Vol. 2, No. 6, 2020. ISSN. Российский индекс научного цитирования (РИНЦ).

Տպագրության պատրաստվող հոդվածը՝

- Syria in China's Belt and Road Strategy: Beyond the Syrian Crisis.

ԳՐԱԽՈՍՈՒԹՅՈՒՆ ժողովածուի վերաբերյալ, որում տպագրվել է թեմային առնչվող հոդված՝

- *Տպագրվել է «Արևելաասիական ուսումնասիրություններ» խորագրով ժողովածուի հերթական հատորը,* Azg.am, 2020-11-12.
https://azg.am/AM/2020111311?fbclid=IwAR1pGjbf3KQ6WNdk21yW9AfNq59xfnhlN8w2HBnkbuqC6pAPT_B9d-Blw0k

ՀԵՌԱՀԱՐ ԳԻՏԱԺՈՂՈՎ՝

- XIII Международная научно-практическая конференция «РОССИЯ – КИТАЙ: ИСТОРИЯ И КУЛЬТУРА», Институт международных отношений Казанского (Приволжский) Федерального Университета, Казань, 8-10 октября 2020 г.
Զեկույցի թեման՝ Chinese Belt and Road Initiative and Turkey's Middle Corridor.

Ծրագրի ղեկավար՝

պ.գ.թ. Աղավնի Հարությունյան
ԳԱԱ ԱԻ Միջազգային հարաբերությունների բաժնի
առաջատար գիտաշխատող

1. "String of Pearls" Strategy as a Measure for the Implementation of The Chinese Maritime Silk Road Initiative, Международный научный журнал "Современные востоковедческие исследования", Казань, International Science Journal "Modern Oriental Studies", Kazan, Vol. 2, No. 2, 2020, pp. 101-121. ISSN. Российский индекс научного цитирования (РИНЦ) [https://www.academia.edu/43643483/ STRING OF PEARLS STRATEGY AS A MEASURE FOR THE IMPLEMENTATION OF THE CHINESE MARITIME SILK ROAD INITIATIVE](https://www.academia.edu/43643483/STRING_OF_PEARLS_STRATEGY_AS_A_MEASURE_FOR_THE_IMPLEMENTATION_OF_THE_CHINESE_MARITIME_SILK_ROAD_INITIATIVE)

УДК 327

Harutyunyan Aghavni Alexander, Ph.D. in History,
Leading Researcher at the Department of International Relations,
the Institute of Oriental Studies,
National Academy of Sciences of Armenia.
0019, Yerevan, Marshal Baghramian Ave., 24g,
Republic of Armenia
aghavni.harutyunyan1@gmail.com

“STRING OF PEARLS” STRATEGY AS A MEASURE FOR THE IMPLEMENTATION OF THE CHINESE MARITIME SILK ROAD INITIATIVE

Abstract: The article attempts to show the significance of the “String of Pearls” strategy - similarly to the “Dual-Use Logistics Facilities” as a measure for the implementation of the Chinese initiative Maritime Silk Road, aimed at creating sea strongholds or "Choke Points" with military or geopolitical influence along the Indian coast ocean, as well as in the Persian Gulf and the Mediterranean Sea. The “String of Pearls” strategy is designed to build infrastructure projects covering the Chinese Sea Lines of Communication and based on the need of China to acquire foreign oil and trade routes, which are crucial for its development, as well as to strengthen its influence and expand its presence on the sea routes through the use of investments, economic, political, diplomatic and military means. Chinese expansion and its military presence grow steadily in order to protect its interests and ensure the safety of Chinese multi-billion-dollar investments in infrastructure projects across the entire width of the Maritime Silk Road. Thanks to strategic control over key points along the “String of Pearls” and new opportunities for launching military operations of the People’s Liberation Army Navy, China can not only change the balance of power at the regional level, but also have an impact that goes far beyond its traditional scope.

The author analyzes the reasons for advancing these strategies, characterizes the likely difficulties that Beijing may encounter in their implementation process.

Keywords and phases: China, One Belt, One Road, Maritime Silk Road, “String of Pearls”, “Choke Points”, Sea Lines of Communication.

Арутюнян Агавни Александровна, канд. ист. наук,

ведущий науч. сотрудник Отдела Международных отношений

Института Востоковедения Национальной Академии Наук Армении.

0019, Ереван, пр. Маршала Баграмяна, 24г.

Республика Армения

aghavni.harutyunyan1@gmail.com

СТРАТЕГИЯ «ЖЕМЧУЖНОЙ НИТИ» КАК МЕРА ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ИНИЦИАТИВЫ КИТАЙСКОГО МОРСКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Аннотация: В статье предпринята попытка показать значение стратегии «Жемчужная нить» - аналогично «Логистическому комплексу двойного назначения» в качестве меры для реализации китайской инициативы Морской Шелковый путь, нацеленного на создание морских опорных пунктов или «точек удушья» с военным или геополитическим влиянием вдоль побережья Индийского океана, а также в Персидском заливе и Средиземном море. Стратегия «Жемчужной нити» предназначена для построения инфраструктурных проектов, охватывающих китайские морские линии связи и основана на потребности Китая в приобретении иностранных нефтяных и торговых маршрутов, имеющих решающее значение для его развития, а также в усилении влияния и расширении присутствия на морских путях за счет использования инвестиций, экономических, политических, дипломатических и военных средств. Китайская экспансия и его военное присутствие неуклонно растет с целью защиты своих интересов и обеспечения безопасности китайских многомиллиардных инвестиций в инфраструктурные проекты по всей ширине Морского Шелкового пути. Благодаря стратегическому контролю над ключевыми точками вдоль «Жемчужной нити» и новым возможностям для начала военных операций Военно-морского флота Народно-освободительной армии, Китай может не только изменить баланс сил на региональном уровне, но и оказать влияние, выходящее далеко за рамки его традиционные возможности.

Автор анализирует причины выдвижения этих стратегий, характеризует вероятные трудности, с которыми Пекин может столкнуться в процессе их осуществления.

Ключевые слова: Китай, Один пояс, один путь, Морской Шелковый путь, «Жемчужная нить», «точки удушья», морские линии связи.

Chinese Maritime Silk Road of the 21st Century

"All rivers flow into the sea; everything returns to its owner."

This old Chinese saying is the key to the Chinese strategy of the New Silk Road (NSR) or One Belt, One Road (OBOR), with the official goal of creating a public good for all of humanity, the main beneficiary of which is, above all, the creator [Алиханов, 2017]. The strategy was officially renamed the *Belt and Road Initiative* (BRI or Belt and Road (B&R)) in 2016 and was written into the constitution of the Chinese Communist Party, showing how dedicated Beijing is to developing the project as a way to ensure China's economic influence [EFSAS, 2019, P. 3].

BRI was launched by President of People's Republic of China (PRC) Xi Jinping in 2013, which aims to connect Asia and Europe via the Middle East (ME), Africa and Central Asia (CA) through a series of vast networks of transcontinental railways, pipelines, ports, airports and other infrastructure projects [Molavi, 2018]. The idea of the NSR is to create both the Economic Belt of the Silk Road (EBSR) - rail and roads running through CA and onto Europe complemented by the Maritime Silk Road of the 21st Century (MSR) - ports and shipping lanes that will connect Southeast Asian States and countries which border the wider Indian Ocean. Together, both sections make up the BRI - an extensive global trade project that will potentially encompass a region of over 70 countries with a total population of 4.4 billion people [ISDP, 2016, P. 1]. The funding pledged for this ambitious project is an additional US \$124 billion including assistance, grants, and loans to countries within the BRI. Various estimates for the capital needs of the projects under the BRI range from US \$ 2 trillion to US \$ 8 trillion for an indefinite period [Sharma, A., 2019, P. 2].

At the Chinese B&R forum in 2019, it was announced that Chinese companies had invested US \$ 90 billion in B&R countries, which is a lot, but this is only a drop in the ocean. The *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)* and BRICS (Brazil, Russia, India, China and South Africa) New Development Bank have US \$ 150 billion at their disposal, and the Silk Road Fund (SRF) for infrastructure – US \$ 40 billion. Chinese companies can gain access just under US \$ 600 billion from the state-controlled financial sector [Sharma, M., 2019].

The idea of establishment the MSR was revealed during Chinese Premier Li Keqiang's attendance at the 16th ASEAN+China summit in Brunei (9-10 October, 2013) and Xi Jinping's speech in the Indonesian parliament (3 October, 2013) [Szczudlik-Tatar, 2013, P. 3]. At the Indonesian legislature, Chinese President particularly talked about the sea path of the Silk Road (SR) [Bai, 2013, P. 12] and called for establishing a MSR adapted to the needs of the 21st century. Premier Li said that since ancient times, Southeast Asia has been an important center of the ancient sea Silk Road, China will strengthen maritime cooperation with the countries of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN), and use the China-ASEAN Maritime Cooperation Fund, founded by Government of China, for the active development of maritime partnerships under the MSR [Ruan, 2014]. This coincides with Chinese Premier Li Keqiang's pledge to upgrade the Gold Decade (2000-2010) of China-ASEAN cooperation into a Diamond Decade [Zhou, 2014].

Relying mainly on ASEAN countries, the MSR should contribute to the development of the Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP), and further strengthen China's commitment to supporting the implementation of the Master Plan on ASEAN Connectivity [Rahardjo, 2015, P. 13].¹ As part of its comprehensive transport strategy, China intends to solve the problems of financing the ASEAN railways with the help of the SRF, creating transport corridors through Asia [Beauchamp-Mustafaga, 2015, P. 3].

MSR covers more than 20 countries, varying in size, development, history, religion, language and culture, and passes through the regions that are sensitive to international strategy and has complex

geopolitics [Li, C., 2014, P. 9]. The main attention in the planning of MSR was paid to close cooperation in the field of finance and economics, infrastructure projects (joint construction of roads and railways), expansion of cooperation in the field of security, technology and science [Szczudlik-Tatar, 2013, P. 3].

MSR as a Tool to Support the Chinese “Great Maritime Wall”

The MSR will complement the EBSR by linking Chinese ports with other countries via maritime links, focusing on the use of sea routes and Chinese coastal ports [BDO, 2015, P. 4]² to connect China with Europe via the South China Sea,³ the Straits of Malacca, Lombok, Sudan and along the north Indian Ocean to the Persian Gulf, Red Sea and Gulf of Aden, encompassing South and Southeast Asia, particularly Sri Lanka. Thus, the MSR will extend from Asia to the Near East, ME, East Africa, the Mediterranean and Europe, China’s largest export market [Clemens, 2015, P. 6].

The two from six OBOR economic corridors are included to MSR:

- *China-Indo-China Peninsula Economic Corridor (CICPEC); or China-Southeast Asia Corridors - (three lines Kunming through Vietnam, Laos, Myanmar also connect through Nanning to Guangdong Province);*
- *Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor (BCIM-EC) - (rail construction, road construction, industrial parks)* [Harutyunyan, 2017b, P. 76-86].⁴

The Maritime Silk Road will begin:

- *From Quanzhou in Fujian province and also hit other southern Chinese ports - Guangzhou (Guangdong province), Beihai (Guangxi) and Haikou (Hainan) before heading south to the Malacca Strait;*
- *From Kuala Lumpur (Malaysia) the MSR heads to Kolkata (India) then crosses the rest of the Indian Ocean to Nairobi (Kenya);*
- *From Nairobi goes north around the Horn of Africa and moves through the Red Sea into the Mediterranean, with a stop in Athens (Greece) before meeting the land-based EBSR in Venice (Italy)* [Brugier, 2014, P. 1-2; Tiezzi, 2014].

MSR targets key littoral states along major Indian Ocean trade arteries for the construction of two mega-projects - *the land-based CPEC*⁵ and *the sea-based BCIM-EC*, which, with large investments from China, can fundamentally change the political and economic landscape of the Indian Ocean Region (IOR) [Zhou, 2014], one of the most strategically significant in a world which has become a friction point for tension between the United States (U.S.), China and India, and where China and India are fighting for superiority over sea lines. Such tension intensifies as each state takes measures to counter the others and project dominance within the region [Abeyagoonasekera, 2019, P. 48].

MSR will allow China to enter the Pacific Ocean, "control the South China Sea in the south" and enter the Indian Ocean from the South China Seas through the Strait of Malacca, breaking through the U.S. environment [Beauchamp-Mustafaga, 2015, P. 3]. Thus, putting the South China Sea in its sphere of influence may lead to China’s transition from geopolitical vulnerability to a strong position, effectively supporting the “**Great Maritime Wall**”, and providing China with unhindered access to the Indian and Pacific Oceans [Bouvin, 2019].

The “Choke Points” of the Indian Ocean as the Most Strategically Significant in the World

In 21st century the Indian Ocean will have more significance; its waters cover an approximated 73.5 million square km, combining half the world's latitudes and seven of its zones, along with 48 independent seashores and island countries including of 2.6 billion people which is world's 39% of population [Khan, Khalid, 2018, P. 247-248].

Unlike the Atlantic and Pacific oceans, the Indian Ocean is a closed one, bordering four continents, which makes its access very limited. Its many straits, called “Choke Points”,⁶ some of the famous of them around the world are:

- *The **Malaccan strait** in the Indian Ocean;*
- *The **Gulf of Hormuz** in the Middle East;*
- *The **Suez Canal** linking the Mediterranean and the Red Sea;*
- *The **Panama Canal** linking the Atlantic with the Pacific Ocean;*
- *The **Strait of Bosphorus** (Turkish Strait) linking the Mediterranean Sea to the Black Sea;*
- *The three **Danish Straits** linking the Baltic Sea with the North Sea;*
- *The **Strait of Bab al-Mandeb** forming a gateway for vessels to pass through the Suez Canal, through the east coast of Africa [Marine Insight, 2019].*

These narrow straits regulate incoming and outgoing traffic and have historically been used to restrict access to trade routes during the war. The Indian Ocean multiple straits are its main access points:

- *the **Strait of Bab al-Mandab**⁷ connecting the **Red Sea** to the **Gulf of Aden**;*
- *the **Strait of Hormuz**⁸ connecting the **Persian Gulf** to the **Gulf of Oman**;*
- *the **Strait of Malacca**⁹ between **Malaysia** and **Indonesia**;*
- *the **Sunda Strait** and **Lombok Strait** in **Indonesia** [EFSAS, 2019, P. 2].*

More than 80% of the world's maritime trade oil passes through Indian Ocean “Choke Points”, in which:

- *40% oil passes through **Strait of Hormuz**;*
- *35% passes through **Strait of Malacca**;*
- *8% passes through the **Bab al-Mandab Strait**.*

A significant part of exported goods produced in the PRC goes to the world market through the Indian Ocean to the **Strait of Malacca** [Jash, 2018, P. 73]. Through the **Suez Canal** 14% of world merchandise trade and 60% of Chinese exports to Europe pass; and half of the imported Chinese oil source with expectations that it will double by 2035. Through the **Bab al-Mandab Strait** passes most of China's daily exports to Europe cost US \$ 1 billion [Matar, 2018]. Some 30% of China's sea trade worth more than US \$ 300 billion presently moves across Indian Ocean [Khurana, 2008, P. 2-3]. China imports 80% of its oil (through the Strait of Malacca) and India imports 65% of its oil through Indian Ocean from ME and North Africa (MENA) [Khan, Khalid, 2018, P. 248]. According to U.S. Energy Information Administration (EIA), more than 17 billion barrels of oil passed out through the **Hormuz Strait** per day. More than 85% of the crude oil passing through the **Strait of Hormuz** - the geographical “Choke Point” and the main artery for transporting oil from the MENA - goes to Asian markets, especially to two rapidly growing economies and largest oil importers - China and India, and also in South Korea and Japan, whose fuel dependence is growing and highly dependent on MENA oil [Roudgar, 2017, P. 74].

By the end of 2013, China had become the largest trader and largest importer of oil in the world. And since China becomes more and more dependent on oceans for international trade, fuel supply and cargo

shipment, the ME remains the most important source of energy, security in the Indian Ocean and, therefore, Sea Lines of Communication security from Bab el Mandeb, Hormuz to the Strait of Malacca are vital for China [Zhou, 2014].

The Indian Ocean also plays an important role for China in its space exploration program. The vessel for tracking and controlling spacecraft and satellites "Yuan Wang" is based west of Australia; and in the port of Karachi there is a Chinese ground station that performs this kind of function. Under the auspices of the PRC, the Asia-Pacific Space Organization has been created, which includes Iran, Bangladesh, Pakistan and other countries [Лебедева, 2011].

Sea Lane Safe Communications as a Key to Sustainable Development of the Maritime Silk Road

The Indian Ocean also has an impressive number of shipping lines, also known as Sea Lines of Communication (SLOCs) - sea passages between ports. Given that over 90% of world trade is shipping, these SLOCs have great geopolitical value, since the country that controls them can either open or restrict their access. As some of the fastest growing economies are located in Asia, the number of SLOCs in the Indian Ocean is expected to grow over the next few decades. The 13 busiest ports in the world are in Asia, and as production grows, the need for safe transit routes in the Indian Ocean is growing more than ever [EFSAS, 2019, P. 2].

The Indian Ocean as well is home to China's important SLOCs, thus raising the stakes for China to maintain security and stability in the IOR to avoid any instances of being choked [Jash, 2018, P. 73]. In this sense, China's strategic and defensive goals for the MSR project are the securing seaports as "outposts", naval support, route development, supply lines, political and economic ties [Kuo, 2017], as well as definition of the broader geopolitics, maritime order and balance of power in the Asia, ME, Africa and IOR [Chellaney, 2015a].¹⁰

The most critical interest is China's energy "life line", passing through the IOR and, to a large extent, constituting its "strategic vulnerability" from the ban on the part of the U.S. or India. This makes the defense of its SLOC one of the most important functions of the **Chinese People's Liberation Army** (PLA)'s **Navy** (PLAN) missions in the IOR and reinforces the need for China's continued presence on the naval forces in the IOR [Khurana, 2018a, P. 201]. The PLAN's modernization has been merged with the B&R, so that the goals of the two projects can mutually benefit one another [Payette, Sun, 2017, P. 4].

Modern Chinese maritime policy is based on the "Agenda of China on the Seas and Oceans for the 21st Century" (1996) and the "White Paper on the Development of the Marine Economy in China" (1998), which put forward a strategy for the continued development of the country's marine economy and set the following goals:

1. *effective protection of the marine rights and interests of the state;*
2. *rational development and use of marine resources;*
3. *effective protection of the marine environment;*
4. *the development of science, technology and education in the field of oceanology;*
5. *integrated marine management;*
6. *ensuring the peaceful use, development and protection of the seas and oceans and the resolution of all maritime disputes on an equitable basis* [Ля, 2011, C. 162-163].

It is no coincidence, that President Xi Jinping's vision of the MSR reinforced the PLA's naval imperative, which adheres to the principle of "flag follows trade". The 2014 Chinese White Paper on Defense — the first official formulation of China's military doctrine or strategy, published May 26, 2015 — for the first time explicitly pointed to the PLAN's task of "open seas protection". This indicated a shift from

the PLA Navy's doctrine of '*offshore defense*' to that of '*offshore defense-cum-open seas protection*' for securing China's distant interests [Khurana, 2018a, P. 201]. The White Paper says: "... (World) Ocean is the guarantor of China's peaceful existence and sustainable development. The traditional mentality proclaiming the dogma of land over the (World) Ocean should be discarded ... Great importance should be attached to the presence in the (World) Ocean in order to protect communications and the foreign presence of China" [Алиханов, 2017]. That means, developing the ocean fleet, and also solving the problem of the lack of logistics infrastructure, that is, creating a base for the Chinese fleet in the Indian Ocean. White Paper emphasizes that China's national interests change as China grows — these are now various global factors, such as the threat of international terrorism, global epidemics, or the problem of maritime piracy [Кувалдин, 2015].

Thus, the Chinese military doctrine of MSR illustrates the *shift in China's emphasis from continental to maritime strategy*, that is, a *shift from long-standing attention to the Atlantic and Pacific Oceans to the Indian Ocean*, which has become the world's largest and strategically important maritime corridor for the global economy and security. China's ambitions towards the status of a great power can be achieved by strengthening the dominant role and gaining freedom of navigation in the most important waters of the Indian Ocean, which is catalyzed by the Chinese Dream [Jash, 2018, P. 73]. The goal of the Chinese *Dream* or *Great Dream* is the revival and rejuvenation of the Chinese nation [Qiu, 2014, P. 108; Harutyunyan, 2018, P. 28-43], which Beijing formulates as "universal harmony in the world" [Hu, 2013, P. 126]. To realize this dream, China needs a peaceful and stable international and peripheral environment, and will realize its dream through persistent endeavors for peaceful development [Yang, 2014, P. 9].

In this context, Beijing's MSR strategy is of great interest, which focuses on creating Chinese strongholds or "naval posts" with military or geopolitical influence along the Indian Ocean littoral, in the Persian Gulf and the Mediterranean Sea, called a "*String of Pearls*" - similar to the "*Dual Use Logistics Facility*" [Lin, 2011, P. 10].

Chinese Strategy of Maritime "String of Pearls"

Beijing has begun work on projects for the "*Dual Use Logistics Facility*", which should make up the "*String of Pearls*", at the end of the 20th century and continues to this day. The "*Dual Use Logistics Facility*" is characterized by its light footprint, its emphasis on providing logistics support to overseas non-traditional security missions, and its dual commercial and military nature. The "*String of Pearls*" model is similar to the "*Dual Use Logistics Facility*" except that it would include secret access agreements and covert development of commercial facilities to support later military use, with the ultimate objective of being able to support major combat operations against India and to dominate the IOR [Yung, 2015].

According to Christina Lin, several elements are needed to carry out "String of Pearls" strategy:

- ❖ *Gaining access to airfields and ports through the construction of new facilities (sometimes with significant subsidies for construction, given that they will be provided if necessary) or the establishment of cordial relations with countries that already have key facilities.*
- ❖ *Expanding diplomatic relations, so that airspace and shipping lanes remain free and are often accompanied by mutually beneficial trade and export agreements. Since securing a "String of Pearls" depends on linking a number of dissimilar places, it is important to ensure that each pearl is safe from any potential threats from neighboring states.*
- ❖ *Modernization of the armed forces for an effective movement to maintain individual pearls, if necessary, as well as in preparation for appropriate actions and exercises [Lin, 2011, P. 10].*

The theory for the Chinese "String of Pearls" is related to Beijing's need for geostrategic security of the "Choke Points" and maritime [oil and trade] routes critical to its development] [Bozhev, 2019]. The

“String of Pearls” strategy is designed to build infrastructure projects covering the Chinese SLOCs [Кувалдин, 2015], and based on China’s need to establish an increased level of influence and advanced presence on the sea routes through the use of investment, port development, economic, political, diplomatic and military means [Devonshire-Ellis, 2009]. Dai Xu, a former PLA Air Force colonel, argued in 2009 that to effectively fulfill its international responsibilities and build a good image, China “needs sufficient power to protect world peace”. Fulfilling this obligation requires a special supply facility for the provision of support” [Yung, Rustici, Devary, Lin, 2014, P. 14].

Worth to note, that China has never officially used the term “String of Pearls” strategy in relation to the Chinese network of marine facilities in the Pacific and Indian Oceans [Кувалдин, 2015]. The term was coined in 2005, when the U.S. consultancy Booz Allen Hamilton (BAH) published the “Energy Futures in Asia: Final Report”, predicting that China would try to expand its naval presence throughout the IOR by building maritime civilian infrastructure in friendly states in the region, a strategy dubbed the “String of Pearls” [Baker, 2015]. The authors argued that if China needed to protect its flow of energy through the Indian Ocean, it could build on its existing commercial and security relationships to establish a string of military facilities in South Asia. The analysis in the BAH study has come to be accepted in some Indian and U.S. policy circles as a description of China’s actual strategy for its out of area activities. At the time, China had contributed to construction of naval bases in Burma, funded construction of a new port in Gwadar, Pakistan, and invested in commercial port facilities in Sri Lanka and Bangladesh [Yung, Rustici, Devary, Lin, 2014, P. 14].

Moreover, China’s economic assistance in the aforementioned countries (and Greece), together with investments in overland pipelines, roads and railways through the Caspian region (EBSR), is part of the “String of Pearls” military strategy to ensure a free flow of energy and naval-access outposts along the great trade arteries in the event of a Taiwan conflict and resultant U.S. naval blockade [Lin, 2011, P. 10].

In essence, the “String of Pearls” strategy is aimed at achieving the goal of obtaining direct access to China in the Indian Ocean through the Bay of Bengal, bypassing the Strait of Malacca, which became doubly relevant in connection with the adoption in 2000 of the program for the accelerated development of the southwestern provinces of China - Yunnan, Sichuan etc. The construction of a network of roads and pipelines in these provinces and deep into China from ports in the Indian Ocean, for example, in Myanmar, accelerates and cheapens the delivery of goods and energy resources [Лебедева, 2011].

It is also worth remembering that the “String of Pearls” strategy was developed in part due to the lack of progress on the Kra-Canal project (across the Kra isthmus in Southern Thailand) which would allow Chinese vessels to enter the Indian Ocean from the South China Sea [Devonshire-Ellis, 2009], bypassing the Strait of Malacca and Singapore located on its shores. Then the Thai authorities were not ready to delegate national sovereignty to the Chinese, explaining their refusal by the quirks of local legislation that prohibits foreigners from registering land as property [Цатурян, 2016].¹¹

Currently China’s investment is spreading from Hainan Island in the South China Sea through the coastal areas of the Strait of Malacca, including port facilities at Malacca (Malaysia), a container port in Chittagong (Bangladesh); Coco, Hianggyi, Sittwe or Kyaukphyu (Myanmar), port of Chauphyu on Ramree Island in the Bay of Bengal (Myanmar), Mergui and Zadetkyi Kyun (Myanmar); Laem Chabang (Thailand) and Sihanoukville (Cambodia). They stretch across the Indian Ocean, Colombo and Hambantota (Sri Lanka), Male (Maldives), the port of Gwadar and Pasni (Pakistan), port of Djibouti (Djibouti), Victoria (Seychelles) and the islands within the Arabian Sea and the Persian Gulf [Храмчихин, 2017; Devonshire-Ellis, 2009]. China has invested as well in ports of Greece, the Netherlands, Singapore, Kenya, Togo [Takes, 2016, P. 7].

Beijing insists that all these investments were economically motivated and part of the MSR [Kleven, 2015]. By 2017, about US \$ 46.6 billion of investments were announced or completed in China, including 40 port projects, the largest of which are:

- *Tanzania (Bagamoyo – US \$10 billion);*
- *Sri Lanka (Colombo and Habamtota - US \$ 3 billion);*
- *Burma [Myanmar] (Sittwe port in Madaya Island - US \$ 2.5 billion);*
- *Australia (Darwin, Newcastle, and Melbourne -US \$ 2.2 billion);*
- *Israel (Ashdod and Haifa - US \$ 2.9 billion) [Kuo, 2017].*

Level of ownership and volume of investments in the port vary. Taken together, Chinese port operators China Merchants Port Holdings, China Ocean Shipping (Group) Company (COSCO Group) and China Shipping Terminal Development, all mainland companies, easily compete with the two largest container flow companies in the world - PSA International of Singapore and Hutchison Ports Holdings from Hong Kong [Kuo, 2017].

The “String of Pearls” Strategy as a Military Initiative

In fact, the “String of Pearls” concept is often viewed a military initiative, with the aim of providing China’s navy access to a series of ports stretching from the South China Sea to the Arabian Sea and oil-rich ME [Harutyunyan, 2017a, P. 95-102]. It begins at the Yulin Naval Base on the territory of the PRC itself, on Hainan Island - the largest naval base in Asia, capable of receiving and servicing ships of all classes. In the underground shelter of the Naval Base there can be up to 20 submarines, including a nuclear submarine-launched ballistic missiles (SLBMs) and a nuclear submarine. Although in the Pacific Ocean, outside the territorial waters of the China, there were no PLA naval bases, but there were two auxiliary facilities - a satellite weather station on the island of Karakira (Solomon Islands) and a post of equipment for monitoring the surface situation on the island of Tuamotu (French Polynesia). The latter is interesting because the PRC intelligence object is, in fact, located on the territory of the North Atlantic Treaty Organization (NATO) member country. In addition, the PLA Navy can be used to refuel Port Moresby (Papua New Guinea) [Храмчихин, 2017].

Actually, China was adopting a “**Dual-Use Logistics Facility**” approach, involving ports that would ostensibly serve *both commercial* and *logistics purposes* rather than full-scale military operations [Dorsey, 2019, P. 210].

Here are some of the dual-use Chinese logistics facilities:

- **Hong Kong (China):** *strong central base;*
- **Sanya (China):** *submarine base;*
- **Paracel Islands:** *base area for resupply; an upgraded airstrip on Woody Island, located in the Paracel archipelago about 300 nautical miles east of Vietnam;*
- **Spratly Islands:** *submarine locations and resupply;*
- **Sihanoukville (Cambodia):** *naval access base;*
- **Isthmus of Kra (southern Thailand):** *strategic protected corridor for access from South China Sea to Gulf of Thailand to Arabian Sea and Indian Ocean;*
- **Smith Island (Myanmar):** *naval base with electronic intelligence;*
- **Sittwe (Myanmar):** *Strategic location as resupply point, a deep-water port under construction;*
- **Chittagong (Bangladesh):** *amphibious naval installation, a container shipping facility;*
- **Hambantota (Sri Lanka):** *military base utilized for protection;*
- **Marao (Maldives):** *military base utilized for protection and marine expeditions;*
- **Gwadar (Pakistan):** *strategic, protected location for China as a naval base and intelligence installation;*
- **Port Sudan (Sudan):** *strategic location for resupply and resources, upgraded facilities which provide vital access to the Suez Canal and the Horn of Africa;*
- **Al- Ahdab (Iraq):** *oil and petroleum location, troop support location;*

- **Lamu (Kenya):** *strategic port location for African resources* [Sterioti, 2017, P. 3-4];
- **Hainan Island (China):** *upgraded military facilities;*
- **The South China Sea:** *oil-drilling platforms and ocean survey ships;*
- **Great Coco Island (Myanmar) near the Strait of Malacca:** *intelligence-gathering facilities;*
- **Irrawaddy transportation corridor:** *it would link China's Yunnan province to the Bay of Bengal through Burma;*
- **The Iran-Pakistan-India (IPI) pipeline:** *a potential extension of the IPI through Islamabad and over the Karakoram Highway to Kashgar in Xinjiang province, intended to transport fuel into China* [Lin, 2011, P. 11].

In fact, the Indian Ocean is considered the main region for preparing the PLA navy and provides the conditions for navigation and operation in the deep-sea region, which gives the PLAN an excellent opportunity to practice the escort and defense of the Chinese commercial fleet [Payette, Sun, 2017, P. 5]. A recent announcement by the Chinese government about the reduction of the PLA with the calculation of an increase in the size of the Marine Corps from 20,000 to 1,000,000 indicates a tectonic shift in its focus from protecting the periphery of China to protecting the naval forces. Some of these buildings will be located at facilities operating in China, in Djibouti and Gwadar [Tsering, 2018, P. 70]. China's military exchanges between Thailand, Myanmar, Cambodia, Pakistan, the Maldives, Sudan, the Seychelles, Saudi Arabia, and others, have laid a foundation for further military cooperation in the western Indian Ocean and the Persian Gulf [Degang, 2015].

However, it would take the PLA Navy many years to bring into operation a full-fledged Carrier Task Force, and possibly decades to make it effective enough to achieve sea-control against advanced navies. Meanwhile, this process can deliver an indelible blow to China's goal of promoting a "soft" and "constructive" image in the Indo-Pacific region (IPR), including through its MSR [Khurana, 2018b, P. 177]. It is nothing more than an attempt to restructure the strategy of the "String of Pearls" in harmless soft terms [Chellaney, 2015b].

For comparison, on the MSR, special attention is paid to infrastructure programs that will stimulate economic growth and development along their path and link the component of the "road" with the component of the land-based "belt". To achieve this, the roadmap requires coordination of policies, expansion of ties in transport (both water- and land-based) and energy infrastructure, as well as the removal of trade barriers. Commonalities between "String of Pearls" theory and the MSR include:

- *Deepening relationships with target countries;*
- *Focusing on strategic waterways in the Indo-Pacific;*
- *Developing infrastructure in target areas;*
- *Sustaining and encouraging economic growth;*
- *Safeguarding and enhancing China's energy security* [Drun, 2017].

China's defense guidance tasks the PLA with playing a more prominent role in Beijing's new military diplomacy and national security strategy, a further shift away from "keeping a low profile." The PLA Navy's participation in international counterpiracy patrols in the Gulfs of Aden and Guinea, China's first naval deployment outside Asia, is one example of the PLA's recalibrated engagement [Nantulya, 2019]. In the eyes of foreign observers, the most striking illustration of China's global ambitions was the sending of Chinese ships to the shores of Somalia to fight pirates in 2008 - the first in 500 years China's participation in a naval campaign outside its territorial waters [Jin, 2011, C. 163]. Between December 2008 and August 2018, China sent 30 naval escort task forces to Somalia in the international anti-piracy effort in the Gulf of Aden. More recently, Beijing also conducted mass evacuations of Chinese and foreign nationals from Libya and Yemen [Gaoyuem, Charm, 2019, P. 5-6].

May assume that a naval presence in Africa will give China greater latitude to support its peacekeeping troops, humanitarian interests, and hard security operations. Together, these deployments form part of a diverse set of deployments that the PLA calls “new historical missions” [Nantulya, 2019].

Does the “String of Pearls” Strategy Contradict the Chinese Principle of Non-Interference Policy?

There has been much discussion in the expert community about the possible links between “String of Pearls” theory and MSR, and their contradictory role to the Chinese principle of non-interference policy. Many experts are sure that having developed the “String of Pearls” policy and established bases in ports, it will be difficult for Beijing to adhere to the principle of protecting non-alignment and non-interference and refuse to pursue a policy of building military bases abroad.

Some analysts believe that “String of Pearls” is not a coordinated strategy on the part of China, and there is no substantial evidence in Chinese sources or elsewhere to support the allegations of commentators, scholars, and officials who use it as a basis for explaining Beijing’s intentions in the Indian Ocean [Naval War College Press, 2011, P. 61]. According to Zhou Bo, Honorary Fellow, PLA Academy of Military Science, the only thing that can be justified in the “String of Pearls” theory is that it emphasizes the growing importance of the Indian Ocean for China's ever-expanding national interests [Drun, 2017].

China’s stated non-interference policy is an important element of its national security policy, and the absence of Chinese military bases abroad is often cited as an example of Beijing’s commitment to non-interference and non-alignment [Naval War College Press, 2011, P. 61], which in turn was seen as a pragmatic step towards securing and maintaining access to vital resources in most developing countries, and played an important role in enhancing “South-South” solidarity in these countries [Aidoo, Hess, 2015, P. 111]. “South-South cooperation,” “non-interference,” and “non-conditionality” were at the forefront and at the center of China's approach, presented as “one of humanitarian and development aid plus influence without interference, in contrast to the West’s coercive approach of sanctions plus military intervention” [Campbell, Wheeler, Attree, Butler, Mariani, 2012, P. 8-9].

However, China’s long-standing commitment to non-intervention does not mean that the foreign policy community in China has always reached consensus on its validity and relevance. If a few years ago, almost no Chinese scientist challenged the principle of non-interference, infringement on the sovereignty of other nations, in recent years more and more have been arguing about this issue. One important factor contributing to the current domestic criticism of China’s strict commitment to non-intervention is regulatory change in the international system [Duchâtel, Bräuner, Hang, 2014, P. 6]. The current debate in China is resolving around the establishment of what are commonly referred to in the U.S. military as “places”, as opposed to bases. This type of strategy involves securing with friendly governments diplomatic agreements allowing access to those nations’ facilities in order to obtain essential supplies, such as fuel, food, and freshwater, for deployed forces. Such agreements can also involve reciprocal guarantees of military support in such areas as training, equipment and education [Naval War College Press, 2011, P. 61].

The adherence to non-interference or non-intervention has been perceived as a pragmatic step towards securing and sustaining access to vital resources in most of the developing world.

The adherence to non-interference or non-intervention has been perceived as a pragmatic step towards securing and sustaining access to vital resources in most of the developing world.

The adherence to non-interference or non-intervention has been perceived as a pragmatic step towards securing and sustaining access to vital resources in most of the developing world.

The adherence to non-interference or non-intervention has been perceived as a pragmatic step towards securing and sustaining access to vital resources in most of the developing world.

However, it should be noted that China's first overseas base in Djibouti, opened in mid-2017, like one pearl in a string, adds the first explicit military component to its MSR, despite the fact that official statements emphasize the purpose of the base: providing support for military operations other than war (MOOTW) [Drun, 2017]. The official goal was to open a logistics support base to become the center of peacekeeping and other strategic policies in Africa and the Indian Ocean region [Lanteigne, 2018, P. 4]. But actually, in addition to providing a demanded supply point for the PLA Navy, the base will be crucial to expand China's intelligence gathering capabilities in the area and provide the PLA Air Force with the long-awaited opportunity to reach world level [Ghiselli, 2016, P. 7].

From here it should be concluded that the Chinese principle of a policy of non-interference, the rejection of a foreign military presence and ensuring the development of mutually beneficial economic and trade relations as the main task no longer corresponds to the need to ensure China's security and vital interests. Therefore, it is possible that in the foreseeable future, China will increasingly have to become a regional player in competitive cooperation with the U.S. and India [Dorsey, 2017, P. 1].

Chinese Naval Activities in the Indian Ocean as a Security Dilemma in the Region

It follows from the foregoing that the establishment of places to support extended Chinese naval activities in the Indian Ocean creates a security dilemma in the region, particularly for U.S. and India. The emergence of tensions regarding the regional order was facilitated by the modernization of the armed forces and the increase in military spending in China, which led to naval expansionism and the construction of artificial islands - not prohibited by international law - and military bases on the islands; also, accelerating the regional arms race in Southeast Asia [Roudgar, 2017, P. 74]. As a result of the implementation of the first stage of the long-term modernization plan, the Chinese navy acquired the ability to "project power" over the entire Yellow Sea, East China and South China Seas within the Philippine Islands and the Ryukyu Islands archipelago [Титаренко, 2008, С. 441].

The U.S. and India are concerned that part of the construction of artificial islands includes the modernization of runways, largely supported by military facilities such as the site on Woody Island, near Vietnam. This means shifting the balance of power in the Indian and Arabian Gulf from traditional Indian government, backed by U.S. military power, to China, backed by regional diplomatic ties. Now the U.S. and India are more concerned about whether this strategy is intended solely for supply of building materials and trade routes, or whether China will subsequently use them to ensure regional superiority [Devonshire-Ellis, 2009].

Since the IPR is a freedom of action for the U.S. Navy and Air Force in accordance with the principle of "freedom of navigation", Beijing's attempts to establish sovereignty over the South China Sea, as well as its territorial disputes in the region, are seen by U.S. as an encroachment on the principle "Freedom and openness", and as "undermining the sovereignty of neighboring countries" for turning them into "satellites" of Beijing [Морозов, 2018, С. 111]. In this regard, it is not surprising that in 2017 the Trump administration introduced a new strategy in Afghanistan: withdrew the U.S. from the Trans-Pacific Partnership (TPP); put an end to the Trans-Atlantic Partnership (TAP) and pursue the Indo-Pacific Strategy (IPS) in the region [Морозов, 2018, С. 108].

The challenge from the PRC in the struggle for control of the sea spaces to many American experts seems to be perhaps the main threat to American leadership and the existence of the entire international order. They believe that in addition to turning the South China Sea into an inland sea, it will also deprive the

U.S. Navy of the ability to act globally to maintain a secure environment and the supremacy at sea that is necessary to maintain the Bretton Woods system [Погомаев, 2016, P. 111].

However, many experts are sure that China did not pose a serious challenge to U.S. naval superiority, and the U.S. Navy continues to maintain a dominant position in the Western Pacific and around the world [Li, F., 2014].¹² The growing anxiety surrounding China's military spending must be properly contextualized, particularly given the continued dominance of the U.S. military. China's potential nuclear threat, while growing, is still comparatively small and vulnerable when viewed alongside that of the U.S. China's nuclear stockpile is currently between a tenth and a hundredth the size of the U.S. arsenal [Renic, 2012; Harutyunyan, 2017b, p. 14].

As for India, despite the fact that MSR covers ports in countries around India, such as Sri Lanka, the Maldives and Pakistan, but not in India itself, New Delhi believes that China is invading India's waterways. China's investment in CPEC, which cuts through the disputed areas of Kashmir, and also underlines China's strong connection with Pakistan, is another problem for India [Lain, Pantucci, 2015, P. 2]. Consequently, India views the MSR as a threat or form of competition and the "String of Pearls" - as a challenge to the existing balance of power in the Indian Ocean [Chellaney, 2015a], a threat to Indian security in the IOR, as well as a tool to strategically encircle India. The OBOR is described as "the double road of China to superpower status" to implement global hegemony that would threaten India's dominant position in South Asia and the Indian Ocean and put China in dominant position in Asia-Africa-Europe [Gan, 2015, P. 68-69].

Some experts believe that since America's influence in these regions is weakening, and the peaceful region no longer necessarily requires a U.S. military presence, China's strategy may be conservatively supported by other countries in Southeast Asia, with the possible exception of India. Pro-American countries such as Japan, South Korea, Australia, and the Philippines can take advantage of improving and developing ties with China, while countries such as Pakistan, North Korea, Myanmar, and Cambodia are already strong allies of Beijing [Devonshire-Ellis, 2009].

However, more likely that countries in the Indian Ocean may be reluctant to support the Chinese military presence and be interested in maintaining balanced relations with the U.S. and India while developing ties with China.

CONCLUSION

At the end of our study, we conclude that while the Chinese legacy denies the concept of creating a superpower based on naval power to maximize its global dominance, like the British and Americans, Chinese expansion and its naval presence will grow steadily, which according to R. Alikhanov [2017] puts the "String of Pearls" strategy in the forefront, combining key strongholds like Guo stones. Here it is appropriate to draw a parallel, drawn by Henry Kissinger in his book "On China", between the Guo game and the strategy implemented in PRC practice: "While the Western tradition highly values the decisive battle and glorifies acts of heroism, the Chinese ideal [strategy] emphasizes the subtlety, sophistication and patient accumulation of benefits". If other world or regional players, as is customary in chess, strive for absolute superiority or complete defeat of the enemy, then Beijing, as in the game of Guo, tends to achieve relative superiority by avoiding strategic emptiness and filling it, in this case, by implementing its "String of Pearls" strategy and MSR initiative.

However, despite the fact that the partial success of the "String of Pears" strategy can become the most important condition for the emergence of the Chinese fleet in the Indo-Pacific region on an ongoing basis, for its practical implementation there are a number of geopolitical, geostrategic and geo-economics problems that China has to solve. And in order to reduce resistance to its rise as a sea power, Beijing needs not only to pay special attention to the realization of its maritime interests and, to this end, to increase its sea power, but also to strengthen political and economic cooperation in the Indian Ocean and the Asia-Pacific region with Japan, the U.S., India and countries of the ASEAN, the MENA. China should not follow the

traditional naval force strategy to strengthen the fleet, because the globalization of the world economy has tied the interests of different states in such a tight knot that if any of them wants to ensure the safety of their vital marine communications, then this can only be achieved through cooperation, and not traditional force struggle at sea with rivals.

NOTES

1. The Master Plan on ASEAN Connectivity is envisaged to connect ASEAN through enhanced physical infrastructure development (physical connectivity), effective institutional arrangements (institutional connectivity) and empowered people (people-to-people connectivity).
2. The EBSR focuses on connecting China to Europe through Central Asia and Russia, the Persian Gulf through Central Asia and South East Asia, South Asia and the Indian Ocean.
3. Control over the South China Sea is one of the milestones in the Chinese strategy for dominance. The sea itself is one of the busiest commercial routes and the shortest possible way connecting the West Pacific/East Asia with the Indian Ocean, Africa, and Europe. It also provides direct access to nine of the ten largest commercial ports in the world. Seven of them are Chinese, including Hong Kong and the other two are Busan in South Korea and Taiwan.
4. Four of the NSR's six economic corridors are included in the EBSR: China-Mongolia-Russia Economic Corridor (CMREC), China-Pakistan Economic Corridor (CPEC), New Eurasian Land Bridge (NELB), China-Central and West Asia Economic Corridor (CCWAEC).
5. One of the six NSR economic corridors included in the EBSR is the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC), that will extend the Karakoram Highway; it already crosses the mountains between China and Pakistan and build highway and rail links all the way through Pakistan to the port of Gwadar.
6. A "Choke Points" refers to a point of natural congestion along two wider and important navigable passages. Maritime "Choke Points" are naturally narrow channels of shipping having high traffic because of their strategic locations. Maritime "Choke Points", or oil "Choke Points", are congestive pathways in some of the world's famous shipping routes. There are many such "Choke Points" around the world, however, a few of them are extremely famous for ships and thus face high international security conflicts and cross-border terrorism threats.
7. **The Strait of Bab-el-Mandeb is located between Yemen on the Arabian Peninsula, and Djibouti and Eritrea in the Horn of Africa. The Bab-el-Mandeb acts as a strategic link between the Indian Ocean and the Mediterranean Sea via the Red Sea and the Suez Canal.**
8. The Strait of Hormuz is a strait between the Persian Gulf and the Gulf of Oman. It provides the only sea passage from the Persian Gulf to the open ocean and is one of the world's most strategically important "Choke Points". On the north coast lies Iran, and on the south coast the United Arab Emirates and Musandam, an exclave of Oman. A third of the world's liquefied natural gas and almost 20-25% of total global oil consumption passes through the strait, making it a highly important strategic location for international trade.
9. The Strait of Malacca is one of the most important shipping lanes in the world and is the main shipping channel between the Indian Ocean and the Pacific Ocean, linking major Asian economies such as India, Thailand, Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore, China, Japan, Taiwan, and South Korea. Over 94,000 vessels pass through the strait each year (2008) making it the busiest strait in the world, carrying about 25% of the world's traded goods, including oil, Chinese manufactured products, coal, palm oil and Indonesian coffee. About a quarter of all oil carried by sea passes through the Strait, mainly from Persian Gulf suppliers to Asian markets. In addition, it is also one of the world's most congested shipping "Choke Points" because it narrows to only 2.8 km wide at the Phillips Channel (close to the south of Singapore).
10. China's interest in the Indian Ocean has grown steadily since 2008, when it embarked on a naval mission as part of a multilateral effort to combat piracy off the Horn of Africa.
11. And this is not only a matter of regional competition, but of history itself: since 1897, an agreement has been in effect between Thailand and Britain, according to which the Thai side refuses to build a canal in order to preserve the significance of Singapore. Now Americans are concentrating military efforts in Asia to maintain control of the Chinese economy.
12. According to statistics for 2010, the total tonnage of the American fleet amounted to about 2.6 billion, which is more than the total tonnage of all the remaining 17 fleets following it (out of 17 fleets, 14 belong to U.S. allies). The U.S. Navy is equipped with the most advanced weapons in the world, including centralized and networked weapons systems. In terms of overall missile capabilities, the missile capabilities of the U.S. Navy exceed the combined capabilities of all the other 20 fleets in the world ranking after it. As for the total number of battleships, the U.S. Navy at least corresponds to the sum of the Chinese and Russian Navy (203 versus 205), but the total U.S. Navy tonnage is 263 times the total tonnage of the Chinese and Russian Navy.

13. Here, the Chinese allude to the travel of Zheng He (15th century), which demonstrated its ability, but not ambition, to dominate the seas or build maritime empires, as they were stopped when it was proved that there were no enemies threatening China from the seas.

REFERENCES

In English

1. **Abeyagoonasekera, Asanga (2019)** *China's Growing Influence in the Indian Ocean: Implications for Sri Lanka and its Regional Allies* (ed. Satoru Nagao), Strategies for the Indo-Pacific: Perceptions of the U.S. and Like-Minded Countries, Hudson Institute, December, pp. 48-52.
2. **Aidoo, Richard and Hess, Steve (2015)** *Non-Interference 2.0: China's Evolving Foreign Policy Towards a Changing Africa*. Journal of Current Chinese Affairs, No. 44 (1), pp. 107-139.
3. **Baker, Benjamin David (2015)** *Where is the 'String of Pearls' in 2015?* // The Diplomat, 05 October. Available at: <<https://thediplomat.com/2015/10/where-is-the-string-of-pearls-in-2015/>> (Last accessed: 05.10.2015).
4. **Bai, Gao (2013)** *From Maritime Asia to Continental Asia: China's Responses to the Challenge of the Trans-Pacific Partnership*. Department of Sociology Duke University, October, pp. 1-22.
5. **BDO (2015)** *One Belt One Road 一带一路*. BDO, Singapore, November, pp. 1-16.
6. **Beauchamp-Mustafaga, Nathan (2015)** *Rolling out the New Silk Road: Railroads Undergird Beijing's Strategy*. China Brief, Vol.: 15, Issue 8, The Jamestown Foundation, 17 April, pp. 1-3.
7. **ISDP (2016)**, Background, Institute for Security and Development Policy (ISDP), October, pp. 1-7.
8. **Bouvin, Mattias (2019)** *The Hard Edge of China's Soft Power* // Global Security Review, 23 January. Available at: <<https://globalsecurityreview.com/hard-edge-china-soft-power/>> (Last accessed: 23.01.2019).
9. **Bozhev, Ventsislav (2019)** *The Chinese String of Pearls or How Beijing is Conquering the Sea* // De Re Military, 26 August. Available at: <https://remilitari.wordpress.com/2019/08/26/the-chinese-string-of-pearls-or-how-beijing-is-conquering-the-sea/#_ftnref8> (Last accessed: 26.08.2019).
10. **Brugier, Camille (2014)** *China's Way: The New Silk Road*. Brief Issue, European Union Institute for Security Studies, May, pp. 1-4.
11. **Campbell, I., Wheeler, T., Attree, L., Butler, D. M., Mariani, B. (2012)** *China and Conflict-Affected States: Between Principle and Pragmatism*. Saferworld, January, 137 p.
12. **Chellaney, Brahma (2015)** *China's Silky Indian Ocean Plans*. China-US Focus // Hong Kong, 11 May. Available at: <<http://m.chinausfocus.com/article/3529.html>> (Last accessed: 05.10.2015).
13. **Chellaney, Brahma (2015b)** *China Reinvents 'String of Pearls' as Maritime Silk Road* // Nikkei Asian Review, 29 April. Available at: <<https://asia.nikkei.com/Politics/China-reinvents-string-of-pearls-as-Maritime-Silk-Road>> (Last accessed: 30.04.2015).
14. **Clemens, Morgan (2015)** *The Maritime Silk Road and the PLA: Part One*. China Brief, Vol.: 15, Issue 6, The Jamestown Foundation, 19 March, pp. 6-9.
15. **Degang, Sun (2015)** *China's Soft Military Presence in the Middle East* // Middle East Institute, 11 March. Available at: <<https://www.mei.edu/publications/chinas-soft-military-presence-middle-east>> (Last accessed: 09.12.2018).
16. **Devonshire-Ellis, Chris (2009)** *China's String of Pearls Strategy* // China Briefing, 18 March. Available at: <<https://www.china-briefing.com/news/china's-string-of-pearls-strategy/>> (Last accessed: 01.09.2019).
17. **Dorsey, James M. (2017)** *China and the Middle East: Venturing into the Maelstrom*. Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies, Vol.: 11, No. 1, pp. 1-14.
18. **Dorsey, James M. (2019)** *China and the Middle East: Venturing into the Maelstrom*. S. Rajaratnam School of International Studies, Nanyang Technological University, Palgrave Macmillan, Singapore, 271 p.
19. **Drun, Jessica (2017)** *China's Maritime Ambitions: A Sinister String of Pearls or a Benevolent Silk Road (or Both)?* // Center for Advanced China Research, Washington DC, 12 June. Available at: <<https://www.ccpwatch.org/single-post/2017/12/05/China's-Maritime-Ambitions-a-Sinister-String-of-Pearls-or-a-Benevolent-Silk-Road-or-Both>> (Last accessed: 12.06.2017).
20. **Duchâtel, M., Bräuner, O., Hang, Z. (2014)** *Protecting China's Overseas Interests. The Slow Shift away from Non-interference*. Policy Paper, No. 41, Stockholm International Peace Research Institutesipri (SIPRI), Solna, Sweden, June, 59 p.
21. **EFSAS (2019)** *China's 'String of Pearls' Exhibits the Dragon's Great Game of Loans and Debts*. European Foundation for South Asian Studies (EFSAS), Amsterdam, May, pp. 1-9.
22. **Gan, Junxian (2015)** *The "Belt and Road": Will Chinese Dragon and Indian Elephant Walk Separately or Tango Together?* China International Studies, No. 53, China Institute of International Studies (CIIS), Beijing, July/August, pp. 68-69.

23. **Gaoyue, Fan and Char, James (2019)** *Introduction to China's Military Operations Other Than War*. Policy Report, S. Rajaratnam School of International Studies (RSIS), Nanyang Technological University, Singapore, February, pp. 1-13.
24. **Ghiselli, Andrea (2016)** *China's First Overseas Base in Djibouti. An Enabler of its Middle East Policy*. China Brief, Vol.: XVI, Issue 2, The Jamestown Foundation, 26 January, pp. 6-9.
25. **Harutyunyan, Aghavni (2017a)** *Chinese One Belt, One Road Initiative: Challenges and Opportunities*. LAP Lambert Academic Publishing, 288 p.
26. **Harutyunyan, Aghavni (2017b)** *From China's Concept of Peaceful Rise to the Chinese Great Dream*. LAP Lambert Academic Publishing, 84 p.
27. **Harutyunyan, Aghavni (2018)** *"The Chinese Dream" as a Vision of PRC's New Phase of Modernization*. Eastern Asian Studies, Vol.: 3, IOS NAS RA, Yerevan, pp. 28-43.
28. **Hu, An'gang (2013)** *The "World Dream" of the Chinese People*. Qiushi, Vol.: 5, No. 4, Organ of the Central Committee of the Communist Party of China, Beijing, 01 October.
29. **Jash, Amrita (2018)** *Djibouti: A Roadway to China's "Indian Ocean Dream"* (ed. Pradeep Chauhan, Gurpreet S Khurana), Maritime Perspectives 2017, National Maritime Foundation, pp. 72-74.
30. **Khan, H. U., Khalid I. (2018)** *New Delhi Response to Beijing 'BRI' Project: A Lucid Connection with Chinese "String of Pearls"*. Journal of Political Studies, Vol.: 25, Issue 1, pp. 243-254.
31. **Khurana, Gurpreet S. (2008)** *China's 'String of Pearls' in the Indian Ocean and Its Security Implications*. Strategic Analysis, Vol.: 32, No. 1, Institute for Defence Studies and Analyses, January, pp. 1-39.
32. **Khurana, Gurpreet S (2018a)** *'Beyond Hardware and Technology': The Intangibles of China's Naval Power (Part 1)* (ed. Pradeep Chauhan, Gurpreet S Khurana). Maritime Perspectives 2017, National Maritime Foundation, pp. 196-204.
33. **Khurana, Gurpreet S (2018b)** *China's Aircraft Carrier: 'Dreadnought' or 'Doctrinal Dilemma'?* (ed. Pradeep Chauhan, Gurpreet S Khurana). Maritime Perspectives 2017, National Maritime Foundation, pp. 176-178.
34. **Kleven, Anthony (2015)** *Is China's Maritime Silk Road a Military Strategy?* // The Diplomat, 08 December. Available at: http://thediplomat.com/2015/12/is-chinas-maritime-silk-road-a-military-strategy/?utm_content=buffer8818b&utm_medium=social&utm_source=facebook.com&utm_campaign=buffer (Last accessed: 09.12.2015).
35. **Kuo, Mercy A. (2017)** *The Power of Ports: China's Maritime March* // The Diplomat, 08 March. Available at: <http://thediplomat.com/2017/03/the-power-of-ports-chinas-maritime-march/> (Last accessed: 08.03.2017).
36. **Lain, Sara and Pantucci, Raffaello (2015)** *The Economics of the Silk Road Economic Belt*. Workshop Report, Royal United Services Institute for Defense and Security Studies, London, November, pp. 1-4.
37. **Lanteigne, Marc (2018)** *The Role of UN Peacekeeping in China's Expanding Strategic Interests*, Special Report 430, United States Institute of Peace, Washington, DC, September, pp.1-6.
38. **Li, Cigui (2014)** *Reflections on Maritime Partnership: Building the 21st century Maritime Silk Road*. China International Studies (CIIS), Beijing, July/August, p. 9.
39. **Li, Fanjie (2014)** *The Prospect of Sino-US Maritime Conflict and Cooperation* // China International Studies, China Institute of International Studies (CIIS), Beijing, 20 January. Available at: http://www.ciis.org.cn/english/2014-01/20/content_6623542.html (Last accessed: 17.06.2019).
40. **Lin, Christina (2011)** *The New Silk Road: China's Energy Strategy in the Greater Middle East*. Policy Focus, No. 109, The Washington Institute for Near East Policy, April, pp. 1-48.
41. **Marine Insight (2019)** *What are Maritime Chokepoints?* // Marine Insight, 11 October. Available at: <https://www.marineinsight.com/marine-navigation/what-are-maritime-chokepoints/> (Last accessed: 11.10.2019).
42. **Nantulya, Paul (2019)** *Chinese Hard Power Supports Its Growing Strategic Interests in Africa* // Africa Center for Strategic Studies, 17 January. Available at: <https://africacenter.org/spotlight/chinese-hard-power-supports-its-growing-strategic-interests-in-africa/> (Last accessed: 17.01.2019).
43. **Naval War College Press (2011)** *Naval War College Review*. Vol.: 64, No. 1, U.S. Naval War College Press, Newport, RI, Winter, 170 p.
44. **Matar, Jimmy (2018)** *China's Rising Role in the Middle East: An Overview* // Meirss, 15 August. Available at: <http://meirss.org/chinas-rising-role-middle-east-overview/> (Last accessed: 15.08.2018).
45. **Molavi, Afshi (2018)** *Enter the Dragon: China's Belt and Road Rising in the Middle East* // The Caravan, Issue 1819, Hoover Institution or Stanford University, 02 October. Available at: <https://www.hoover.org/research/enter-dragon-chinas-belt-and-road-rising-middle-east> (Last accessed: 27.12.2018).
46. **Payette, Alex and Sun, Guorui (Tom) (2017)** *China's Two Ocean Strategy: Controlling Waterways and the New Silk Road*. Asia Focus, No. 31, Asia Programme, The French Institute for International and Strategic Affairs (IRIS), May, pp. 1-23.
47. **Qiu, Yuanping (2014)** *Overseas Chinese and the Chinese Dream*. Quishi, Vol.: 6, No. 4, Organ of the Central Committee of the Communist Party of China, Beijing, 01 October.

48. **Rahardjo**, Soengeng (2015) *Reinvigorating Maritime Links between Indonesia, China and Asia-Pacific, Asia's New Future: Towards a Community of Common Destiny*. Boao Forum for Asia, Hainan Province, PRC, 26-29 March, pp. 16-18.
49. **Renic**, Neil (2012) *'Rising China': A Threat to International Security?* // E-International Relations (E-IR), 13 April. Available at: <<http://www.e-ir.info/2012/04/13/rising-china-a-threat-to-international-security/>> (Last accessed: 12.02.2019).
50. **Roudgar**, Iraj (2017) *Strategic Competition in the Persian Gulf and Southeast Asia*. Journal of Political Science and Leadership Research, Vol.: 3, No. 2, International Institute of Academic Research and Development (IIARD), pp. 74-79.
51. **Ruan**, Zongze (2014) *What Kind of Neighborhood Will China Build?* // China Institute of International Studies (CIIS), Beijing, 28 May. Available at: <http://www.ciis.org.cn/english/2014-05/28/content_6942279.htm> (Last accessed: 12.08.2017).
52. **Sharma**, Anu (2019) *An Analysis of 'Belt and Road' Initiative and the Middle East*. Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies, pp. 1-16.
53. **Sharma**, Mihir (2019) *The World Shouldn't Save the Belt and Road* // Bloomberg, 02 May. Available at: <<https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2019-05-01/western-capital-shouldn-t-help-build-china-s-belt-and-road>> (Last accessed: 02.05.2019).
54. **Sterioti**, Anthony (2017) *The Significance of China's 'String of Pearls Strategy'*. SSRN.com, April 09. pp. 1-29
55. **Szczudlik-Tatar**, Justyna (2013) *China's New Silk Road Diplomacy*. Policy Paper, No. 34 (82), The Polish Institute of International Affairs (PISM), December, pp. 1-8.
56. **Takes** (2016) *One Belt One Road: Insights for Finland*. Team Finland Future Watch Report, Takes, the Finnish Funding Agency for Innovation, Helsinki, January, pp. 1-22.
57. **Tiezzi**, Shannon (2014) *China's 'New Silk Road' Vision Revealed* // The Diplomat, 09 May. Available at: <<http://thediplomat.com/2014/05/chinas-new-silk-road-vision-revealed/>> (Last accessed: 09.05.2014).
58. **Tsering**, Dolma (2018) *China's 12th National People's Congress (NPC) 2017: Matters 'Maritime' and 'One Belt One Road'*. Maritime Perspectives 2017 (ed. Pradeep Chauhan, Gurpreet S Khurana), National Maritime Foundation, New Delhi, pp. 69-71.
59. **Yang**, Yiechi (2014) *China's New Foreign Relations for a Complex World*. China International Studies, China Institute of International Studies (CIIS), Beijing, January/February, pp. 5-18.
60. **Yung**, Christopher D. (2015) *Burying China's 'String of Pearls'* // The Diplomat, 22 January. Available at: <<https://thediplomat.com/2015/01/burying-chinas-string-of-pearls/>> (Last accessed: 03.06.2019).
61. **Yung**, C.D., Rustici, R., Devary, S.; Lin, J. (2014) *"Not an Idea We Have to Shun": Chinese Overseas Basing Requirements in the 21st Century*. China Strategic Perspectives, No. 7. Center for the Study of Chinese Military Affairs, Institute for National Strategic Studies, National Defense University Press Washington, D.C., October, 61 p.
62. **Zhou**, Bo (2014) *The String of Pearls and the Maritime Silk Road* // China and US Focus, 11 February. Available at: <<http://www.chinausfocus.com/foreign-policy/the-string-of-pearls-and-the-maritime-silk-road/>> (Last accessed: 11.02.2014).

In Russian

63. **Алиханов**, Руслан (2017) *Го, порты и деньги. Зарисовки о фактической стратегии Китая* // Forbes, 24 июля. Available at: <<https://www.forbes.ru/biznes/346307-go-porty-i-dengi-zarisovki-o-fakticheskoy-strategii-kitaya>> (Last accessed: 11.02.2014). (**Alikhanov**, Ruslan (2017) *Go, porty i den'gi. Zarisovki o fakticheskoy strategii Kitaya* [Guo, Ports and Money. Sketches about the Actual Strategy of China]. Forbes, 24 July).
64. **Кувалдин**, Стас (2015) *Китайская подводная лодка зашла в Карачи* // Газета.Ру, 01 июля. Available at: <https://www.gazeta.ru/politics/2015/07/01_a_6862685.shtml> (Last accessed: 01.07.2015). (**Kuvaldin**, Stas (2015) *Kitayskaya podvodnaya lodka zashla v Karachi* [Chinese Submarine Entered Karachi]. Gazeta.Ru, 01 July).
65. **Лебедева**, Нина (2011) *Большой Индийский океан и китайская стратегия «Нить жемчуга»* // Перспективы, Фонд исторической перспективы, 15 октября. Available at: <<http://www.perspektivy.info/print.php?ID=104809>> (Last accessed: 20.03.2020). (**Lebedeva**, Nina (2011) *Bol'shoi Indiytskiy okean i kitayskaya strategiya «Nit' zhemchuga»* [The Big Indian Ocean and the Chinese "String of Pearls" Strategy]. Perspektivy, Fond istoricheskoy perspektivy, 15 October).
66. **Ли**, Гуанъюнь (2011) *Стратегия «нити жемчуга» в контексте морской политики КНР*. Вестник Московского университета, Сер. 25. Международные отношения и мировая политика, № 4, - М.: - С.163-174. (**Li**, Guanjun (2011) *Strategiya «nitki zhemchuga» v kontekste morskoy politiki KNR* [Pearl String Strategy in the Context of China's Marine Policy]. Vestnik Moskovskogo universiteta, Ser. 25. Mezhdunarodnyye otnosheniya i mirovaya politika [Bulletin of Moscow University, Ser. 25. International Relations and World Politics, № 4]. - Moscow: - C. 163-174).
67. **Морозов**, Ю.В. (2018) *Индо-Тихоокеанская стратегия Д. Трампа как угроза интересам Китая и России в АТР*. Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XXIII:

- ежегодное издание / сост., отв. ред. Сафронова Е.И. — ИДВ РАН, -М.: — С. 107-120. **(Morozov, YU.V. (2018) Indo-Tikhookeanskaya strategiya D. Trampa kak ugroza interesam Kitaya i Rossii v ATR [D. Trump's Indo-Pacific Strategy as a Threat to the Interests of China and Russia in the Asia-Pacific Region]. In: Safronova, Ye.I. (ed.), Kitay v mirovoy i regional'noy politike. Istoriya i sovremennost', Vypusk XXIII: yezhegodnoye izdaniye [China in World and Regional Politics. History and Modernity, Issue XXIII: Annual Edition]. Moscow: IFES RAS. — С. 107-120).**
68. **Пономарев Н. В. (2016) Влияние военно-политических процессов в Индо-Тихоокеанском регионе на систему безопасности в Северо-Восточной Азии.** Вестник СПбГУ, Сер. 6. Политология. Международные отношения, Вып. 4. - С. 108-118. **(Ponomarev N.V. (2016) Vliyaniye voyenno-politicheskikh protsessov v Indo-Tikhookeanskom regione na sistemu bezopasnosti v Severo-Vostochnoy Azii [The Impact of Military-Political Processes in the Indo-Pacific Region on the Security System in Northeast Asia]. Vestnik SPbGU, Ser. 6. Politologiya. Mezhdunarodnyye otnosheniya, Vyp. 4. [Bulletin of St. Petersburg State University, Ser. 6. Political Science. International Relations, Vol. 4.] - с. 108-118).**
 69. **Титаренко М.Л. (2008) Геополитическое значение Дальнего Востока. Россия, Китай и другие страны Азии.** Памятники исторической мысли /отв. ред. Шабалин В.И. - ИДВ РАН, М.: - 624 с. **(Titarenko M.L. (2008) Geopoliticheskoye znacheniye Dal'nego Vostoka. Rossiya, Kitay i drugiye strany Azii [The Geopolitical Significance of the Far East. Russia, China and Other Asian Countries]. In: Shabalin V.I. (ed.), Pamyatniki istoricheskoy mysli [Monuments of Historical Thought]. Moscow: IFES RAS. — 624 с.).**
 70. **Храмчихин, Александр (2017) Жемчужная удавка // Почта Полевая, 26 Май.** Available at: <https://pochta-polevaya.ru/militaryanalytics/geopolitics/eastazia/659/a316629.html> (Last accessed: 26.05.2017). **(Khramchikhin, Aleksandr (2017) Zhemchuzhnaya udavka [Pearl Choke]. Pochta Polevaya, 26 May).**
 71. **Цатурян, Саркис (2016) Малаккский пролив, нефть и большая война: Как США убивают Китай? // ИА REGNUM, 25 Май.** Available at: <https://regnum.ru/news/polit/2136456.html> (Last accessed: 25.05.2016). **(Tsaturyan, Sarkis (2016) Malakkskiy proliv, nef' i bol'shaya voyna: Kak SSHA ubivayut Kitay? [Strait of Malacca, Oil and the Great War: How Does the US Kill China?]. IA REGNUM, 25 May).**

Middle East and North Africa as a Part of Chinese String of Pearls Strategy, ORBIS LINGUARUM, Vol. 18, Issue 3, Езиков свят, Филологическия факултет при ЮЗУ „Неофит Рилски“, Благоевград, България, 2020, pp. 60-71. (DOI: CEEOL, ERIH PLUS, Ulrich's Periodicals Directory, RISC and Scopus).

MIDDLE EAST AND NORTH AFRICA AS A PART OF CHINESE STRING OF PEALRS STRATEGY

Aghavni HARUTYUNYAN

Institute of Oriental Studies, National Academy of Sciences of the Republic of Armenia

E-mail: aghavni.harutyunyan1@gmail.com

ABSTRACT: Launched by Chinese President Xi Jinping in 2013, the One Belt, One Road initiative (OBOR), which consists of land (EBSR) and sea routes (MSR), aims to connect Asia and Europe through the Middle East, Africa and Central Asia. The MSR strategy focuses on creating Chinese strongholds or “naval posts” with military or geopolitical influence along the Indian Ocean littoral; and in the Persian Gulf and the Mediterranean Sea, called a “String of Pearls” - similar to the “Dual Use Logistics Facility”. It is related to Beijing’s need for geostrategic security of the “choke points” and maritime [oil and trade] routes critical to its development and based on China’s need to establish an increased level of influence and advanced presence on the sea routes through the use of investment, port development, economic, political, diplomatic and military means. China hopes to contribute to strengthening regional security on the southern gateway from the Indian Ocean to the Red Sea and the Suez Canal, one of the world’s biggest shipping lanes and a pivotal part of the MSR. Today the Chinese energy security policy has been militarized by creating a navy and deploying troops to protect and implement energy and infrastructure projects in the Middle East and North Africa region. It is an important hub for the two OBOR routes due to its strategic location at the intersection of land and sea roads connecting Asia, Africa and Europe, and the three most important economic maritime regions: the South China Sea, the Persian Gulf, the Mediterranean Sea.

KEYWORDS: China, OBOR, MSR, MENA, “String of Pearls”, “Dual Use Logistics Facility”, PLAN.

I. Introduction

Chinese strategy of the New Silk Road (One Belt, One Road)⁶⁶ which consists of *land* and *sea* routes, is the abbreviated name of the double concept of the Economic Belt of the Silk Road (EBSR) and the Maritime Silk Road of the 21st Century (MSR). It was launched by President of People’s Republic of China (PRC) Xi Jinping in 2013, which aims to connect Asia and Europe via the Middle East (ME), Africa and Central Asia (CA) through a series of vast networks of transcontinental railways, pipelines, ports, airports and other infrastructure projects, with up to US \$ 1 trillion of Chinese investment (Molavi, 2018).

The idea of establishment the MSR was revealed during Chinese Premier Li Keqiang’s attendance at the 16th ASEAN+China summit in Brunei (9-10 October, 2013), and Xi Jinping’s speech in the Indonesian parliament (3 October, 2013) (Szcudlik-Tatar, 2013, p. 3). The MSR will complement the EBSR by linking Chinese ports with other countries via maritime links, focusing on the use of sea routes and Chinese coastal ports (BDO, 2015, p. 4)⁶⁷ to connect China with Europe via the South China Sea,⁶⁸ the Straits of Malacca, Lombok, Sudan and along the north Indian Ocean to the Persian Gulf, Red Sea and Gulf of Aden, encompassing South and Southeast Asia, particularly Sri Lanka. Thus, the MSR will extend from Asia to the Near East, Middle East and North Africa (MENA), East Africa, the Mediterranean and Europe (Clemens, 2015, p. 6).

The first policy documents outlining the shape of China-MENA cooperation in the BRI framework was the “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road,” published by the Chinese government in March 2015. It describes plans for how the Belt will link China with the Persian Gulf and the Mediterranean Sea through CA and West Asia (passing through Gwadar, Istanbul and Tehran and through Afghanistan, Iraq, Iran and Turkey); and how the Road will connect China’s South China Sea all the way to the Mediterranean via the Indian Ocean, Gulf of Aden, Red Sea and Suez Canal (Harutyunyan, 2019, p. 32).

MSR targets key littoral states along major Indian Ocean trade arteries for the construction of OBOR’s two mega-projects - *the land-based CPEC*⁶⁹ and *the sea-based BCIM-EC*⁷⁰, which, with large

⁶⁶ “One Belt, One Road” (OBOR) or Belt and Road Initiative (BRI/B&R) or New Silk Road (NSR).

⁶⁷ The EBSR focuses on connecting China to Europe through Central Asia and Russia, the Persian Gulf through Central Asia and South East Asia, South Asia and the Indian Ocean.

⁶⁸ Control over the South China Sea is one of the milestones in the Chinese strategy for dominance. The sea itself is one of the busiest commercial routes and the shortest possible way connecting the West Pacific/East Asia with the Indian Ocean, Africa, and Europe. It also provides direct access to nine of the ten largest commercial ports in the world. Seven of them are Chinese, including Hong Kong and the other two are Busan in South Korea and Taiwan.

⁶⁹ One of the six NSR economic corridors included in the EBSR is the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC), that will extend the Karakoram Highway; it already crosses the mountains between China and Pakistan and build highway and rail links all the way through Pakistan to the port of Gwadar.

⁷⁰ Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor (BCIM-EC) is a sub-regional cooperation that aims to introduce new impetus to economic and social development by linking the southwestern parts of China with northeastern region of India and the Bay of Bengal through Yangon and Mandalay in Myanmar, and Bangladesh. Although BCIM-EC was initiated long before

investments from China, can fundamentally change the political and economic landscape of the Indian Ocean Region (IOR) (Zhou, 2014). IOR is one of the most strategically significant in a world which has become a friction point for tension between the United States (U.S.), China and India, and where China and India are fighting for superiority over sea lines. Such tension intensifies as each state takes measures to counter the others and project dominance within the region (Abeyagoonasekera, 2019, p. 48).

II. Chinese Strategy of “String of Pearls” and “Dual Use Logistics Facility”

The Indian Ocean also has an impressive number of shipping lines, also known as Sea Lines of Communication (SLOCs) - sea passages between ports. Given that over 90% of world trade is shipping, these SLOCs have great geopolitical value, since the country that controls them can either open or restrict their access (Mahan, 2019, p. 2). The Indian Ocean as well is home to China's important SLOCs, thus raising the stakes for China to maintain security and stability in the IOR to avoid any instances of being choked (Jash, 2018, p. 73). Since the Indian Ocean is considered to be part of the far-seas, it provides conditions for the *Chinese People's Liberation Army Navy* (PLAN) to navigate and operate in a deep-water region (Payette, Sun, 2017, p. 5). The most critical interest is China's energy “life line”, passing through the IOR and, to a large extent, constituting its “strategic vulnerability” from the ban on the part of the U.S. or India. This makes the defense of its SLOC one of the most important functions of the PLAN missions in the IOR and reinforces the need for China's continued presence on the naval forces in the IOR (Khurana, 2018, p. 201). The modernization and expansion of the PLAN's presence in the IOR offers China more opportunities to build more bases abroad serving PLANs, gain valuable work experience away from home, and also strengthen and improve China's ability to project geopolitical power (Payette, Sun, 2017, p. 16).

In this context, the strategy of the Beijing MSR is of great interest, which focuses on creating Chinese strongholds or “naval posts” with military or geopolitical influence along the Indian Ocean littoral; and in the Persian Gulf and the Mediterranean Sea, called a “*String of Pearls*” – similar to the “*Dual Use Logistics Facility*” (Lin, 2011, p. 10). Beijing has begun work on projects for the “Dual Use Logistics Facility”, which should make up the “String of Pearls”, at the end of the 20th century and continues to this day. The “Dual Use Logistics Facility” is characterized by its light footprint, its emphasis on providing logistics support to overseas non-traditional security missions, and its dual commercial and military nature. The “String of Pearls” model is similar to the “Dual Use Logistics Facility” except that it would include secret access agreements and covert development of commercial facilities to support later military use, with the ultimate objective of being able to support major combat operations against India and to dominate the IOR (Yung, 2015).

The theory for the Chinese “String of Pearls” is related to Beijing's need for geostrategic security of the “choke points” and maritime [oil and trade] routes critical to its development (Bozhev, 2019). It is designed to build infrastructure projects covering the Chinese SLOCs (Кувалдин, 2015), and based on China's need to establish an increased level of influence and advanced presence on the sea routes through the use of investment⁷¹, port development, economic, political, diplomatic and military means (Devonshire-Ellis, 2009).

the inception of BRI, China later incorporated it under BRI platform as one of the six economic corridors. Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor (BCIM-EC) consists of rail and road constructions, and industrial parks.

⁷¹ China's investments extend from Hainan Island in the South China Sea, through the littorals of the Straits of Malacca, including port developments in Chittagong in Bangladesh; Sittwe, Coco, Hianggyi, Khaukphyu, Mergui and Zadetkyi Kyun in Myanmar; Laem Chabang in Thailand; and Sihanoukville in Cambodia. They extend across the Indian Ocean, Sri Lanka, the Maldives, Pakistan's Gwadar Port, and in islands within the Arabian Sea and into the Persian Gulf.

In reality China's development of the MSR has made it an Indian Ocean power even without a blue water navy, capable of projecting power across the Indian Ocean or a collection of overseas bases. Initially described by Western analysts as a "String of Pearls" strategy, the announcement of the MSR in 2013 gave greater clarity as to what China had been doing: it built or funded expansion of ports and facilities across the Indian Ocean in a "places" as opposed to bases" strategy in which China secured access to partner states' ports and naval facilities (Fulton, 2018, p. 179).

In fact, the "String of Pearls" concept is often viewed a military initiative, with the aim of providing China's navy access to a series of ports stretching from the South China Sea to the Arabian Sea and oil-rich ME region (Harutyunyan, 2017, p. 95-102).

III. MENA as an Important Hub for the BRI

The "String of Pearls" strategy provides a forward presence for China along the sea lines of communication that now anchor China directly to the MENA region. It is an important hub for the two OBOR routes – *EBSR and MSR* – due to its strategic location at the intersection of land and sea roads connecting Asia, Africa and Europe (BBC, 2015) and the three most important economic maritime regions:

- *the South China Sea,*
- *the Persian Gulf,*
- *the Mediterranean Sea* (Matar, 2018).

The MENA region also is important to the MSR because of the inclusion of maritime chokepoints for energy transportation, such as:

- *the Bab al-Mandab Strait;*
- *the Hormuz Strait;*
- *the Suez Canal* (Matar, 2018).

It is known that the oil transported through Malacca strait towards East Asia is 3 times the amount transiting the Suez Canal and 15 times the amount passing through the Panama Canal. Approximately 90% of the Chinese oil imports in 2016 were delivered from this route, coming from Africa and the ME (Bozhev, 2019). The China-run Gwadar Port in Pakistan reduces distances between East African and Persian Gulf ports to western China by more than 4 times the distance between eastern China and these regions via the Malacca Strait and Indonesia (Zenn, 2015, p. 10).

Beijing expands its presence along the Indo-Pacific Sea Route connecting the Strait of Malacca with the Suez Canal and, consequently, the Mediterranean Sea, where Chinese companies provide their presence or control in ports and terminals (United Arab Emirates (U.A.E.), Saudi Arabia, Egypt, Algeria, Turkey, Israel, Djibouti, etc.) through the acquisition, construction, modernization, expansion and operation to serve commercial and military interests (Linden, 2018. p. 4; Al-Tamimi, 2017, p. 2).

To ensure reliable access for Chinese commercial shipments from the Red Sea to the Mediterranean, Beijing has adopted a dual-track approach while expanding its interests in the Suez Canal corridor and following the land route through Israel (Scott, 2014, p. 10). China Harbor is building a new port next to Ashdod's existing one, and the Shanghai International Port Group (SIPG) has won a 25-year license to operate another deep-sea private port planned in Haifa. One long-term plan, that Israel hopes China could participate in, is building a railroad connection between the port of Eilat and the port of Ashdod, connecting the Red Sea to the Mediterranean Sea, thereby providing a safe alternative to the Suez Canal, and creating an inland trade and logistics center for Chinese trade between Asia and Europe (Pevzner, 2017).

The MSR puts Egypt at its center because of the Suez Canal and the megaproject for the construction of a parallel two-channel canal. Located at the meeting place of three continents, Egypt could become the capital of the NSR (Sharma, 2019, p. 10). In 2008, COSCO Pacific, China's largest shipping *state-owned enterprises* (SOE), invested US \$ 185.6 million in a joint venture to operate and manage the Suez Canal Container Terminal (SCCT) in Port Said East Port. State-owned China Harbor Engineering Company (CHEC) also completed a contract valued at US \$ 1 billion to construct a quay in al-Adabiya port (Egypt) at the southern entrance to the Canal. China proceeded with a US \$ 416 million investment in a second contract, for construction of a cargo terminal at al-Adabiya port. Beijing is also considering the Suez Canal Regional Development Project (SCRDP), which includes the addition of a parallel channel to the Canal, as well as the construction of sub-sea tunnels under the Canal. Zhenhua Port Machinery Company, a subsidiary of China's state-owned Communication Construction Company (CCCC), secured a large-scale infrastructure project for U.A.E.'s Dubai Port World Sokhna under development alongside the China-Egypt special economic zone on the Gulf of Suez (Scott, 2014, p. 11-12).

Tehran is also a key node in China's overland and MSR, with Beijing looking to increase railway links and perhaps even establish a naval base on one of Iran's islands (Lin, 2011, p. X). The location of the Chabahar port (in southeastern Iran, on the Gulf of Oman) in the direction of the International North-South Transport Corridor (INSTC), thus, transit relations between Russia, Eastern Europe, Central Asia and the Caucasus, on the one hand, and Southeast Asia, the Far East, the countries of Oceania and the Persian Gulf, on the other, are seen as a significant advantage for Iran's participation in the Chinese BRI (Pars Today, 2019). However, Chabahar port is very close to Gwadar port in Pakistan which is developed by the Chinese as a part of the CPEC: this may lead to economic rivalry within the BRI between the two ports (Garlick, Havlova, 2020, p. 14).

China ceased investing in Syria immediately after the outbreak of its civil war, despite Syria's role as Jordan's maritime gateway to the Mediterranean and as a land bridge between Turkey and Jordan (Evron, 2020, p. 2). However, Syrian ports at Tartus and Latakia, both currently Russian bases, have been earmarked as major departure points for Chinese goods entering Europe (Blanche, 2017). OBOR will inevitably feature a Syrian hub – complete with the requisite legal support for Chinese companies involved in investment, construction and banking (Escobar, 2017). There is talk now that Tripoli (Lebanon) could even be a terminal in China's NSR project, carving a trade route from East Asia to Europe (Issa, 2017).

On the Gulf of Oman, in 2014, privately owned Khorfakkan Container Terminal (KCT) received the first vessel of China Shipping Container Lines' (CSCL) expanded joint service with the United Arab Shipping Company (UASC) (Scott, 2015, p. 14). The two carriers have signed a number of joint service agreements over the past few years connecting Asian ports with ports in the ME and Europe (Sharjah Update, 2014).

The 3000-km long CPEC land transport corridor should connect Xinjiang (China) to the Arabian Sea through the Pakistani Kashmir in the port of Gwadar, linking the maritime and overland Silk Roads and developing not only its commercial value, but also its potential as a naval outpost overlooking Gulf shipping lanes (Chellaney, 2015).⁷²

From the east coast of the China, the ships follow the South China Sea to the Straits of Malacca, from where they are sent to the shores of northern and northeast Africa to reach the Israeli ports via the Bab el-Eilat and Ashdod – bypassing the Suez Canal. The further route involves the interconnection of trade routes with Istanbul (where railway tunnels are already running along the bottom of the Bosphorus), Athens

⁷² CPEC, US \$ 46 billion project, will allow Beijing to shorten the route of its oil imports from the ME and Africa to barely one quarter of the current 12,000km. The oil will be offloaded at Gwadar for transport by pipeline to western China.

(Greece), Naples (Italy), Marseilles (France) and other Mediterranean cities that are part of the euro area (CypLIVE, 2017).

In April, 2016, COSCO secured a controlling share over the port of Piraeus in Greece. Other companies have holdings in seaports in Egypt (Alexandria, Adabiya, Port Said), in Algeria (Cherchell), in Turkey (Amberley) and in Italy (Genoa and Naples) – all of them arguably form part of China's OBOR strategy (Feder, 2016). From a military point of view, the addition of a new "pearl" in the Mediterranean Sea in the form of the Greek sea port of Piraeus allows China to control maritime access to Istanbul and the Black Sea ports of Bulgaria, Romania, Ukraine, southern Russia and Georgia (Lin, 2011, p. 10).

It is also planned to combine the construction and operation of China's stable developing four large industrial parks in Egypt, the U.A.E., Saudi Arabia and Oman with neighboring ports, including the Khalifa port in Abu Dhabi, the port of Djibouti and the port of Said from Egypt and others, to create an "industrial park – port interconnection" (Harutyunyan, 2019, p. 33). As the third largest re-export hub in the world after Singapore and Hong Kong, approximately 60 % of China's trade passes through Dubai's Jebel Ali Free Zone (Jafza), the world's largest free zone, and Jebel Ali port for re-export (Scott, 2015, p. 12). Worth noting, that announced during the 2018 Ministers' Meeting of the China-Arab States Cooperation Forum (CASCF) in Beijing, the 'Industrial Park—Port Interconnection, Two-Wheel and Two-Wing Approach' is a framework for connecting Chinese built industrial parks in key GCC cities with regional ports, creating a regional MSR network and establishing a hub that links other important MSR regions such as South Asia and East Africa (Fulton, 2019, p. 2).⁷³

IV. Chinese Military Expansion in the MENA Region

As we noticed from the above, China hopes to contribute to strengthening regional security on the southern gateway from the Indian Ocean to the Red Sea and the Suez Canal, one of the world's biggest shipping lanes and a pivotal part of the MSR (Barisitz, Radzyner, 2017, p. 24). Today the Chinese energy security policy has been militarized by creating a navy and deploying troops to protect and implement energy and infrastructure projects in the MENA region.

And since China has limited resources of *hard power*, due to the fact that the country is not part of military alliances and did not have a military presence in the MENA, Beijing is trying to expand its influence through the use of *soft power* resources, creating new military bases in Africa and in ME and is actively developing the naval forces (Mao, 2007, p. 124). It will help China increase the frequency of PLAN operations in the region and multiply the number of Chinese ships passing through the waters of the Horn of Africa and the Arabian Peninsula (Panda, 2015).

Chinese permanent military presence overseas takes three main forms:

- ✓ *Escort fleet in the Gulf of Aden;*
- ✓ *Navy technical service stops;*
- ✓ *Peacekeeping forces in the ME* (Sun, 2015).

After China conducted its first operation outside the PLAN under the auspices of the anti-piracy mission in the Gulf of Aden in 2008, it became apparent that these operations (and subsequent logistical

⁷³ A project titled as "industrial park-port interconnection, two-wheel and two-wing approach" cooperation layout, will allow Chinese industrial parks (free trade zone (FTZ)) create business clusters and increase trade flows.

problems) were too large and spanning in areas just for the supply of fuel and food to the armed forces and civilians thousands of kilometers from the Chinese coastal waters. These new missions, called “military operations other than war” (MOOTW), could also include tasks such as peacekeeping, humanitarian aid and disaster relief operations, as well as maintaining internal stability operations (Marantidou, 2014, p. 3).

From 2009 to 2015, China sent 19 naval escorts to the Gulf of Aden and Somali waters, which visited Djibouti, Kenya, Oman, Saudi Arabia and Pakistan (Sun, 2015). In 2014, China sent the PLAN’s 17th and 18th naval escort taskforces consisting of various amphibious landing ships, missile frigates and supply vessels to the Gulf of Aden, and the PLAN’s 19th naval escort taskforce sent to Somalia, also in April 2015, the 20th task force was sent (Panda, 2015).

Chinese United Nations (UN) peacekeeping forces *in the MENA consist of 1,152 personnel:*

- *UN Truce Supervision Organization (2 observers);*
- *UN Interim Force in Lebanon (343 soldiers);*
- *UN Mission in the Republic of South Sudan (444 soldiers, 18 police, and 12 military observers);*
- *UN – African Union Hybrid Operation in Darfur (321 soldiers);*
- *UN Mission for the Referendum in Western Sahara (12 military observers) (Sun, 2015).*

Chinese Navy interim technical service stops in the MENA can be categorized into three types:

- ❖ *for ship fuel and material resupply, such as stops in the ports of Djibouti (Djibouti), Aden (Yemen), Jeddah (Saudi Arabia), Salalah (Oman), Sudan;*
- ❖ *for relatively fixed supply ship berthing and fixed-wing reconnaissance aircraft take-off and landing, as a stop in the Seychelles, which are based on short-term agreements;*
- ❖ *stops that allows for a complete recharge to rest weaponry and take advantage of a large ship repair center, such as the stop in Pakistan, which is based on a long-term agreement (Sun, 2015).*

Salalah – a logistics point of the first category, provides refueling of Chinese ships. Aden belongs to the item of logistics of the second category, it is a large naval base (previously used in this capacity by Great Britain, and then the Soviet Union). It has 16 berths, provides basing of ships up to and including the destroyer (Храмчихин, 2017). China’s Navy increasingly uses the deep-water Omani (is considered a U.S. pro) port of Salalah on the Arabian Sea as a refueling and replenishing base during its anti-piracy operations (Molavi, 2018).

Chinese warships use ports in Yemen to replenish supplies. Moreover, in December 2009, Beijing announced its intention to establish a permanent naval base in the Gulf of Aden/Arabian Sea (Lin, 2011, p. 11). The most likely option is the Yemeni port of Aden than other alternatives – Oman and Djibouti – which have close ties with NATO and Washington (Al-Rawashdeh, AL-Qatatsheh, 2017, p. 41).

In Sudan, Chinese bases have been deployed for the navy and for the ground forces of the *People's Liberation Army* (PLA) and the PLA Air Force (Храмчихин, 2017). In July, 2015, the *UN* invited China to dispatch a peacekeeping infantry battalion to join the UN mission in South Sudan in order to protect civilians and UN personnel and facilities while conducting humanitarian rescue operations and helping the Intergovernmental Authority on Development (IGAD) in supervisory and inspection missions. This time China is sending out an entire infantry battalion for international peacekeeping, whereas previously China’s peacekeeping forces were only comprised of an engineering unit, a transportation unit, a medical unit, and a guard unit (Zhang, 2015).

First overseas “military base”: The “String of Pearls” strategy ends in the logistics point of the third category in the port of Djibouti (Djibouti, the “Gate to the Red Sea”), opened in July 2017 (Храмчихин, 2017). China calls the first overseas “military base” as a support base for escorting, peacekeeping,

humanitarian aid and search-and-rescue humanitarian operations in MENA (Gao, 2017; Headley, 2018). Djibouti is the first place in the world where China created its foreign full-fledged Chinese military base (for logistical facilities geared for naval rest and supply) outside the PRC (except for objects on the disputed islands of the South China Sea). It is the only place in the world where the American and Chinese military are literally face to face (there is the only U.S. military base in Africa) (Алиханов, 2017). Although this strategy is primarily aimed at connecting the Horn of Africa with the IOR and the South China Sea, the Djiboutian hub can also ensure the development of this strategy in the Mediterranean Sea (via the Suez Canal) and further moving south along the African East Coast, reaching the South Africa (Sterioti, 2017, p. 2).

Regarding the fight against pirates, it should be noted that since the Strait of Singapore and the Strait of Malacca (parts of the MSR) are the busiest trade routes, they are the epicenters of piracy. And if even more cargo will be delivered via MSR routes, then theoretically combining pirates will become easier, threatening security for the implementation of BRI (ISDP, 2016, p. 6). Thus, Beijing has become a larger security player in the wider region, and China's naval forces are engaged in the fight against piracy in the Horn of Africa (Lyll, 2019). In 2008, elements of the Chinese Navy in Somali waters launched joint anti-piracy exercises (Sun, 2015). In the Gulf of Aden, a Chinese frigate succeeded to prevent Somali pirates from assaulting an U.A.E.-owned oil tanker in April 2017 (Ardemagni, 2018, p. 11). Nevertheless, the deployment of China "security guards" to protect BRI projects opens a new element of the deployment of troops abroad – a feature that calls into question the Chinese basic foreign policy principle of non-interference (Kondapalli, 2019).

However, the "String of Pearls" strategy or the "Dual Use Logistics Facility" model can be most appropriate for supporting China's future Indian Ocean operations, to address non-traditional security challenges. It would alleviate the burden of logistical support to China's overseas maritime operations (currently primarily anti-piracy operations), but could expand to support limited operations to protect Chinese citizens and property abroad. This may include the non-combatant evacuation operations (NEOs) of Chinese citizens, humanitarian and disaster relief operations, and possibly ground operations by special forces in places like Africa to protect Chinese personnel, property and other economic interests (Yung, 2015).

V. Chinese Military Expansion in IPR and MENA: Reason for Counteraction or Collaboration for Regional Players

Currently, there are two main points of view on the role of China in MENA and IPR, and its implications for the foreign policy of the U.S., India and other regional players. Some believe that China's actions in MENA and IPR are aimed at expanding Chinese power and influence at the expense of other regional powers in the region, which could ultimately lead to a conflict between them. The second opinion is that China's growing role in MENA will contribute to greater interdependence and cooperation between the U.S., Iran, China and other regional players, which will benefit all parties (Saito, 2007, p. 3).

In fact, China's strategic move to the IOR through the Horn of Africa has raised serious concerns about its military expansion in the region. The long-term Chinese military presence in Djibouti, Gwadar and other ports of the Arabian Sea and the Indian Ocean, which can also serve as stops for the expansion of the Navy of the PLAN, create problems for Delhi, Washington and other regional powers. The U.S. is concerned about China's growing global military presence, while India is concerned about China's ability to project its power in the Indian Ocean without hindrance (Panda, 2015; Molavi, 2018).

Since the economic center of gravity in the world is now concentrated around China and Asia in a broader sense, the Chinese will seek to attract investment from MENA, especially from the energy-rich monopolies of the Persian Gulf. Naturally, these factors will encourage the Chinese (and possibly other

participants in Asia, such as India) to be more persistent in defending their national interests at the region (Politikan.com.ua, 2013).

Therefore, Beijing is fully aware of the possible negative reaction that China's BRI and growing economic and military might cause in the international community, and how the perception of the "Chinese threat" could damage Beijing's image. Chinese understand that without an effective solution to this problem of the "Chinese threat" in the U.S. and its neighboring countries, this growth will not be well received by the international community as a whole (Harutyunyan, 2016, p. 222-223). The "Chinese threat" approach to the Indo-Pacific region is also evident in the statements of U.S. officials in the Trump administration, as well as in the National Security Strategy (NSS) in December 2017. And if the U.S. approach to the Indo-Pacific region continues to be formed as a means of confronting China, the states and regions of Eurasia and the Indian Ocean can expect a new set of international political challenges, since different views on the Asian order lead to competition between the great powers, and the Persian Gulf region, probably will participate in this competition (Fulton, 2018, p. 176).

In this regard, to dispel concerns over China's strategic foot-forward in the IOR via the Horn of Africa and the "Chinese threat", Beijing downplayed the base's military-strategic importance by calling it a "support base for supply missions to carry out support, peacekeeping and humanitarian assistance missions in Africa and West Asia". Justifying this goal, the Chinese Foreign Ministry said that since 2008, China has been deploying ships in the Gulf of Aden and waters off the coast of Somalia in order to escort. Strongly opposing the name Djibouti as a military outpost built as a base for the Chinese military presence and strengthening its deterrent role in the IOR, Beijing argues that Djibouti acts as logistical support for replenishing food and fuel. However, this move by China reflects a shift in its foreign policy, as it contradicts its own commitment to the principle of "non-interference" and confirms Beijing's pragmatic drift from Deng Xiaoping's dictum of "maintaining a low profile" (Jash, 2018, p. 72).

Meanwhile, worth noting that China avoids countering other players in the region, especially the United States. Although China is expanding its navy on the military front, it is far from becoming a major naval power on a scale that could challenge or oust the United States (Calabrese, 2005, p. 4). Beijing takes advantage of the American security umbrella in the Persian Gulf – the U.S. Navy, which protects sea routes for barrels of oil, which mainly go to Asia, not to the West (Molavi, 2018). Moreover, the U.S. and China conducted their joint counter-piracy exercise in the Gulf of Aden in December 2014, which brought together 700 American and Chinese naval personnel. The U.S. Navy (USN) and PLAN conducted extensive training on search and seizure protocol and aimed to improve communication between the two navies (Washington, 2017). In addition, the dissatisfaction that Donald Trump expressed about the disproportionate dependence of the international community on the U.S. to preserve the freedom of navigation on critical sea lanes and the long-term protection of shipping routes to other countries with zero compensation, may even be taken as an invitation to step up PLAN activities in the western Indian Ocean, the Gulf of Aden, and the Persian Gulf (Panda, 2019).

Some experts even believe that the U.S. needs to create an integrated regional security structure in the Persian Gulf or the ME as a whole, so that it as a forum could attract China to a more responsible position in the MENA. Otherwise, a clash of interests could jeopardize the achievement of U.S. goals in the region and fuel a more general and undesirable antagonism between the U.S. and the world's fastest-growing power (Leverett, Bader, 2005-06, p. 199).

VI. Conclusion

China's behavior with a cautious strategy based on increasingly developing maritime capabilities is part of its great strategy of dominating world trade transit and expanding territorial seas, as well as implementing a strategy that supports greater access to marine resources. "String of Pearls" not only gives China a safe route for energy, commerce and shipping, but also allows China to deploy its security and intelligence forces throughout the IPR, IOR and MENA. In fact, the "String of Pearls" strategy can not only allow China to change the balance of power at the regional level, but also have an impact that goes far beyond its traditional sphere, achieve global hegemony and put China in a dominant position in Asia, Africa and Europe, mainly due to strategic control over the main points along the Chinese "String of Pearls" and new opportunities for the deployment of combat operational groups. Most likely, the Chinese expansion will grow steadily and its military presence will grow in order to protect its interests and ensure the safety of Chinese multi-billion-dollar investment in infrastructure projects across the width of the "String of Pearls".

Here it is appropriate to cite the parallels of Ruslan Alikhanov drawn between the "String of Pearls" strategy and the games of Chess and Guo. He finds that Chess is taught to focus on calculating multi-way combinations in order to completely defeat the enemy: the pieces disappear from the board, leaving room for the winner. While Chess serves the idea of absolute superiority and complete defeat of the opponent, Guo (which means "game of environment", one of the four pillars of classical education) teaches players the concept of the strategic environment of the enemy, as well as relative superiority and does not allow strategic emptiness: the pieces remain on the board, but lacking the ability to maneuver. In fact, China, with its economic and financial capabilities, can achieve this goal by filling in the vacuum that could be created by the U.S. rejecting its international obligations.

REFERENCES:

Алиханов Р. (2017)	Го, порты и деньги. Зарисовки о фактической стратегии Китая. // <i>Forbes</i> , 24.07.2017. (12.09.2018) < https://www.forbes.ru/biznes/346307-go-porty-i-dengi-zarisovki-o-fakticheskoy-strategii-kitaya > (<i>Alikhanov R. Go, Ports and Money. Sketches about the Actual Strategy of China. // Forbes</i> , 07.24.2017. Date of access: 12.09.2018. Available at: < https://www.forbes.ru/biznes/346307-go-porty-i-dengi-zarisovki-o-fakticheskoy-strategii-kitaya >)
Кувалдин С. (2015)	Китайская подводная лодка зашла в Карачи. // <i>Газета.Ру</i> , 01.07.2015. (23.09.2018) < https://www.gazeta.ru/politics/2015/07/01_a_6862685.shtml > (<i>Kuvaldin S. A Chinese Submarine Entered Karachi. // Gazeta.Ru</i> , 01.07.2015. Date of access: 23.09.2018. Available at: < https://www.gazeta.ru/politics/2015/07/01_a_6862685.shtml >)
Храмчихин Ал. (2017)	Жемчужная удавка // <i>Почта Полевая</i> , 26.05.2017. (01.02.2019) < https://pochta-polevaya.ru/militaryanalytics/geopolitics/eastazia/659/a316629.html > (<i>Khramchikhin Al. Pearl Choke. // Pochta Polevaya</i> , 26.05.2017. Date of access: 01.02.2019. Available at: < https://pochta-polevaya.ru/militaryanalytics/geopolitics/eastazia/659/a316629.html >)

Abeyagoonasekera A. (2019)	China's Growing Influence in the Indian Ocean: Implications for Sri Lanka and its Regional Allies. – <i>Strategies for the Indo-Pacific: Perceptions of the U.S. and Like-Minded Countries</i> , Hudson Institute, December, p. 48-51. Available at: < https://www.academia.edu/41341222/Indo_Pacific_Strategy_Hudson_Institute?email_work_card=view-paper >
Ardemagni EL. (2018)	Gulf Powers: Maritime Rivalry in the Western Indian Ocean. – <i>ISPI Analysis</i> , No. 32, Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (Italian Institute for International Political Studies), April, p. 1-15. Available at: < https://www.academia.edu/40197571/Gulf_Powers_Maritime_Rivalry_in_the_Western_Indian_Ocean >
Barisitz S., Radzyner A. (2017)	The New Silk Road, Part I: A Stocktaking and Economic Assessment. – <i>Focus on European Economic Integration Q3/17</i> , Oesterreichische Nationalbank (Austrian Central Bank), p. 8-30. Available at: < https://www.oenb.at/dam/jcr:48e8ae7a-e2c7-4a2b-af4a-a9cc22c0fbee/03_Barisitz_feei_3_17.pdf >
BBC (2015)	Is China-Pakistan 'Silk Road' a Game-Changer? // <i>BBC</i> , 22.04.2015. Date of access: 12.09.2018. Available at: < http://www.bbc.com/news/world-asia-32400091 >
BDO (2015)	One Belt One Road 一带一路: What is "One Belt One Road"? – <i>BDO</i> , Singapore, November, p. 1-15. Available at: < http://www.bdo.com.sg/pub/pub_reports/BDO_One-Belt-One-Road.pdf >
Blanche E. (2017)	China's New Silk Road Includes Both Risk and Promise of Prosperity. // <i>The Arab Weekly</i> , 17.12.2017. Date of access: 21.09.2019. Available at: < http://www.thearabweekly.com/Economy/9902/China's-new-Silk-Road-includes-both-risk-and-promise-of-prosperity >
Bozhev V. (2019)	The Chinese String of Pearls or How Beijing is Conquering the Sea. // <i>De Re Military</i> , 26.08.2019. Date of access: 26.08.2019. Available at: < https://remilitari.wordpress.com/2019/08/26/the-chinese-string-of-pearls-or-how-beijing-is-conquering-the-sea/#_ftnref8 >
Calabrese J. (2005)	The Risks and Rewards of China's Deepening Ties with the Middle East. – <i>China Brief</i> , Vol.: 5, Issue 12, The Jamestown Foundation, 24 May, p. 1-4. Available at: < https://jamestown.org/program/the-risks-and-rewards-of-chinas-deepening-ties-with-the-middle-east/ >
Chellaney B. (2015)	China Reinvents 'String of Pearls' as Maritime Silk Road. // <i>Nikkei Asian Review</i> , 29.04.2015. Date of access: 23.09.2018. Available at: < https://asia.nikkei.com/Politics/China-reinvents-string-of-pearls-as-Maritime-Silk-Road >
Clemens M. (2015)	The Maritime Silk Road and the PLA: Part One. – <i>China Brief</i> , Vol. 15, Issue 6, The Jamestown Foundation, 19 March, p. 6-9. Available at: < https://jamestown.org/wp-content/uploads/2015/03/China_Brief_Vol_15_Issue_6_3_01.pdf?x50873 >
CypLIVE (2017)	Turkey and Israel are Intercepted at Sea "Silk Road" of Iran. // <i>CypLIVE</i> , 12.03.2017. Date of access: 21.07.2019. Available at: < http://en.cyplive.com/ru/news/turciya-i-izrail-perehvatyvayut-u-irana-morskoy-shelkovyy-put.html >

Devonshire-Ellis Ch. (2009)	China's String of Pearls Strategy. // <i>China Briefing</i> , 18.03.2009. Date of access: 23.09.2018. Available at: < https://www.china-briefing.com/news/china's-string-of-pearls-strategy/ >
Escobar P. (2017)	The New Silk Road Will Go through Syria. // <i>Asia Times</i> , 13.07.2017. Date of access: 15.09.2018. Available at: < http://www.atimes.com/article/new-silk-road-will-go-syria/ >
Evron Y. (2020)	China's Involvement in the Levant: It's the Economy After All. // <i>Asia Dialogue</i> , 20.03.2020. Date of access: 18.04.2010. Available at: < https://theasiadialogue.com/2020/03/20/chinas-involvement-in-the-levant-its-the-economy-after-all/ >
Feder R. (2016)	What China's New Silk Road Means for Israel. // <i>Diplomatic Courier</i> , 01.09.2016. Available at: < https://www.diplomaticcourier.com/chinas-new-silk-road-means-israel/ >
Fulton J. (2018)	The Gulf between the Indo-Pacific and the Belt and Road Initiative. – <i>Rising Powers Quarterly</i> , Vol. 3, Issue 2, p. 175-193. Available at: < https://www.academia.edu/37560447/The Gulf between the Indo-Pacific and the Belt and Road Initiative >
Fulton J. (2019)	Domestic Politics as Fuel for China's Maritime Silk Road Initiative: The Case of the Gulf Monarchies. – <i>Journal of Contemporary China</i> , 04 July, p. 1-16. Available at: < https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10670564.2019.1637566?journalCode=cjcc20 >
Gao Ch. (2017)	China Officially Sets Up Its First Overseas Base in Djibouti. // <i>The Diplomat</i> , 12.07.2017. Date of access: 23.09.2019. Available at: < http://thediplomat.com/2017/07/china-officially-sets-up-its-first-overseas-base-in-djibouti/ >
Garlick J., Havlova R. (2020)	China's "Belt and Road" Economic Diplomacy in the Persian Gulf: Strategic Hedging amidst Saudi-Iranian Regional Rivalry. – <i>Journal of Current Chinese Affairs</i> , p. 1-24. Available at: < https://www.academia.edu/41808280/Chinas_Belt_and_Road_Economic_Diplomacy_in_the_Persian_Gulf_Strategic_Hedging_amidst_Saudi-Iranian_Regional_Rivalry >
Harutyunyan Agh. (2016)	Chinese Peaceful Rise and Development. The Theory of "China's Threat". – <i>The Countries and Peoples of the Near and Middle East</i> , Vol. 30, IOS NAS RA, Yerevan, p. 216-227. Available at: < http://orient.sci.am/files/publications/20170130_163840.am%20-%20XXXX%20%D5%A5%D5%A5%D5%A5%D5%A5%202017%2097.pdf >
Harutyunyan Agh. (2017)	Chinese One Belt, One Road Initiative: Challenges and Opportunities. <i>LAP Lambert Academic Publishing</i> , 288 p.
Harutyunyan Agh. (2019)	Chinese "Belt and Road" Initiative in the Middle East and North Africa. – <i>Россия – Кунай: историка и культаура: сборник статей и докладов участников XII Международной научно-практической конференции</i> . – Казань: Издательство «Фэн» АН РТ, - с. 29-37. (Harutyunyan Agh. – Rossiya – Kitay: istoriya i kul'tura: sbornik statey i dokladov uchastnikov XII Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. – Kazan': Izdatel'stvo

	«Fen» AN RT, - s. 29-37.)
Headley T. (2018)	China's Djibouti Base: A One Year Update. // <i>The Diplomat</i> , 04.12.2018. Date of access: 04.12.2018. Available at: < https://thediplomat.com/2018/12/chinas-djibouti-base-a-one-year-update/ >
ISDP (2016)	The Belt & Road Initiative 一 帶 一 路. - <i>Institute for Security and Development Policy</i> (ISDP), October, p. 1-7. Available at: < http://isdp.eu/content/uploads/2016/10/2016-The-Belt-and-Road-Initiative.pdf >
Issa Ph. (2017)	Lebanon Prepares for Syria's Post-War Construction Windfall. // <i>Associated Press</i> , 17.08.2017. Date of access: 17.08.2017. Available at: < http://www.apnewsarchive.com/2017/Lebanon-seeks-jump-aboard-wagon-of-Syria-s-reconstruction-boom-once-peace-arrives/id-b3491b276c8446e3acf8e445890d3bac >
Jash A. (2018)	Djibouti: A Roadway to China's "Indian Ocean Dream". - <i>Maritime Perspectives 2017</i> , Edited by Pradeep Chauhan and Gurpreet S Khurana, National Maritime Foundation, p. 72-74. Available at: < ">https://www.academia.edu/36077372/Maritime_Perspectives_2017_Maritime_Developments_in_Indo-Pacific_Region_in_2017_>
Khurana G. S. (2018)	'Beyond Hardware and Technology': The Intangibles of China's Naval Power (Part 1). - <i>Maritime Perspectives 2017</i> , Edited by Pradeep Chauhan and Gurpreet S Khurana, National Maritime Foundation, p. 196-205. Available at: < ">https://www.academia.edu/36077372/Maritime_Perspectives_2017_Maritime_Developments_in_Indo-Pacific_Region_in_2017_>
Kondapalli S. (2019)	China's Belt and Road Initiative: From Arctic to Space: How China Plans to Expand its Global Footprints. // <i>Financial Express</i> , New Delhi, 24.04.2019. Date of access: 14.05.2019. Available at: < https://www.financialexpress.com/defence/chinas-belt-and-road-initiative-from-arctic-to-space-how-china-plans-to-expand-its-global-footprints/1557484/ >
Leverett F., Bader J. (2005-06)	Managing China-U.S. Energy Competition in the Middle East. - <i>The Washington Quarterly</i> , Winter 2005-06, p. 187-201. Available at: < https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/20051216_leverett_bader.pdf >
Lin Ch. (2011)	The New Silk Road China's Energy Strategy in the Greater Middle East. - <i>Policy Focus</i> , No. 109, The Washington Institute for Near East Policy, April, p. 1-26. Available at: < https://www.washingtoninstitute.org/uploads/Documents/pubs/PolicyFocus109.pdf >
Linden H. R. (2018)	The New Sea People: China in the Mediterranean. - <i>IAI Papers 18</i> , Istituto Affari Internazionali (IAI), 14 July, p. 2-21. Available at: < https://www.iai.it/sites/default/files/iaip1814.pdf >
Lyall N. (2019)	China's Rise in the Middle East: Beyond Economics. // <i>The Diplomat</i> , 25.02.2019. Date of access: 25.02.2019. Available at: < https://thediplomat.com/2019/02/chinas-rise-in-the-middle-east-beyond-

	economics/ >
Mahan A. Th. (2019)	China's 'String of Pearls' Exhibits the Dragon's Great Game of Loans and Debts. - <i>European Foundation for South Asian Studies</i> (EFSAS), Amsterdam, May, p. 1-9. Available at: < https://www.efsas.org/China's%20String%20of%20Pearls'%20exhibits%20The%20Dragon's%20Great%20Game%20of%20Loans%20and%20Debts.pdf >
Mao Y. (2007)	China's Interests and Strategy in the Middle East and Arab World. – in <i>Joshua Eisenman</i> , Eric Heginbotham and Derek Mitchell (Eds.), <i>China and the Developing</i> . Armonk, M.E. Sharpe NY, p. 113-132.
Marantidou V. (2014)	Revisiting China's 'String of Pearls' Strategy: Places 'With Chinese Characteristics' and Their Security Implications. – <i>Issues and Insights</i> , Vol. 14, No. 7, June, p. 1-39. Available at: < https://www.files.ethz.ch/isn/182061/140624_issuesinsights_vol14no7.pdf >
Matar J. (2018)	China's Rising Role in the Middle East: An Overview. // <i>Meirss</i> , 15.08.2018. Date of access: 21.09.2019. Available at: < http://meirss.org/chinas-rising-role-middle-east-overview/ >
Molavi A. (2018)	Enter the Dragon: China's Belt and Road Rising in the Middle East. // <i>Hoover Institution or Stanford University</i> , Issue 1819, 02.10.2018. Date of access: 12.09.2019. Available at: < https://www.hoover.org/research/enter-dragon-chinas-belt-and-road-rising-middle-east >
Panda A. (2015)	A Naval Base on the Horn of Africa for China? // <i>The Diplomat</i> , 13.05.2015. Date of access: 26.07.2018. Available at: < http://thediplomat.com/2015/05/a-naval-base-on-the-horn-of-africa-for-china/ >
Panda A. (2019)	Trump Wants China to Pick Up the Slack in the Strait of Hormuz. // <i>The Diplomat</i> , 25.06.2019. Date of access: 15.08.2019. Available at: < https://thediplomat.com/2019/06/trump-wants-china-to-pick-up-the-slack-in-the-strait-of-hormuz/?fbclid=IwAR0AkgY0j2EusDfE2ST4gvXNtID3EVAYs6EzKPFc2cypvw7hWjxjdROrPYk >
Pars Today (2019)	Значение Ирана в китайском проекте «Шелкового пути» и транзитных коридорах в регионе. // <i>Pars Today</i> , 19.03.2019. (19.03.2019) < https://parstoday.com/ru/radio/programs-i99610 > (Iran's Importance in the China Silk Road Project and Transit Corridors in the Region. // <i>Pars Today</i> , 19.03.2019. Date of access: 19.03.2019. Available at: < https://parstoday.com/ru/radio/programs-i99610 >)
Payette Al., Sun T. (G.) (2017)	China's Two Ocean Strategy: Controlling Waterways and the New Silk Road. - <i>Asia Focus</i> #31, Asia Programme, Institut de Relations Internationales et Stratégiques (IRIS), May, p. 2-22. Available at: < https://www.academia.edu/33095104/CHINAS_TWO_OCEAN_STRATEGY_Controlling_waterways_and_the_new_silk_road >
Pevzner A. B. (2017)	China's 'New Silk Road' and the Middle East. // <i>The Jerusalem Post</i> , 08.05.2017. Date of access: 08.05.2017. Available at: < http://www.jpost.com/Opinion/Chinas-New-Silk-Road-and-the-Middle-East-

	490157>
Politikan.com.ua (2013)	China is Capable of Competing with the United States in the Middle East. // <i>Politikan.com.ua</i> , 23.06.2013. Date of access: 30.09.2018. Available at: < http://politikan.com.ua/2/0/0/67789.htm >
Al-Rawashdeh M. S., AL-Qatatsheh M. H. (2017)	China's Strategy in the Middle East (The Silk Road Project). – <i>IOSR Journal of Humanities and Social Science</i> (IOSR-JHSS), Vol. 22, Issue 1, Ver. 4, January, p. 37-51. Available at: < https://www.researchgate.net/publication/313320699_China's_strategy_in_the_Middle_East_The_Silk_Road_Project >
Saito H. T. (2007)	China's Expansion into the Middle East and its Effects on U.S. Foreign Policy. Thesis. – <i>Naval Postgraduate School Monterey</i> , California, March, 107 p. Available at: < https://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/3673/07Mar_Saito.pdf?sequence=1&isAllowed=y >
Scott E. (2014)	China's Silk Road Strategy: A Foothold in the Suez, But Looking to Israel. – <i>China Brief</i> , Vol. 15, Issue 19, The Jamestown Foundation, 10 October, p. 10-14. Available at: < https://jamestown.org/wp-content/uploads/2014/10/China_Brief_Vol_14_Issue_19_5.pdf?x71854 >
Scott E. (2015)	China's "One Belt, One Road" Strategy Meets the UAE's Look East Policy. – <i>China Brief</i> , Vol. 15, Issue 11, The Jamestown Foundation, 29 May, p. 12-15. Available at: < https://www.academia.edu/21339635/China_s_One_Belt_One_Road_Strategy_Meets_the_UAE_s_Look_East_Policy >; < https://jamestown.org/program/chinas-one-belt-one-road-strategy-meets-the-uaes-look-east-policy/ >
Sharjah Update (2014)	Khorfakkan Port Receives New Container Service. // <i>Sharjah Update</i> , 20.08.2014. Date of access: 26.05.2017. Available at: < http://www.sharjahupdate.com/2014/08/khorfakkan-container-terminal-cscl-service/ >
Sharma A. (2019)	An Analysis of 'Belt and Road' Initiative and the Middle East. - <i>Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies</i> , p. 1-15. Available at: < https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/25765949.2019.1586179?journalCode=rmei20 >
Sterioti A. (2017)	The Significance of China's 'String of Pearls Strategy'. - <i>International Business Transactions in the People's Republic of China</i> , University of San Diego School of Law, 09 April, p. 1-29. Available at: < https://ssrn.com/abstract=2951903 or http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2951903 >
Sun D. (2015)	China's Soft Military Presence in the Middle East. // <i>Middle East Institute</i> , 11.03.2015. Date of access: 22.12.2018. Available at: < https://www.mei.edu/publications/chinas-soft-military-presence-middle-east >
Szczudlik-Tatar J. (2013)	China's New Silk Road Diplomacy. - <i>Policy Paper</i> , No. 34 (82), The Polish Institute of International Affairs (PISMP), December, p. 1-8. Available at: < http://www.pism.pl/files/?id_plik=15818 >

Al-Tamimi N. (2017)	Belt & Road initiative: The Middle East's Growing Role? <i>Al Arabiya English</i> , 17.05.2017. Date of access: 29.04.2018. Available at: < http://english.alarabiya.net/en/views/news/middle-east/2017/05/17/Belt-Road-initiative-The-Middle-East-s-growing-role-.html >
Washington B. (2017)	The Gulf of Aden Needs US-China Maritime Cooperation. // <i>The Diplomat</i> , 06.11.2017. Date of access: 12.12.2018. Available at: < https://thediplomat.com/2017/11/the-gulf-of-aden-needs-us-china-maritime-cooperation/utm_content=buffer78390&utm_medium=social&utm_source=facebook.com&utm_campaign=buffer >
Yung Ch. D. (2015)	Burying China's 'String of Pearls'. // <i>The Diplomat</i> , 22.01.2015. Date of access: 15.02.2019. Available at: < https://thediplomat.com/2015/01/burying-chinas-string-of-pearls/ >
Zenn J. (2015)	Future Scenarios on the New Silk Road: Security, Strategy and the SCO. - <i>China Brief</i> , Vol. 15, Issue 6, The Jamestown Foundation, 19 March, p. 9-12. Available at: < https://jamestown.org/wp-content/uploads/2015/03/China_Brief_Vol_15_Issue_6_4_01.pdf?x50873 >
Zhang D. (2015)	China Assumes International Responsibility by Dispatching Peacekeeping Infantry Battalion. // <i>CCTV.com</i> , 01.15.2015. Date of access: 26.09.2019. Available at: < http://english.cntv.cn/2015/01/15/ARTI1421304498270545.shtml >
Zhou B. (2014)	The String of Pearls and the Maritime Silk Road. // <i>China and US Focus</i> , 11.02.2014. Date of access: 24.08.2019. Available at: < http://www.chinausfocus.com/foreign-policy/the-string-of-pearls-and-the-maritime-silk-road/ >

Djibouti: China's First Overseas Stronghold in The Maritime Silk Road Strategy, Eastern Asian Studies, Vol. IV, IOS NAS RA, Yerevan, 2020. ISBN. https://www.academia.edu/44360330/DJIBOUTI_CHINAS_FIRST_OVERSEAS_STRONGHOLD_IN_THE_MARITIME_SILK_ROAD_STRATEGY?fbclid=IwAR0tj9rd4KKd9U2J5bDKdT4z4PmBwP1MFxBF6A5grspdRgCtXXC5hATkx6s

AGHAVNI HARUTYUNYAN

DJIBOUTI: CHINA'S FIRST OVERSEAS STRONGHOLD IN THE MARITIME SILK ROAD STRATEGY

Introduction

Since the establishment of diplomatic relations between China and Djibouti on January 8, 1979, bilateral relations have made a steady advancement. Djibouti, which is also known as "the world's naval capital", in the 2000s became the largest stronghold on the African continent, where international forces and coalitions are concentrated to counter terrorist and international groups that threaten world economic communications. Due to the active presence of other states in Djibouti, Beijing simply cannot remain indifferent to this point on the world map, where many strategic interests of both political and economic nature intersect. Djibouti is a focal point of the western sea line in China's Belt and Road strategy, and is the

first point connecting Asia, Africa and Europe. It is located on the western coast of the Gulf of Aden and faces Bab el-Mandab, a transport hub for Europe, Asia and Africa, the location choke throat of the Red Sea into the Indian Ocean. BRI's Chinese policy includes investment in port expansion in East Africa and China's growing economic interest in Djibouti is part of a broader strategy to control a greater share of maritime traffic and port facilities worldwide. To provide reliable protection for the security and stability of the logistics routes of the 21st Century Maritime Silk Road from various types of threats, China is creating the String of Pearls - links in the chain of Chinese logistics centers and strongholds that do not formally have the status of military bases - along the trade route from South China to the Mediterranean Sea through the South China Sea, the Strait of Malacca, the Indian Ocean, the Bab el-Mandeb Strait, the Red Sea and the Suez Canal, to the base in Djibouti.

Djibouti - an Important Country for the Chinese B&R Strategy

Chinese strategy of the New Silk Road (NSR) or One Belt, One Road (OBOR)⁷⁴ which consists of *land* and *sea* routes, is the abbreviated name of the double concept of the Economic Belt of the Silk Road (EBSR) and the Maritime Silk Road of the 21st Century (MSR). It was launched by President of People's Republic of China (PRC) Xi Jinping in 2013, which aims to connect Asia and Europe via the Middle East (ME), Africa and Central Asia (CA) through a series of vast networks of transcontinental railways, pipelines, ports, airports and other infrastructure projects.⁷⁵ Xi identified five of its components: political reconciliation, construction of a single road network, strengthening of trade ties, currency flows, people-to-people contact. The first part of the project, EBSR or *Belt* is actually a network of predominantly land roads that are expected to connect China with CA, Eastern and Western Europe. The second, MSR or *Road* is a sea route that is expected to connect China's southern coast with the Mediterranean Sea, Africa, Southeast Asia and CA.⁷⁶

At the end of March 2015, the Chinese leadership presented a plan at the Boao Asian Economic Forum to reformat the global economic infrastructure through a single OBOR project, combining the EBSR and MSR.⁷⁷ The MSR will complement the EBSR by linking the Chinese ports with other countries via maritime links, focusing on the use of sea routes and Chinese coastal ports to connect China with Europe via the South China Sea, the Straits of Malacca, Lombok, Sudan and along the north Indian Ocean to the Persian Gulf, Red Sea and Gulf of Aden, encompassing South and Southeast Asia, particularly Sri Lanka. Thus, the MSR will extend from Asia to the Near East, ME, East Africa, the Mediterranean and Europe, China's largest export market.⁷⁸

Although the focus of the NSR is mainly seen on mutual relations with Europe, the countries of Central and Southeast Asia, as well as attention is paid to Eurasian projects, nevertheless Africa for the PRC in the framework of OBOR from the most important regions.⁷⁹ A huge number of projects are being

⁷⁴ OBOR or Belt and Road Initiative (BRI) or Belt and Road (B&R).

⁷⁵ Afshin Molavi, *Enter the Dragon: China's Belt and Road Rising in the Middle East*, Issue 1819, Hoover Institution or Stanford University, 02.10.2018. <https://www.hoover.org/research/enter-dragon-chinas-belt-and-road-rising-middle-east>

⁷⁶ Harutyunyan Aghavni, *On Some Obstacles and Challenges to the Implementation of the Chinese Initiative One Belt, One Road*, Orbis Linguarum, Vol. 17, Issue 2, Езиков свят, Филологическия факултет при ЮЗУ "Неофит Рилски," Благоевград, България, 2019, p. 143. http://ezikovsvyat.com/images/stories/issue17.2-2019/17.%20Harutyunyan_143-156.pdf

⁷⁷ Harutyunyan Aghavni, *Chinese One Belt, One Road Initiative: Challenges and Opportunities*, LAP Lambert Academic Publishing, Mauritius, 2017, pp. 56-57.

⁷⁸ Morgan Clemens, *The Maritime Silk Road and the PLA: Part One*, China Brief, Vol. 15, Issue 6, The Jamestown Foundation, 19.03.2015, p. 6.

https://jamestown.org/wp-content/uploads/2015/03/China_Brief_Vol_15_Issue_6_3_01.pdf?x78912

⁷⁹ Михайличенко К.М., *Роль Африки в инициативе Китайской Народной Республики «Один Пояс и Один Путь»*, RUDN Journal of Political Science, T. 20, № 1, 2018, стр. 60.

https://www.researchgate.net/publication/324070812_Africa%27s_Role_in_Chinese_People%27s_Republic_Initiative_One_Belt_and_One_Road

implemented as part of the BRI, increasingly capturing the African continent and connecting new participants, among them Djibouti, an important country for the Chinese B&R strategy.⁸⁰

The choice of Djibouti is not without reason, if you look at the geographical location of the country. The strategic location of Djibouti, connecting the Suez Canal with the Indian Ocean,⁸¹ in the Horn of Africa - between Eritrea in the north and Somalia in the south⁸² - across the road from Yemen, not far from the ME - touching the Red Sea and the Gulf of Aden, along the Babel-Mandeb Strait, is one of the busiest and strategically most important shipping corridors in the world.⁸³ Djibouti has long been considered a key strategic location for ships of the global naval forces, based in the port facilities of the city of Djibouti, able to control the entry and exit of the Gulf of Aden and the Suez Canal,⁸⁴ which is the key for the global transport and oil transportation artery.⁸⁵

Djibouti is of great interest to China due to the fact that the Celestial Empire is very concerned about the security of the Bab el-Mandeb Strait, through which oil is transported from South Sudan and Sudan.⁸⁶ Although Djibouti does not have significant natural resources, the port of Djibouti is the only access to the sea for the neighboring Ethiopia, rich in mineral resources.⁸⁷

Djibouti is also ideal as a port for sending raw materials to Beijing, which directs financial flows to Africa in exchange for access to natural resources. China is currently investing in infrastructure upgrades in Djibouti: financing the modernization of the railway in the republic, expanding the port in the capital, laying pipelines for the delivery of water and fuel, building roads and a plant for obtaining liquefied natural gas, and also investing in projects for the construction of two new airports and several government buildings. And the military base is an additional insurance for these investments.⁸⁸

Djibouti is committed to actively participating in the BRI, as well as implementing joint projects related to the "eight major initiatives" launched at the Beijing Summit of the Forum on China-Africa Cooperation in 2018. China is ready to combine the construction of the B&R and the implementation of the agreements reached at the Beijing Summit of the Forum on Sino-African Cooperation with the development strategy of Djibouti "Vision of Djibouti-2035", as well as strengthen cooperation in industries such as the blue economy, telecommunications and the digital economy.⁸⁹

⁸⁰ Михайличенко К.М., укз. соч., стр. 63.

⁸¹ Anthony Kleven, *Is China's Maritime Silk Road a Military Strategy?* The Diplomat, 08.12.2015.
http://thediplomat.com/2015/12/is-chinas-maritime-silk-road-a-military-strategy/?utm_content=buffer8818b&utm_medium=social&utm_source=facebook.com&utm_campaign=buffer

⁸² *China's Power Play in Djibouti: First Step to Great Naval Power Status?* Sputnik, 30.11.2015.
<http://m.sputniknews.com/military/20151130/1030992194/china-djibouti-great-naval-power.html>

⁸³ Rajaram Panda, *Djibouti Military Base Is a New Step in China's Maritime Footprint*, Global Asia, 21.09.2017.
https://www.globalasia.org/v12no3/feature/djibouti-military-base-is-a-new-step-in-chinas-maritime-footprint_rajaram-panda
Red Sea - at this point, it is only 20 miles wide 3.8 million barrels of crude oil passes through the strait daily and roughly 20% of world trade and half of China's oil imports pass through the neighboring Gulf of Aden.

⁸⁴ *China's Power Play in Djibouti: First Step to Great Naval Power...*? op. cit.

⁸⁵ *Китай строит военную базу в Аденском заливе*, ИА REGNUM, 03.02.2015. <http://regnum.ru/news/economy/2070231.html>

⁸⁶ Михайличенко К.М., укз. соч., стр. 64.

⁸⁷ Бовдунов Ал., *Эффект присутствия: зачем Китай создаёт военную базу в Африке*, RT, 14.07.2017.
<https://russian.rt.com/world/article/408742-chyornaya-zhemchuzhina-zachem-knr-voennaya-baza-v>

⁸⁸ Ходаренок М., *Китайцы высказываются в Африке*, Газета.Ру, 23.08.2016.
<https://www.gazeta.ru/army/2016/08/23/10154855.shtml>

⁸⁹ *Президент Джибути провел встречу с главой МИД КНР Ван И*, Russian.china.org.cn, 10.01.2020.
http://russian.china.org.cn/international/txt/2020-01/10/content_75597119.htm

Moreover, its strategic location makes it an important hub for global navies that seek to combat piracy off the Horn of Africa, in the Red Sea, and in the Gulf of Aden.⁹⁰ Since Djibouti neighbors Somalia, whose pirates threaten shipping in the Horn of Africa, as well as belligerent Eritrea and Ethiopia, and with war-torn Yemen on the opposite bank of the Bab al-Mandeb Strait, China, like the United States (U.S.) and Western Europe, is established in this region and in this country with its points of military support to maintain political stability and to repel growing threats.⁹¹

For these and other reasons, an African country with an area of only 23.200 km² and with a population of 900.000 people for a decade and a half has turned from an unknown piece of desert land into a place where the interests of the strongest states in the world intersect.⁹²

Djibouti as an Important Hub for Global Navies

Just a few years ago, it seemed unbelievable for Djibouti to occupy an important place on the Beijing security agenda, especially because of Beijing's strategy of non-interference in the affairs of other states and the lack of desire to establish a permanent military presence abroad.⁹³ Chinese warships only occasionally visited Djibouti to resupply during their anti-piracy raids in waters around Somalia, where they had serious difficulties in deploying ships to provide them with the necessary material resources and crew rest during such missions.⁹⁴ Since 2009, the People's Liberation Army-Navy (PLA-N) has taken part in anti-piracy patrols in the Gulf of Aden, and they were able to do it without a base in the region, capable of adequately supplying their admittedly limited forces.⁹⁵ From 2008-2015, China sent 21 escort fleet, more than 60 ships and vessels to the Gulf of Aden waters off Somalia escorting.⁹⁶ By the 2015, China had 50 ships docked in the port of Djibouti.⁹⁷

However, the PRC is not the only one showing interest in this place on the map. The port of Djibouti hosts the operations management of an anti-Somali pirate operation involving the U.S., Great Britain, France, Germany and Spain. In addition, there are Qatari military personnel in the country. After the military conflict of Djibouti with Eritrea in 2008, a contingent of peacekeepers from the ME was deployed on the border disputed territory.⁹⁸ It should be noted that on the territory of the American military base known as Camp Lemonnier, a routine training of the American military contingent is taking place, while

⁹⁰ Ankit Panda, *A Naval Base on the Horn of Africa for China?* The Diplomat, 13.05.2015. <http://thediplomat.com/2015/05/a-naval-base-on-the-horn-of-africa-for-china/>

⁹¹ Бовдунов Ал., укз. соч.

⁹² Ходаренок М., укз. соч.

⁹³ *China Is Setting Up Its First Military Base in Africa*, War is Boring, 25.11.2015. <http://warisboring.com/articles/china-is-setting-up-its-first-military-base-in-africa/>

⁹⁴ Ходаренок М., укз. соч.

Beijing was upset that the U.S. and France have dedicated naval berths in Djibouti, while China does not. At the moment, only a few countries in the world have military bases outside their national territory. The undisputed leader in this regard is the U.S., which have military bases in 42 foreign countries.

⁹⁵ *China's Power Play in Djibouti: First Step to Great Naval Power...*? op. cit.

⁹⁶ 中国将在吉布提建设后勤保障设施, 人民网/people.com.cn, 26.11.2015. <http://world.people.com.cn/n/2015/1126/c157278-27860707.html>

⁹⁷ 美司令：中国在吉布提签基地合同 但并不具有“挑衅性”, news.21cn.com, 26.11.2015.

<http://news.21cn.com/world/guojisaomia/a/2015/1126/02/30314192.shtml>

⁹⁸ Бовдунов Ал., укз. соч.

joint exercises with partners from France, Germany, Italy, Japan and other countries are held at a rented training ground.⁹⁹

A long-term partner for Washington and NATO, the Djibouti is presently home to US, Italian, Japanese and Pakistani military facilities,¹⁰⁰ where both the Doraleh Multipurpose Port and the country's only international airport are located.¹⁰¹ Djibouti - the only permanent American military installation in Africa - is Washington's most important African ally and since 2002, the US uses its base in Djibouti, Camp Lemonnier with more than 4,000/4,500 troops deployed, to stage covert operations involving Remotely Piloted Aircraft (RPA), Predator UAVs and helicopters in Yemen, Somalia, and other nearby regions. The base is the principal hub for wider US counterterrorism campaigns throughout the region.¹⁰² In 2014, Djibouti signed a 10-year, US \$ 630 million lease of the 100-acre Camp Lemonnier with the US. It earns over US \$ 60/63 million annually from the US.¹⁰³

Since gaining independence in 1977, Djibouti has retained a significant, albeit declining military presence of 1,450 French personnel (France pays US \$ 36 million a year to rent its base).¹⁰⁴ Italy pays US \$ 2.6 million a year to rent its base with 90 personnel.¹⁰⁵ In January 2017, Saudi Arabia signed an agreement with Djibouti on the deployment of its base in this country.¹⁰⁶ Shortly after, Japan established its first overseas property at its 30-acre outpost in Djibouti (US \$ 30 million a year to rent its base) under 200 personnel from its Maritime Self-Defense Forces for counter-piracy operations in 2011¹⁰⁷, China took the opportunity to expand its presence.¹⁰⁸ The Djibouti President Guelleh, who pursues a multi-vector policy and benefits from the country's geographical position, and who saw his country's future as a global hub for commercial transportation and wanted to turn his country into Singapore, supported China's right to protect its interests, like others.¹⁰⁹ Officially, China, like Japan, does not call its stronghold in Djibouti a military base.¹¹⁰

China's PLA First Outpost Overseas

In 2013, a study report prepared by the National Defense University (NDU) of the Chinese People's Liberation Army (PLA) and submitted to China's Central Military Commission (CMC), chaired by President Xi Jinping, proposed building a Chinese military base in Djibouti.¹¹¹ But uncertainties remained where the base

⁹⁹ Казанин М.В., *Оценки китайских специалистов значения военной базы «Кемп-Лемонье» в Джибути для ВС США*, Институт Ближнего Востока, 29.09.2018. <http://www.iimes.ru/?p=48265>

¹⁰⁰ *China's Power Play in Djibouti: First Step to Great Naval Power...*? op. cit.

¹⁰¹ Andrea Ghiselli, *China's First Overseas Base in Djibouti, An Enabler of its Middle East Policy*, China Brief, Vol. 16, Issue 2, The Jamestown Foundation, 26.01.2016, p. 7. http://www.jamestown.org/uploads/media/CB_16_2_01.pdf

¹⁰² Ankit Panda, *A Naval Base on the Horn of Africa for China?* op. cit.; Rob Edens, *China's Naval Plans for Djibouti: A Road, a Belt, or a String of Pearls?* The Diplomat, 14.05.2015. <https://thediplomat.com/2015/05/chinas-naval-plans-for-djibouti-a-road-a-belt-or-a-string-of-pearls/>

¹⁰³ Rajaram Panda, op. cit.

¹⁰⁴ Jean-Pierre Cabestan, *Djibouti, New Battlefield of China's Global Ambitions*, Journal of Political Risk, Vol. 7, No. 5, May 2019. <http://www.jpolarisk.com/djibouti-new-battlefield-of-chinas-global-ambitions/?sfns=mo>

¹⁰⁵ Шпунт Ал., Пуп земли: как крошечная Джибути построила успешную экономику военных баз, ИА REGNUM, 08.12.2018.

<https://regnum.ru/news/polit/2533949.html>

¹⁰⁶ Бовдунов Ал., укз. соч.

¹⁰⁷ Ankit Panda, *A Naval Base on the Horn of Africa for China?* op. cit.

Japan spends about US \$ 9 million a year on its operation, the lease terms of which were not disclosed.

¹⁰⁸ Peter A. Dutton Isaac B. Kardon Conor M. Kennedy, *Djibouti: China's First Overseas Strategic Strongpoint*, China Maritime Report No. 6, The China Maritime Studies, U.S. Naval War College, April, New Port, Rhode Island, 2020, p. 3. <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1005&context=cmsi-maritime-reports>

¹⁰⁹ *Китай строит военную базу в Аденском заливе*, ИА REGNUM, 03.02.2015. <http://regnum.ru/news/economy/2070231.html>

¹¹⁰ Бовдунов Ал., укз. соч.

¹¹¹ *Djibouti - China Naval Base*. GlobalSecurity.org.

would be located, to the north in Obock along the northern coast of the Gulf of Tadjoura or at the port of Doraleh to the west of Djibouti City.¹¹² In November 2015, China publicly confirmed that it would establish a facility in Djibouti. In late January 2016, the two sides “reached consensus” on the terms under which the facilities would be built.¹¹³ On November 26, 2015, the Chinese government signed a 10-year agreement with IOG’s Djibouti to set up a navy base to serve as a logistics hub for the PLA-N ships engaged in anti-piracy operations off the coast of Yemen.¹¹⁴ China’s agreement with Djibouti allows for the presence of up to 10,000 Chinese troops through 2026.¹¹⁵ The base would cost some US \$ 100 million a year.¹¹⁶

On July 11, 2017, the PLAN’s deployed ships from the South Sea Fleet to officially open the military base in Djibouti¹¹⁷, and on August 1 of the same year, China’s PLA opened its first outpost overseas at the Djibouti Multipurpose Port (DMP) in Doraleh to the west of the capital. It located 8 miles from the center of Djibouti, and all bases of other NATO and Japanese powers are located near the international airport in the south, less than 8-11 km.¹¹⁸

It is worth to note that in 2012, Beijing decided to finance the construction realized by a Chinese company, of a new terminal in DMP in Doraleh. At the same time, the China Merchant Holding International - part of the state-owned shipping conglomerate China Merchant Group - bought a 23.5 % share in the company that has owned and operated DMP since 2017 (the rest is controlled by the Djiboutian government).¹¹⁹ China Merchant Group - has announced it will provide a large share of a US \$ 590 million investment necessary to upgrade the DMP.¹²⁰ Although desert and volcanoes occupy 90 % of the land of Djibouti, and the country is extremely short of natural resources, the team built the base in less than a year, with communication facilities and logistics support facilities basically reaching the same standards as in China.¹²¹

In addition, the Djibouti-Addis Ababa railway is expanding to DMP. Built by the China Railway Group Limited (known as CREC) and the China Civil Engineering Construction Corporation (CRCC), the Ethiopia-Djibouti 752.7-km railway linking Addis Ababa, Ethiopian capital and Djibouti's port in Djibouti, is Africa's first modern electrified railway.¹²² The railway was inaugurated in October 2016 and has a designed hourly speed of 120 km with a total investment of US \$ 4 billion.¹²³ It was financed by the Ethiopian government and by a loan from China’s Exim Bank and is expected to connect the landlocked country Ethiopia to the maritime trade routes of the Gulf of Aden and the Red Sea.¹²⁴ It completely replaces a long-defunct French

<https://www.globalsecurity.org/military/world/djibouti/forrel-prc-base.htm>

¹¹² Andrea Ghiselli, op. cit., p. 7.

¹¹³ Ankit Panda, *Confirmed...*, op. cit.

¹¹⁴ Anthony Kleven, op. cit.

¹¹⁵ *China Opens New Djibouti Military Base*, Africa Times, 01.08.2017. <https://africatimes.com/2017/08/01/china-opens-new-djibouti-military-base/>

¹¹⁶ Anthony Kleven, op. cit.

¹¹⁷ Tyler Headley, *China’s Djibouti Base: A One Year Update*, The Diplomat, 04.12.2018. <https://thediplomat.com/2018/12/chinas-djibouti-base-a-one-year-update/>

¹¹⁸ Jean-Pierre Cabestan, op. cit.

¹¹⁹ Ibid.

¹²⁰ Andrea Ghiselli, op. cit., p. 7.

¹²¹ *Djibouti - China Naval Base*, op. cit.

¹²² *Interview: Ethiopia-Djibouti Railway Paves Way for Chinese Standards "Going Abroad"*, Xinhua, China.org.cn., 05.10.2016. http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2016-10/05/content_39429673.htm

¹²³ *Ethiopia, Djibouti Launch Africa's First Modern Electrified Railway*, Xinhua, English.news.cn, 05.10.2016. http://news.xinhuanet.com/english/2016-10/05/c_135733755.htm

¹²⁴ Istvan Tarrosy, Zoltán Vörös, *China and Ethiopia, Part 2: The Addis Ababa–Djibouti Railway*, The Diplomat, 22.02.2018. https://thediplomat.com/2018/02/china-and-ethiopia-part-2-the-addis-ababa-djibouti-railway/?utm_content=buffer40a1&utm_medium=social&utm_source=facebook.com&utm_campaign=buffer

line built in the early 20th century, and will reduce travel time between the two cities to 10 hours from the two to three days it currently takes to navigate the congested potholed roads crossed by 1,500 trucks a day.¹²⁵ In fact, Djibouti is a window to Ethiopia that China cannot ignore.

After DP World of Dubai¹²⁶ lost control of the Djibouti Container Port (DCP) located near Doraleh, in February 2018, Djibouti asked Pacific International Lines, a Singapore-based company that had established a "strategic partnership" with Chinese traders, to expand DCP's operations. And, along with DMP and DCP, in 2017, China Merchants began to build the Djiboutian International Free Trade Area (DIFTZ), where it seeks to attract the logistics companies and big data companies (IZP, for example) involved in BRI.¹²⁷ This Chinese-run zone with a turnover of US \$ 1 billion covers an area of 4,800 hectares. The DIFTZ focuses on logistics, export processing, financial support, manufacturing and duty-free merchandise.¹²⁸

China provides nearly 40 % of funding for Djibouti's large-scale infrastructure and investment projects by 2018. The Import-Export Bank of China has loaned Djibouti nearly US \$ 1 billion.¹²⁹ Another notable investment is the Ethiopia-Djibouti Water Pipeline,¹³⁰ a bulk terminal (for potash) at Tadjourah, a salt extraction plant at Lake Assal, water, gas, and oil pipelines, and a liquefaction plant.¹³¹

As for the Chinese naval outpost, it will be a combination of weapons and ammunition depots, moorings for Chinese Navy ships and a helipad. There were technological buildings and sea containers at the facility (some of them with Chinese flags).¹³² When approaching the base from the water side, coordination and overcoming of a number of protective fences and security posts are required. There are several other defensive positions inside the base itself. When attacking the base, the Marines located there will be involved. The base houses ZBD-09 armored infantry vehicles and ZTL-11 assault guns. They are armed with a variety of automatic cannons, anti-tank missiles and large-caliber cannons.¹³³

Although the PLA remained low-key and the training of its personnel remained unimpressive, in 2018 it completed the construction of a new pier, which is directly connected to its base, and will allow the large ships of the PLA Navy to dock.¹³⁴ The length of the pier is such that the largest Chinese ships can moor there, including aircraft carriers (with a pier length of 330 meters, the length of the same Liaoning aircraft carrier is 304 meters), helicopter carriers and nuclear submarines. If necessary, it can easily accommodate four of China's nuclear-powered submarines. But this is still relatively limited, so it seems natural that China will seek to increase the piers. A new activity may point to a second embankment or a pier near the first. Now, there periodically stop Chinese destroyers and frigates passing into the Mediterranean and operating in the Horn of Africa.¹³⁵

The Port of Djibouti can accommodate vessels drawing up to 18 meters of water, including China's aircraft carrier or its largest forward-deploying warship, the Type 071 LPD. From Djibouti, China's Shaanxi Y-

¹²⁵ *Chinese-built Railway Opens Linking Ethiopia to Djibouti*, FRANCE 24, 06.10.2016. http://m.france24.com/en/20161005-chinese-built-railway-opens-linking-ethiopia-djibouti?ref=fb_i&utm_source=dlvr.it&utm_medium=facebook

¹²⁶ DP World (Dubai Port World) is one of the world's largest port operators.

¹²⁷ Jean-Pierre Cabestan, op. cit.

¹²⁸ Шпунт Ал., укз. соч.

¹²⁹ Anthony Sterioti, *The Significance of China's 'String of Pearls Strategy'*, SSRN, Spring 2017, p. 19.

¹³⁰ Tyler Headley, op. cit.

¹³¹ Anthony Sterioti, op. cit., p. 19.

¹³² Ходаренок М., укз. соч.

¹³³ Босерман М., *Неприступная современная крепость ВМС Китая. Что скрывает база в устье Красного моря?* Наука и техника, 18.05.2020. <https://naukatehnika.com/dzhibuti-nepristupnaya-sovremennaya-krepost-vms-kitaya.html>

¹³⁴ Jean-Pierre Cabestan, op. cit.

¹³⁵ Босерман М., укз. соч.

8 class maritime patrol aircraft can cover most of the Arabian Peninsula and northern and central Africa without refueling.¹³⁶

In September 2017, Chinese troops stationed at Doraleh base held their first exercises. The maneuvers took place as part of the training of the Djibouti National Gendarmerie and were intended, as noted in the official releases, to test practical combat readiness in conditions when military personnel and police officers are faced with extreme heat and humidity - all ubiquitous in Djibouti, as well as in other parts of Africa.¹³⁷

The construction of a military base in Djibouti shows a symbolic or significant shift in China's foreign security policy, and the signing and enactment of an agreement on access to armed forces in Djibouti will help the PLAN to establish its roots in a vital region, ensuring sustainable and significant growth in the China's naval activity.¹³⁸

The Djibouti Hub as a Point of Intersection for the

Development of the String of Pearls Strategy

In recent years, PRC has created one of the most powerful naval forces in the world, capable of not only demonstrating its presence, but also acting as the main force, capable of hitting targets inside the country, conducting large ambitious landing operations, etc. For the Chinese, long-distance trips from a few months to half a year have become commonplace, as they create a completely new generation of sailors, spending their lives at sea and undergoing very expensive preparation.¹³⁹ Chinese President Xi Jinping recently announced its intention to establish in 2020 the structure of the United/Joint Operational Command as part of a large-scale reform of the armed forces of the country aimed at increasing its ability to conduct operations abroad.¹⁴⁰

The establishment of a base in Djibouti is a clear indication that China is becoming a full-fledged maritime power along with France and Great Britain, if not to speak of the US or Russia. In the surface fleet, especially in the area of landing ships, the Chinese are not only ahead of modern Russia, but even superior in power to the Soviet Union in the mid-1980s. The Chinese navy has shown signs of increased activity, and its surface and submarine fleets are increasingly showing their presence across the ocean, from Latin America and Africa to the Black and Baltic Seas, gradually turning into a real ocean fleet.¹⁴¹

The fact is that in China's growing global military engagement policy, stretching from the South China Sea to East Africa, and in spreading its power throughout the world,¹⁴² China needs a strong navy and naval bases like Djibouti, which will allow Beijing to concentrate significant naval forces—above all, the PLAN—in the strategically important areas of the Indo-Pacific region (IPR) and to secure its interests abroad, including via the use of its armed forces, and also could be a harbinger of further arrival in the region.¹⁴³

¹³⁶ Anthony Kleven, op. cit.

¹³⁷ Шпунт Ал., укз. соч.

¹³⁸ *China is Setting up Its First Military Base in Africa*, op. cit.

¹³⁹ *China's Power Play in Djibouti: First Step to Great Naval Power...?* op. cit.

¹⁴⁰ Беляев И., *Китайцы в Джибути и тайна юных затворников*, Радио Свобода, 05.12.2015.
<http://www.svoboda.mobi/a/27406789.html>

¹⁴¹ *China's Power Play in Djibouti: First Step to Great Naval Power...?* op. cit.

¹⁴² Tyler Headley, op. cit.

¹⁴³ *China's Power Play in Djibouti: First Step to Great Naval Power...?* op. cit.

However, in order to distinguish China's actions from those of the "Western and Japanese imperialists", Chinese military thinkers adopted a special term: "strategic strong point", which has different meanings depending on the context used. In some cases, it refers to a quasi-alliance relationship, in other cases it is used in the context of foreign ports. The 2013 Science of military strategy describes them as places that "provide support for overseas military operations or act as a forward base for the deployment of military forces overseas". PLAN's new facility in Djibouti has been named China's first "overseas strategic strong point". Chinese experts state that China's strategic strong points offer benefits to host states and provide them with public security goods. Moreover, these facilities will not be used for offensive operations, as is the case with foreign bases of other states.¹⁴⁴

In this context, Beijing's MSR strategy is of great interest, which focuses on creating Chinese strongholds or "naval posts" with military or geopolitical influence along the Indian Ocean littoral, in the Persian Gulf and the Mediterranean Sea, called a "*String of Pearls*" - similar to the "*Dual Use Logistics Facility*".¹⁴⁵ In 2004, the US defense contractor Booz Allen Hamilton (BAH) coined the term "String of Pearls" in a report submitted to the Office of Net Assessment at the US Department of Defense to describe China's strategy in the waters stretching south of the Eurasian continent. While the report, "Energy Futures in Asia", is not publicly available, those with access have consistently cited one line: *China is building strategic relationships along the sea lanes from the ME to the South China Sea in ways that suggest defensive and offensive positioning to protect China's energy interests, but also to serve broad security objectives*.¹⁴⁶

The point is that in recent years, Beijing has been making efforts to create its maritime infrastructure in the Indian Ocean by building ports and other infrastructures in less developed countries. Such initiatives are implemented in the form of financing offshore projects through grants, long-term soft loans and other concessions. Pakistan first struck a deal to develop the port of Gwadar, which is of great strategic importance to China, and then followed by the southern port of Hambantota Colombo in Sri Lanka, a number of East African ports and a couple of terminals in Bangladesh (Chittagong) and Myanmar (Sittwe), etc.¹⁴⁷

Actually, Chinese ambitions extended to Pakistan, Sri Lanka and Myanmar in the northern Indian Ocean; Djibouti, Yemen, Oman, Kenya, Tanzania and Mozambique in the western Indian Ocean; and Seychelles and Madagascar in the central South Indian Ocean. According to Beijing, these bases together would frame China's three strategic lines for "maintaining the safety of international maritime routes" and, ultimately "world stability".¹⁴⁸

Although the String of Pearls strategy, which extends throughout the IOR and ends in Djibouti, is primarily aimed at connecting the Horn of Africa with the IOR and the South China Sea, the Djibouti hub is likely to become a point of intersection of the future development of the String of Pearls and will ensure

¹⁴⁴ Conor Kennedy, *Strategic Strong Points and Chinese Naval Strategy*, China Brief, Vol. 19, Issue: 6, The Jamestown Foundation, 22.03.2019. <https://jamestown.org/program/strategic-strong-points-and-chinese-naval-strategy/>

¹⁴⁵ Harutyunyan Aghavni, "*String of Pearls*" Strategy as a Measure for the Implementation of The Chinese Maritime Silk Road Initiative, *Международный научный журнал "Современные востоковедческие исследования"*, Казань, International Science Journal "Modern Oriental Studies", Kazan, Vol. 2, No. 2, 2020, pp. 101-121.

https://www.academia.edu/43643483/_STRING_OF_PEARLS_STRATEGY_AS_A_MEASURE_FOR_THE_IMPLEMENTATION_OF_THE_CHINESE_MARITIME_SILK_ROAD_INITIATIVE

¹⁴⁶ Jessica Drun, *China's Maritime Ambitions: A Sinister String of Pearls or a Benevolent Silk Road (or Both)?* Center for Advanced China Research, Washington DC, 12.06.2017. <https://www.ccpwatch.org/single-post/2017/12/05/China's-Maritime-Ambitions-a-Sinister-String-of-Pearls-or-a-Benevolent-Silk-Road-or-Both>

¹⁴⁷ Rajaram Panda, op. cit.

¹⁴⁸ Rob Edens, op. cit.

the development of this strategy in the Mediterranean Sea (via the Suez Canal) and further south along the African east coast reaching South Africa.¹⁴⁹

As part of the String of Pearls strategy, China seeks to create port bases - strategic pearls along the string - i.e. key nodes connecting critical Sea Lines of Communication (SLOC), in order to project power and safeguard Chinese oil imports, as well as developing infrastructures (railway lines) that will facilitate the transportation of energy resources to mainland China.¹⁵⁰ Strategic strong points will protect SLOCs - China's "lifelines" that run from the mainland through the South China Sea and through the Malacca Strait to the Indian Ocean with two main Bab-el-Mandeb and Hormuz straits at the end. In fact, MSR connects ports of many countries along this route as part of the String of Pearls strategy, and the end of this "lifeline" is a strategic anchor in Djibouti - the PLAN's first support base.¹⁵¹ The main task of creating a military base in Djibouti, Beijing poses the need to ensure the safety of the sea NSR (in particular, from Somali pirates off the African coast), which will pass from Quanzhou through Guangzhou, Beihai and Haikou to the Strait of Malacca with a stop in Kuala Lumpur crosses the Indian Ocean with stops in Calcutta (India), Colombo (Sri Lanka) and a transit stop in the Maldives, and then reaches Nairobi (Kenya). The route will pass through the Red Sea with a stop in Djibouti, and through the Suez Canal will allow to reach Athens (Greece) and Venice (Italy), where it will join the EBSR, which will run from China through CA and the Caucasus.¹⁵²

The String of Pearls strategy also allows China to deploy its security and intelligence forces throughout the Indian Ocean region (IOR).¹⁵³ Strategic strong points enable China to stabilize and control situations before they become crises, as well as serve as a pooling function for various intelligence sources to provide visualized real-time information support for PLAN operations overseas. This system will support PLAN's defensive strategy in its strategic strongholds, sea lanes and core areas of interest.¹⁵⁴ The base in the port of Djibouti will also provide an airport to China and will improve the country's intelligence gathering capabilities in the Arabian Peninsula, Egypt, Libya and Central Africa and other places.¹⁵⁵ The location of the installation in Djibouti also makes strategic sense, since Obock is an eavesdropping device from the only brick and mortar complex in the U.S. on the African continent, from where Washington launches its drones at Al-Shabaab and Al-Qaeda targets.¹⁵⁶

With the establishment of the Djibouti logistics base, the Chinese escort fleet crew will not only be able to land and rest regularly, but transportation and supplies should not rely entirely on domestic delivery. Some of the supplies can even be airlifted, which can greatly improve the quality of life of the officers and soldiers sent out.¹⁵⁷ Thus, overseas strategic strongholds by effectively shortening the replenishment intervals can support the long-range capabilities of the armed forces and will be the next step in creating an "overseas support system" to support escort operations in larger missions in wider areas, especially near crisis regions, and situations.¹⁵⁸

¹⁴⁹ Anthony Sterioti, op. cit., pp. 2-3.

¹⁵⁰ Jessica Drun, op. cit.

¹⁵¹ Conor Kennedy, op. cit.

¹⁵² Pale Sofia, *Where Will First Chinese Overseas Military Bases Spring Up?* New Eastern Outlook, 24.05.2016. <https://journal-neo.org/2016/05/24/where-will-first-chinese-overseas-military-bases-spring-up/>

¹⁵³ Anthony Sterioti, op. cit., pp. 2-3.

¹⁵⁴ Conor Kennedy, op. cit.

¹⁵⁵ 美司令：中国在吉布提签基地合同 但并不具有“挑衅性”，op. cit.

¹⁵⁶ Anthony Kleven, op. cit.

¹⁵⁷ *Djibouti - China Naval Base*, op. cit.

¹⁵⁸ Conor Kennedy, op. cit.

The military base will also allow China to provide a protection shield for its citizens in Djibouti and the greater Horn of Africa region, which it cannot do now in other parts of Africa.¹⁵⁹ The evacuation operation during the Libyan crisis in 2011 is a case in point, illustrating that measures to safeguard overseas interests require substantial diplomatic manoeuvres, and sometimes intensive cooperation from other states in affairs that China has traditionally perceived as strictly internal.¹⁶⁰ In April 2015, the Chinese Navy evacuated 50-plus nationals from strife-torn Yemen.¹⁶¹

Of course, the creation of the piece of maritime military infrastructure in Middle East and North Africa (MENA) assists the Chinese Navy in fulfilling its international obligations, first and foremost, its peacekeeping missions under the auspices of the United Nations (UN).¹⁶² China became the second-largest contributor (10.2 %) to the UN peacekeeping budget 2016-2018, only next to the United States. Beijing set up a permanent peacekeeping police squad and built a peacekeeping standby force of 8,000 troops, as well as train 2,000 foreign peacekeepers and carry out 10 mine-sweeping assistance programs.¹⁶³

China is involved not only in various peacekeeping activities, but also helps in the training of the African armed forces. Xi Jinping in 2015 pledged to allocate about US \$ 60 million for the formation of the African Standing Forces. There are over 1 million Chinese citizens on the African continent.¹⁶⁴ Since 1990, over 30,000 Chinese peacekeepers have served overseas on more than 20 UN peacekeeping missions. More than 2,400 Chinese peacekeepers are operating in seven African task areas including Mali, Liberia and the Democratic Republic of the Congo.¹⁶⁵ China also has experience in peacekeeping missions, such as in South Sudan in 2015.¹⁶⁶

China intends of stationing 1,000 troops in Djibouti, mostly veterans from the contingents that participated in past UN peacekeeping operations.¹⁶⁷ From Djibouti, the PLA can not only more quickly send peacekeepers to various United Nations missions in MENA, in which China participates; better protect Chinese interests and citizens at risk in MENA, and even help secure the BRI.¹⁶⁸

Thus, the Chinese base in Djibouti can be not just a military outpost, but also a training experiment for future bases on the continent, especially in the fight against piracy and terrorism in places like the Horn of Africa.¹⁶⁹ In fact, the naval base in Djibouti, which represents the "first pearl of a necklace" that unfolds

¹⁵⁹ François Dubé, *China's Experiment in Djibouti*, The Diplomat, 05.10.2016. <http://thediplomat.com/2016/10/chinas-experiment-in-djibouti/>

¹⁶⁰ Mathieu Duchâtel, Oliver Bräuner, Zhou Hang, *Protecting China's Overseas Interests. The Slow Shift away from Non-interference*, Policy Paper, Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI), June 2014, p. 5.

In March 2011 China was forced to hastily evacuate more than 35,000 of its citizens, many of them oil or construction workers, from Libya, as the regime of Muammar Gaddafi collapsed. This incident illustrated the severe and growing threats to both Chinese interests and citizens in crisis zones around the globe. The global expansion of China's interests thus raises serious questions about the sustainability of one of China's key traditional foreign policy guidelines: the noninterference principle.

¹⁶¹ Rajaram Panda, op. cit.

¹⁶² *China's Power Play in Djibouti: First Step to Great Naval Power Status?* Sputnik, 30.11.2015. <http://m.sputniknews.com/military/20151130/1030992194/china-djibouti-great-naval-power.html>

¹⁶³ *China's Participation in UN Peacekeeping Missions*, Xinhua, 02.06.2016. http://news.xinhuanet.com/english/2016-06/02/c_135407500.htm; Harutyunyan Aghavni, *Chinese One Belt...*, op. cit., p. 22.

¹⁶⁴ Михайличенко К.М., укз. соч., стр. 63-64.

¹⁶⁵ Harutyunyan Aghavni, *Chinese One Belt...*, op. cit., p. 22.

¹⁶⁶ Rajaram Panda, op. cit.

¹⁶⁷ Andrea Ghiselli, op. cit., pp. 7-8.

¹⁶⁸ Jean-Pierre Cabestan, op. cit.

¹⁶⁹ Tyler Headley, op. cit.

along the sea route connecting China to the MENA, should be seen as a step, albeit modest, in a longer and more significant path towards realizing China's national, global and military aspirations.¹⁷⁰

The New Global and Maritime Ambitions of Traditionally Continental Power and the Noninterference Principle

Although China has always been consistent in its rhetorical support for noninterference, in recent years, a policy debate has emerged regarding the principle's sustainability. Furthermore, normative developments in the international system continue to challenge the traditional primacy of state sovereignty. Meanwhile, China's embrace of economic globalization entails protecting its expanding webs of overseas interests, which often calls for a more engaging and proactive foreign policy than the strict form of non-interference would normally allow.¹⁷¹

Beijing's initial justification for opening the PLA base was its participation in 2008 in the fight against pirate attacks on civilian ships off the coast of Somalia, which contradicted a long-held policy condemning the creation of such facilities by the great and "imperialist" powers.¹⁷² The Chinese did not officially call their strongholds military bases, claiming that they do not have military bases abroad. But de facto they negotiate with the governments of these countries on the calls of their ships for maintenance and replenishment.¹⁷³

After the opening of the Djibouti base, while foreign media call the new facility of Djibouti a "military" base, China avoids using overt military terminology to describe the base, "preferring instead to use the terms 'support facilities' or 'logistical facilities'", which "will ensure China's performance of missions, such as escorting, peace-keeping, humanitarian aid and search-and-rescue humanitarian operations in Africa and West Asia."¹⁷⁴ China maintains that the base is primarily for non-military activities and that "the Djibouti base has nothing to do with an arms race or military expansion, and China has no intention of turning the logistics center into a military foothold". In addition to its basic supporting role, the Djibouti base will also perform other functions including:

- *"military cooperation,*
- *joint exercises,*
- *evacuating and protecting overseas Chinese and emergency rescue,*
- *jointly maintaining security of international strategic seaways,*
- *intelligence collection,*
- *non-combat evacuation operations,*
- *peacekeeping operation support, and counterterrorism.*¹⁷⁵

In fact, presented as a logistical support, and not a full-fledged naval base (from 1000 to 2000 people), the PLA's presence in this strategic location is changing the situation not only in this part of the world, but also around the world. And China's growing military presence in Djibouti clearly underlines the new global and especially maritime ambitions of this traditionally continental power.¹⁷⁶

¹⁷⁰ François Dubé, op. cit.

¹⁷¹ Mathieu Duchâtel, Oliver Bräuner, Zhou Hang, op. cit., p. 5.

¹⁷² Jean-Pierre Cabestan, op. cit.

¹⁷³ Бовдунов Ал., укз. соч.

¹⁷⁴ Charlotte Gao, *China Officially Sets Up Its First Overseas Base in Djibouti*, The Diplomat, 12.07.2017.

<http://thediplomat.com/2017/07/china-officially-sets-up-its-first-overseas-base-in-djibouti/>

¹⁷⁵ Tyler Headley, op. cit.

¹⁷⁶ Jean-Pierre Cabestan, op. cit.

However, despite the obvious benefits for Djibouti, which will receive many benefits from the Chinese project, namely: large investments, the development of transport infrastructure, services, production, etc., the PRC, realizing its national interests in one of the key countries at MSR, will receive several times more benefits.¹⁷⁷ Thanks to its large infrastructure projects, China today holds the lion's share of Djibouti's external debt: 77 % of its GDP (US \$ 1.4 billion) of a total of 88 % of GDP at the end of 2018. It is obvious that Djibouti also cannot pay off interests (10 % of GDP in 2018), as well as the bulk of this debt in the next few years. Extending China's term to pay off its loans will not solve the problem, because most Chinese projects in Djibouti lose money: train, DIFTZ, and even DMP, whose income cannot go to China Merchants. But largely indebted to China, it will have to make concessions that will strengthen China's influence in that country.¹⁷⁸ It is not surprising that Djibouti was in the top five most indebted countries along with Kyrgyzstan, Tonga, the Maldives and the Republic of Congo.¹⁷⁹

It is also less convincing that Beijing's interest in installing a base in Djibouti may lie in ensuring energy security, since, despite their overall strategic importance as intensive sea routes, the waters of the Red Sea and the Bab el-Mandeb Strait, through which, according to 2013 data only 4 % of imported natural gas passes to China, and 3% of oil imports, are significantly behind the Strait of Hormuz and Malacca in terms of their importance for the safety of energy imports from China. 18 % of China's natural gas imports and 43 % of crude oil imports pass through the Strait of Hormuz, while Malacca is a transit route for 30 % of China's natural gas imports and 82 % of China's crude oil.¹⁸⁰ But a deeper agenda includes China's oil interests and its arms market, on a wider scale, Africa's huge share. Chinese companies are investing heavily in the extraction of huge resources of the continent, the creation of infrastructure and production. The participation of tens of thousands of Chinese firms in various projects in Africa raises accusations that China is the "largest colonizer" of our time, and concerns about China's dominance and control over the economies of some African countries are growing.¹⁸¹

It should also be noted that the Djibouti base was constructed within the context of allowing China to create their base over the US' objections.¹⁸² The rise of the Chinese fleet, its intentions to build an ocean-going fleet and overseas bases, in particular a base in Djibouti, cannot but worry the US, formerly the world's only maritime superpower, and may lead to a deterioration in relations between the PRC and the US, forcing the latter to work to strengthen the concept of containing Beijing.¹⁸³ Naturally, the US would not want Chinese military aircraft, including unmanned aerial vehicles, to fly near American facilities.¹⁸⁴

Sensitive to national security concerns, Washington actively protested the 2014 security and defense agreement between Djibouti and Beijing, and agreed to double the rent it paid for Lemonnier, hoping to keep President Guelleh on his side, accused by political opponents of intent to run for a fourth presidential term. On the eve of the May visit of US Secretary of State John Kerry, US lawmakers even sent a letter calling for Guelleh's double standards of Washington, as well as its long-standing human rights violations

¹⁷⁷ Михайличенко К.М., укз. соч., стр. 64.

¹⁷⁸ Jean-Pierre Cabestan, op. cit.

¹⁷⁹ *Кыргызстан попал в топ-5 главных должников Китая. Половина кредитов засекречена*, Информационно-аналитический Центр по изучению общественно - политических процессов на постсоветском пространстве (ИАЦ МГУ), 10.07.2019. <https://ia-centr.ru/publications/kyrgyzstan-popal-v-top-5-glavnykh-dolzhnikov-kitaya-polovina-kreditov-zasekrechena/?fbclid=IwAR2bFXuy3kTXPvsMIRBsU4JL0d4D96QPXhcGjU1ZDy0jIbnbDStajz0D5Q/>; Harutyunyan Aghavni, *On Some Obstacles...*, op. cit., p. 142.

¹⁸⁰ Ankit Panda, *A Naval Base on the Horn of Africa for China?* op. cit.

¹⁸¹ Rajaram Panda, op. cit.

¹⁸² Tyler Headley, op. cit.

¹⁸³ *China's Power Play in Djibouti: First Step to Great Naval Power Status?* Sputnik, 30.11.2015. <http://m.sputniknews.com/military/20151130/1030992194/china-djibouti-great-naval-power.html>

¹⁸⁴ Ходаренок М., укз. соч.

and autocratic tendencies.¹⁸⁵ Washington feared that if they got too close to China, Guelleh might be tempted to impose restrictions on US access to the base, which would seriously affect Western efforts to gather information on the Islamic State and Qaeda.¹⁸⁶

Moreover, the US took note of Chinese operations in the western Indian Ocean, in 2015 for the first time confirming the deployment of Shang and Song-class nuclear submarines. The emergence of submarines in Obock could mean that China will view the Djibouti base as a naval base designed to fully support PLAN's expansion into Western Asia and beyond. The point is that nuclear submarines armed with YJ-18 supersonic anti-ship missiles typically aren't necessary for humanitarian assistance or anti-piracy missions.¹⁸⁷

Some commentators have suggested that Beijing may seek to "curb Western influence" in Africa and the Middle East with plans to open a Chinese military facility in Djibouti. It is believed that China's diplomatic efforts to create a naval logistics center for patrol boats in Djibouti demonstrate that "Beijing is in Africa for a long time" and that it can ultimately play the role of "removing Western influence in the region and providing access to the continent's vast mineral resources". Russian experts suggest the base is more than a sign that China is poised to become a great maritime power.¹⁸⁸

India as well may continue to be wary of Beijing's growing presence in the Indian Ocean under the B&R framework.¹⁸⁹ Djibouti's position on the northwestern edge of the Indian Ocean has fueled worries in India that it would become another of China's String of Pearls of military alliances and assets encircling India, which include Bangladesh, Myanmar and Sri Lanka.¹⁹⁰ Indian analysts and observers have long-feared that China's investment in civilian ports in the region is leading up to a sudden proliferation of dual-use or military facilities in the IOR.¹⁹¹ They believe that, thanks to the MSR initiative, Beijing aims to make China the center of the new order in Asia and the IOR by establishing control over many coastal states at strategic locations and choke points. Thus, China not only seeks strategic penetration into such small states, which are becoming vulnerable to Chinese proposals, but also creates an image of a strong but benevolent power, withering soft power under covert long-term strategic goals. Perhaps it's no coincidence that when concerns in some Asian capitals about China's geopolitical aims developed, Beijing quickly rebranded the String of Pearls as the MSR initiative.¹⁹²

However, on the other side, NATO, Chinese and Japanese are making serious efforts to show that there is no ground for conflict in Djibouti between them, and each is busy with his own business. To this end, in October, 2018, the European Union's Joint Anti-Piracy Task Force in Djibouti and the PRC Navy held a joint exercise to coordinate the practical suppression of pirate attacks. Meanwhile, this cannot hide the fact that the Western powers are concerned about the expansion of China's presence outside the base, and if China seizes control of the Doraleh commercial port, "the consequences could be significant".¹⁹³

¹⁸⁵ Rob Edens, op. cit.

¹⁸⁶ Anthony Kleven, op. cit.

¹⁸⁷ Ankit Panda, *Confirmed...*, op. cit.

¹⁸⁸ *China's Power Play in Djibouti: First Step to Great Naval Power Status?* Sputnik, 30.11.2015.
<http://m.sputniknews.com/military/20151130/1030992194/china-djibouti-great-naval-power.html>

¹⁸⁹ Sarah Zheng, *China Offers Loans to Djibouti as They Vow to Establish Closer Ties*, South China Morning Post, 23.11.2017.
<http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2121333/china-offers-loans-djibouti-they-vow-establish-closer>

¹⁹⁰ *China Sends Troops to Open Djibouti Military Base*, Bangkok Post, 12.07.2017.
<http://www.bangkokpost.com/news/world/1285674/china-sends-troops-to-open-djibouti-military-base>

¹⁹¹ Ankit Panda, *Confirmed...*, op. cit.

¹⁹² Rajaram Panda, op. cit.

¹⁹³ Шпунт Ал., укз. соч.

Conclusion

The construction of a Chinese military base in Djibouti more than clearly demonstrates Beijing's intentions to expand its sphere of influence not only in the Indian Ocean, but also far beyond its borders. With the growth of global interests, growing geopolitical ambitions and manifestation of activity in matters of international security, China is transforming from a purely continental state into a global oceanic power, capable, if necessary, of defending its ever-growing interests in the world militarily.

China is promoting a "new concept of regional security" in the Indo-Pacific region, and establishing its military bases overseas, aimed at cooperating to protect interests without creating alliances, and to ensure the security of its global projects such as the BRI. It is believed that China is creating new military bases on the African continent and thereby increasing its potential as a deterrent, posing a threat to strategically important economic routes and corridors of the likely transfer of reinforcements. Strengthening the international potential of the PLA of China enables Beijing to not only effectively monitor the actions of potential adversaries, but also force them to spend more resources, taking into account many options for the development of events. The impression is that Chinese leaders are increasingly looking for opportunities to use their growing economic, diplomatic and military power to ensure their regional superiority and expand international influence, betting on a "new type of relationship with the leading powers" and wanting to build their interaction with them as an "almost equal" player.

Building a military base in Djibouti is a logical step for China, reflecting the ongoing development of its economic and military strategy. And although China, emphasizing its "anti-imperialist" policy, announced its refusal to create its own military formations beyond national borders, the rapid economic growth and development of the country's economic interests require a revision of the established principles. Thus, the establishment of a base in Djibouti can be seen as one of the results of China's changing military strategy and China's growing ambitions to balance its military and economic power.

ՀԱՐՈՒԹՅՈՒՆՅԱՆ ԱՂԱՎՆԻ

ՋԻԲՈՒԹԻ. ԶԻՆԱՍՏԱՆԻ ԱՌԱՋԻՆ ԱՐՏԵՐԿՐՅԱ ԱՄՐՈՑԸ ԾՈՎԱՅԻՆ ՄԵՏԱՔՄԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀԻ ՌԱԶՄԱՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ

ԱՍՓՈՓՈՒՄ

1979 թ. հունվարի 8-ին՝ Զինաստանի և Ջիբութիի միջև դիվանագիտական կապերի հաստատումից ի վեր, երկու երկրների միջև հարաբերությունները կայուն զարգացում և առաջընթաց են ապրել: Ջիբութին, որը հայտնի է որպես «աշխարհի ծովային մայրաքաղաք», 2000-ականներից դարձել է աֆրիկյան մայրցամաքի ծովային հաղորդակցություններին սպառնալիք ներկայացնող ահաբեկչական խմբավորումների դեմ պայքարի նպատակով ձևավորված միջազգային ուժերի ու կոալիցիաների (այդ թվում՝ չինական) գլխավոր հենակետը:

Վերջին տարիներին Ջիբութիի՝ որպես Ասիան, Աֆրիկան և Եվրոպան միմյանց կապող առանցքային ծովային հանգույցի հանդեպ Զինաստանի աճող հետաքրքրությունը մեծապես պայմանավորված է միջազգային ծովային երթուղիների և նավահանգիստների նկատմամբ վերահսկողություն հաստատելու հարցում Պեկինի դրսևորած հավակնություններով: Այն Զինաստանի «Մեկ գոտի, մեկ ուղի» ռազմավարության մաս է կազմում, որի ծովային բաղկացուցիչ՝ «21-րդ դարի Ծովային Մետաքսի ճանապարհի» երկայնքով նախատեսված երթուղիների կայունության և անվտանգության ապահովման նպատակով Պեկինը «հյուսում» է լոգիստիկ կենտրոններից և հենակետերից կազմված յուրահատուկ «Մարգարտի շարան»: Ջիբութիում կառուցված չինական առաջին ծովային ռազմահանգրվանը համարվում է այդ «շարանի» կարևոր ծայրակետերից մեկը:

China's Soft Power Policy in the Middle East and North Africa, Collection of Papers from the Fifth International Conference on Chinese Studies THE SILK ROAD, Organized by Confucius Institute in Sofia 30-31 May 2019, Confucius Institute in Sofia, 2020, pp. 153-163. ISSN. https://www.academia.edu/43745431/China_s_Soft_Power_Policy_in_the_Middle_East_and_North_Africa; <https://confuciusinstitute.bg/wp-content/uploads/2020/07/The-Silk-Road-2019.pdf>

China's Soft Power Policy in the Middle East and North Africa

Aghavni Harutyunyan

Abstract. Until the 1980s, the Middle East and North Africa (MENA) was a relatively low priority for Beijing. Sino-Middle Eastern cultural exchanges and diplomatic contacts were relatively rare, personal and institutional relationships were small, and China's ability to project hard or soft power was limited. But with the boom in Chinese economy and its growing influence in the world order, with an active multi-vector policy aimed at increasing the effectiveness of its soft power, China managed to improve its perception of the countries abroad, including the ones in the MENA region.

Keywords. China, Middle East (ME), soft power, foreign aid and investment as a tool of soft power, combination of soft and hard power, One Belt, One Road, mediation diplomacy.

Introduction

China's rapid economic growth, military modernization and rising energy demand in recent years have led many to talk about the "Chinese threat", since China's growth has been viewed in the west with uncertainty, anxiety and suspicion. In order to counter the international perception of the looming "Chinese threat", Beijing proclaimed several "big ideas", including "Peaceful Rise", "Peaceful Development" and "Harmonious Society" as China's metanarrative of its rise. Moreover, to project the influence of soft power on the international environment and to shape a positive image, Beijing used public diplomacy trying to transform China's rise from a hard rise to a soft rise. The notion of "Beijing Consensus" became the most vivid reflection of China's modern experience in creating an effective ideological product combining elements of "soft" and "hard" power (Harutyunyan 2017: 5-6).

The "Beijing Consensus" or China Economic Development Model also serves as a means of rapprochement with MENA. This model became more popular and attractive mainly among the authoritarian or semi-authoritarian countries of the MENA against the background of the "Washington Consensus" defined by western economic ideals of the free market and supported by the dominant United States (US) institutions such as the International Monetary Fund (IMF) and the world Bank. although the Middle Eastern regimes were largely unable to ensure state capacity, industrialization, and the institutional structures necessary to achieve success, like the China Model, Beijing's economic alternative is likely to remain China's soft power source to enhance its impact in the MENA region (Iyall 2019). and Chinese economic, political and military assistance to the MENA countries could help emulate the China Model among them (Huwaitdin 2018: 67). The fact that China has never been an occupying power in its modern history was another positive factor for rapprochement with the countries of the region, who view the Asian giant as a country without colonial ambitions. China

skillfully uses these comparative advantages, although it has not yet developed a concept or policy to transform the region (Calabrese 2005: 3).

Chinese Investment, Foreign Aid and Humanitarian Contacts as a Soft Power Tool

The economic direction plays an important role in the Chinese strategy of soft power and is realized mainly due to investment attractiveness, which, unlike the west, does not impose requirements on human rights, transparency or sustainability. Investments are an important tool to ensure a national economy with resources and markets (Harutyunyan 2018: 186). They aim to improve China's world position, as the country's prosperity increasingly depends on road, sea and air links with the rest of the world (Molawi, 2018). To facilitate the direction of energy resources in the world's fastest growing economy, the Chinese government, following the tactic of "not offending anyone" in the region, uses its soft power to promote China's long-term economic interests and creates favorable conditions for the interests of Chinese business (Mao 2007: 113). It is worth to note that while adhering to the principle of non-interference in the internal affairs of other countries, Chinese foreign aid and investment in developing countries are provided on one condition: adopting the "one China" policy and recognizing Taiwan as part of China's sovereign territory (Harutyunyan 2018: 186).

However, in the MENA countries that receive Chinese aid and investment, there are problems associated with high levels of corruption, weak institutional capacity, and the likelihood of default by the recipient countries on debt with strategic and political consequences (Almeida 2018). There are also a number of legal problems related to serious differences in the system of employment, tax and financial law, security in the legislation of most countries in the MENA, as well as suspicions of Chinese experts in the judicial systems of the MENA countries about their possible control by "external forces," which can significantly complicate legal issues (Glazunov & Savchenko 2018: 4).

However, Beijing believes that thanks to substantial investments in capital, personnel and technology, Chinese enterprises in MENA could play an important role in maintaining and modernizing the regional economy and promoting social stability in an often-conflicting region (Xinhua, english.news.cn 2016). Beijing is confident that any solution to hot spots and political issues, especially in the Arab countries, depends on economic growth and improving people's lives through national development and economic recovery, that is, security through development. Chinese experts find that this approach to MENA is different from the west, which mainly cared about political interests and security issues, while China is focused only on economy and trade (Fulton 2018).

China's soft power policy in the MENA is implemented also through the allocation of foreign aid and the strengthening of humanitarian contacts (Deutsche Welle 2018). China was one of the first countries to provide humanitarian aid to Egypt, Tunisia (US\$ 5 million), Syria and Libya during the Arab Spring events (Yao 2012: 18). In July 2018, Beijing pledged US\$ 20 billion in loans to Arab countries and over US\$ 100 million in financial aid to countries most in need, including Lebanon, Jordan, Palestine, Syria and Yemen (Almeida 2018; Reuters 2017). In total, the Chinese authorities have allocated a credit line in the amount of US\$ 20 billion to restore the economies affected by the conflicts of Arab countries (EA Daily 2018; Alexeeva 2018; Interfax 2018). as part of its aid programme in Arab countries, China has sent nearly 2,000 medical workers to Yemen in the past 40 years to implement health projects in the impoverished countries (al Tamimi 2017).

One Belt, One Road as a Means of China's Soft Power in MENA

One of the main tools of China's soft power in the MENA has become the Chinese geopolitical and geo-economic project OBOR or BRI¹⁹⁴, which consists of land and sea routes - SREB and MSR. The MENA is important for the project because of its strategic location at the intersection of land and sea roads, as it connects Asia, Africa and Europe and links three of the most important economic maritime regions: the South China Sea, the Persian Gulf and the Mediterranean Sea (Matar 2018). The MENA is of strategic importance for BRI as it provides security of energy supplies to China through the Indian Ocean and the Malacca Strait, and is the only sea route and narrow bridge for access to ME, Africa and Europe that can be blocked in wartime (BBC 2015). ports are vital links for China's land and sea trade routes, spanning the Indian and pacific Oceans. The China-run Gwadar port in Pakistan reduces distances between East African and Persian Gulf ports to western China by more than four times the distance between Eastern China and these regions via the Malacca Strait and Indonesia (Zenn 2015: 10).

It should be noted that BRI, called "the most significant and far-reaching initiative that China has ever put forward" is dramatically expanding Chinese interests (Fulton 2019: 1) and providing China with unprecedented means of influencing regional processes. It boosted Beijing's interests in the MENA by significantly expanding China's share in regional stability. at the same time, Beijing is replacing its polemic tone against the US with a spirit of cooperation and can use the OBOR-related means to foster dialogue (Evron 2017).

Combination of "Soft" and "Hard" Power to Counter Some Challenges and Threats

As it is known, China rejects the "spheres of influence" mentality, but when Chinese interests are threatened, in order to increase the effectiveness of the soft power strategy, to protect its commercial interests and confront some security challenges and threats (Islamic radicalism, piracy, transnational crime, etc.), China sometimes applies measures using a combination of "soft" and "hard" powers (Glazunov & Savchenko 2018: 4). Beijing even passed a law in December 2015, allowing the Chinese army to conduct anti-terrorist operations outside the borders of China, with the consent of the country in which the operations will be conducted. This law gives China the opportunity to play a larger role in the fight against the Islamic state or any other organization that is detrimental to international stability, and not just to provide troops to the united Nation's peacekeeping force (Yellinek 2016: 3). Since China has limited resources of hard power, due to the fact that the country is not part of military alliances and did not have a military presence in the MENA, Beijing is trying to expand its influence creating new military bases in Africa and in ME and is actively developing the naval forces (Mao 2007: 124).

China's permanent military presence abroad, which is taking three main forms: escort fleet in the Gulf of Aden; Navy technical service stops and peacekeeping forces in the ME (Sun 2015), will help

¹⁹⁴ "One Belt - One Road" (OBOR or BRI/B&R) or New Silk Road (NSR) is the abbreviated name of the double concept of the Economic Belt of the Silk Road (SREB) and the Maritime Silk Road (MSR) of the 21st century, about which the president of the people's Republic of China (PRC) Xi Jinping spoke for the first time in 2013.

China increase the frequency of people's liberation army (PLA) operations in the region and multiply the number of Chinese ships passing through the waters of the Horn of Africa and the Arabian Peninsula (panda 2015). Chinese companies have gained a significant presence or control in ports along the Indo-Pacific Sea Route through the so-called "pearl string" that connects the Strait of Malacca with the Suez Canal and the Mediterranean (linden 2018: 4).

However, the long-term Chinese military presence in Djibouti, Gwadar and other ports of the Arabian Sea and the Indian Ocean, which can also serve as stops for the expansion of the Navy of the PLA, create problems for Delhi, Washington and other regional powers. The US is concerned about China's growing global military presence, while India is concerned about China's ability to project its power in the Indian Ocean without hindrance (Panda 2015; Molavi 2018).

China's Soft Power as Mediation Diplomacy in the Region

Another pillar of China's soft power politics is mediation diplomacy, where Beijing positions itself as a mediator and peacemaker of managing conflicts, crises and other security events in the MENA region (in Afghanistan, Syria, Sudan, Yemen, Iran and the Israeli-Palestinian peace process) (Mordechai 2018). China expressed its desire to join the four-party Center for the Exchange of Security Information between Iran, Russia, Iraq and Syria, established in 2015 in Baghdad (Dialog Tsivilizatsiy 2019). China's Middle East foundation for peace and Development (MEFPD) in cooperation with the China-Arab Exchange association launched in December 2015 the ME peace forum to promote peacemaking efforts in the turmoil-stricken region and to enhance methods of resolving ME issues and pushing for the development in the region (Xinhua, China.org.cn, 16.05.2016).

However, China still sees itself as the second-tier actor, and not as one of the main external powers affecting the developments in the MENA. Beijing has tried to balance the geopolitics of the MENA carefully, accommodating but restraining the US and European union's agenda on issues such as Iran, and backing the Russian stance on issues such as Syria while attempting to portray itself as the more moderate, balanced party in its backing for the Syrian government (Domínguez & Juan 2015). Chinese diplomats played a key role in the P5 + 1 negotiations on Iran's nuclear program and in brokering the Joint Comprehensive plan of action (JCPA). China seeks to mediate in the Syrian and Palestinian conflicts, by hosting opposing parties in Beijing and engaging in pre-summit peace talks (Hornschild 2016: 2). with regard to the Israeli-Palestinian conflict, China made a proposal in 2013, and in 2014, China put forward a five-point proposal to end the armed conflict in Gaza. In 2012, China came up with a four-point proposal to end the Syrian civil war (Evron 2017). Beijing proposed during a visit in mid-July 2017 by Palestinian authority Chairman Mahmoud Abbas to establish a "China-Palestine-Israel tripartite dialogue mechanism" (South China Morning post 2017).

Ultimately, it can be assumed that in the near future a gradual abandonment of its cautious position focused on protecting long-term access to the MENA may lead Beijing to take a strategic decision to play a more decisive role in resolving regional disputes or to insist that no regional problem is resolved without the participation of China.

China's Cultural Diplomacy in the MENA

Another influential tool of China's soft power policy in the ME is cultural diplomacy, through the active use of which Beijing intends to foster goodwill and friendship, as well as develop inter-civilizational harmony and mutual understanding (Mao 2007: 123). Beijing pays more attention to teaching Chinese in the MENA by creating dozens of Confucius Institutes, trying to educate a generation of Arabs better attributed to the Chinese state, who understand the country, appreciate the spirit of its language and help build bridges between China and the Arab world. apart from the Confucius centers, Beijing is working on setting up and expanding Chinese language departments at various universities (al Tamimi 2017), funding Chinese cultural institutions, sponsoring several Chinese Cultural weeks, Chinese Movie weeks, and exhibitions of Chinese arts and history in the MENA countries. In 2001, a non-governmental Sino-Arab friendship association was established, headed by a Chinese Muslim and the deputy director of the standing committee of the National People's Congress, to encourage friendly activities and cultural understanding (Mao 2007: 123). China has also stepped up its efforts to reach Arab audiences with an Arabic version of the monthly magazine "China Today", which has a regional office in Cairo (Alterman 2009: 74). Many conferences related to Arab countries have been held in cities across China for a few years now, and dozens of Arab researchers and academics are invited to attend (al Tamimi 2017).

Conclusion

Thanks to the strategy of soft power, China has achieved tangible political and economic success in this complex region of MENA with minimal resources, especially without interfering in internal affairs and conflicts. This is due to the fact that the Middle kingdom interacts with MENA countries without imposing ideological or political prerequisites, for example, in exchange for foreign aid or investment. although it would be naive to think that China does this without any expectations of reciprocity or without its own benefits.

As for mediation diplomacy, it makes China more visible and authoritative, which, in addition to increasing its national and international prestige, helps to gain power and influence in the wider transformation of the regional balance of power. It also promotes its own economic interests and political influence in countries and regions where some of its strategic competitors were previously dominant.

However, some observers, especially in the west, believe that China has "hidden agenda" behind its soft power policy, arguing that China has become more active and ambitious in the MENA in a bid to expand geopolitical reach. Despite Beijing's denial of its intentions to fill the "vacuum" left by the "rebalancing" of the US from the MENA to the Asia-Pacific region, the new choice offered by China's OBOR is tacitly understood as an alternative to the "old choice" of reliance on the US. The scale of the BRI and the reduction of the active US military presence in the region means that Beijing "will be forced" to increase its economic and security presence in the MENA. and looking to the future, there are a number of factors that will complicate the future paradigm of non-intervention in the context of China's presence. Thus, until the hard power of China is fully formed, China will continue to fight for influence through soft power policies and public diplomacy in the form of foreign aid and investment, cultural and educational exchanges, and encouraging dialogue between people.

References

In Russian

1. Domínguez & Juan, 2015: Domínguez, g., Juan J. Soft Power – China's Expanding Role in the Middle East. February 04, 2015. Retrieved from: <https://www.dw.com/en/soft-power-chinas-expanding-role-in-the-middle-east/a-18233271>
2. Evron, 2017: Evron, y. China Has a New Middle East Peace Plan. August 14, 2017. Retrieved from: <https://thediplomat.com/2017/08/china-has-a-new-middle-east-peace-plan/>
3. Fulton, 2018: Fulton, J. For China, the Belt and Road Run through the Middle East. July 14, 2018. Retrieved from: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2155258/china-belt-and-road-run-through-middle-east>
4. Fulton, 2019: Fulton, J. China's Changing Role in the Middle East. June 2019. Retrived from: https://www.atlanticcouncil.org/images/publications/Chinas_Changing_Role_in_the_Middle_East.pdf
5. Harutyunyan, 2017: Harutyunyan, Ag. From China's Concept of Peaceful Rise to the Chinese Great Dream. lap lambert academic publishing, 2017.
6. Harutyunyan, 2018: Harutyunyan, Ag. Chinese policy of Soft power and public Diplomacy. The Countries and Peoples of the Near and Middle East, Vol. 31, 2018.
7. Hornschild, 2016: Hornschild, S. China in the Middle East: Not Just about Oil. 2016. Retrieved from: https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EuISSfiles/alert_31_China_MENa.pdf
8. Huwaidin, 2008: Huwaidin, M. China in the Middle East, Perspectives from the Arab world. Arab Insight (Washington DC), 2 (2), 2008.
9. linden, 2018: linden, R. H. The New Sea people: China in the Mediterranean. The Istituto Affari Internazionali (IAI). IAI Papers 18/14, July 2018.
10. lyall, 2019: lyall, N. China's Rise in the Middle East: Beyond Economics. February 25, 2019. Retrieved from: <https://thediplomat.com/2019/02/chinas-rise-in-the-middle-east-beyond-economics/>
11. Mao, 2007: Mao, y. China's Interests and Strategy in the Middle East and Arab world. In J. Eisenman, E. Heginbotham & D. Mitchell (Eds.), China and the Developing. Armonk, NY: M.E. Sharpe, 2007.
12. Matar, 2018: Matar, J. China's Rising Role in the Middle East: An Overview. august 15, 2018. Retrieved from: <http://meirss.org/chinas-rising-role-middle-east-overview/>
13. Molavi, 2018: Molavi, Af. Enter the Dragon: China's Belt and Road Rising in The Middle East. October 02, 2018. Retrieved from: <https://www.hoover.org/research/enter-dragon-chinas-belt-and-road-rising-middle-east>
14. Mordechai, 2018: Mordechai, Ch. China's Approach to Mediation in the Middle East: Between Conflict Resolution and Conflict Management. May 08, 2018. Retrieved from: <http://www.mei.edu/content/map/china-s-approach-mediation-middle-east>
15. Panda, 2015: Panda, An. A Naval Base on the Horn of Africa for China? May 13, 2015. Retrieved from: <http://thediplomat.com/2015/05/a-naval-base-on-the-horn-of-africa-for-china/>
16. Alexeeva, 2018: Алексеева, Н. «Асимметричный ответ на действия США»: зачем Китай укрепляет связи с арабским миром. Июль 10, 2018. Retrieved from: <https://russian.rt.com/world/article/535088-kitay-arabskiy-mir-vashington>
17. Glazunov & Savchenko, 2018: Глазунов, О., Ал. Савченко. Особенности и приоритеты внешней политики Китая в странах Ближнего Востока. Retrieved from: http://domhorsk.ru/rus/files/arhiv_zhurnala/pep/2018/3/politics/glazunov-savchenko.pdf
18. Dialog Tsivilizatsiy, 2019: Китай хочет присоединиться к Четырехстороннему центру обмена информацией о безопасности в Багдаде. Июнь 03, 2019. Retrieved from: <https://>

www.dialog.tj/news/kitaj-khochet-prisoedinitnya-k-chetyrekhstoronnemu-tsentr-obmena-informatsiej-o-bezopasnosti-v-bagdade

19. Eа Daily, 2018: Китай предоставит арабским странам Ближнего Востока кредиты и помощь. Июль 10, 2018. Retrieved from: <https://easily.com/ru/news/2018/07/10/kitay-predostavit-arabskim-stranam-blizhnego-vostoka-kredit-y-i-pomoshch>
20. Interfax, 2018: Си Цзиньпин пообещал арабским странам кредиты на \$20 млрд и гуманитарную помощь. Июль 10, 2018. Retrieved from: <https://www.interfax.ru/world/620380>

In English:

21. Almeida, 2018: Almeida, M. China's 'Marshall Plan' for the Arab World. July 14, 2018. Retrieved from: <http://www.arabnews.com/node/1338856>
22. Al Tamimi, 2017: Al Tamimi, J. China Uses Soft Power to Woo Arab World. October 15, 2017. Retrieved from: <https://gulfnews.com/world/mena/china-uses-soft-power-to-woo-arab-world-1.2105970>
23. Alterman, 2009: Alterman, J. B. China's Soft Power in the Middle East, Chinese Soft Power and Its Implications for the United States. March 11, 2009. Retrieved from: https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy_files/files/media/csis/pubs/090310_chinesesoftpower_chap5.pdf
24. BBC, 2015: Is China-Pakistan 'Silk Road' a Game-Changer? April 22, 2015. Retrieved from: <http://www.bbc.com/news/world-asia-32400091>
25. Calabrese, 2005: Calabrese, John. The Risks and Rewards of China's Deepening Ties with the Middle East. China Brief, 5 (12), May 2005.
26. Deutsche Welle, 2018: How 'Unconditional' is China's Foreign Aid? May 15, 2018. Retrieved from: <https://www.dw.com/cda/en/how-unconditional-is-chinas-foreign-aid/a-43499703>
27. Reuters, 2017: China's Xi Pledges \$20 billion in Loans to Revive Middle East. July 10, 2017. Retrieved from: <https://www.reuters.com/article/us-china-arabstates/chinas-xi-pledges-20-billion-in-loans-to-revive-middle-east-idUSKBN1k0072>
28. South China Morning Post, 2017: China Seeks Support for Israel-Palestinian Peace Plan. August 01, 2017. Retrieved from: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2104968/china-seeks-support-israel-palestinian-peace-plan>
29. Sun, 2015: Sun, D. China's Soft Military Presence in the Middle East. March 11, 2015. <https://www.mei.edu/publications/chinas-soft-military-presence-middle-east>
30. Xinhua, China.org.cn, 2016: Chinese Foundation Launches Middle East Peace Forum. May 16, 2016. Retrieved from: http://www.china.org.cn/world/2016-05/16/content_38459770.htm
31. Xinhua, English.news.cn, 2016: Spotlight: China's "Belt and Road" Initiative Boosts Mideast Development. January 19, 2016. http://news.xinhuanet.com/english/2016-01/19/c_135024451.htm
32. Yao, 2012: Yao, k. The upheaval in the Middle East and China's Middle East policy. Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (In Asia). 2012. <http://mideast.shisu.edu.cn/picture/article/33/5e/9c/9fc0f54c4453bbeca59f4f718aa2/3c548194-582d-4ce6-8b55-268a5eaebea8.pdf>
33. Yellinek, 2016: Yellinek, R. China's New position on the Middle East. BESA Center Perspectives. Paper No. 30, 20 September, 2016. Retrieved from: https://www.academia.edu/28404247/China_New_position_Middle_East
34. Zenn, 2015: Zenn, J. future Scenarios on the New Silk Road: Security, Strategy and the SCO. China Brief, 26 (6), March, 2015. https://jamestown.org/wp-content/uploads/2015/03/China_Brief_vol_15_Issue_6_4_01.pdf

Chinese Belt and Road Initiative and Turkey's Middle Corridor, Международный научный журнал "Современные востоковедческие исследования", Казань, International Science Journal "Modern Oriental Studies", Kazan, Vol. 2, No. 5, 2020, pp. 76-91. ISSN. Российский индекс научного цитирования (РИНЦ).

https://www.academia.edu/44262980/Chinese_Belt_and_Road_Initiative_and_Turkey_s_Middle_Corridor

УДК 327

Harutyunyan Aghavni Alexander, *Ph.D. in History, Leading Researcher*
Department of International Relations at the Institute of Oriental Studies
National Academy of Sciences of Republic of Armenia.
aghavni.harutyunyan1@gmail.com

CHINESE BELT AND ROAD INITIATIVE AND TURKEY'S MIDDLE CORRIDOR

Abstract: Due to its ideal geographical favorable position as a Eurasian country, located at the strategic crossroads of the Europe, Asia, the Caucasus and the Middle East (ME), and covering the Black and Mediterranean Seas, Turkey has strategic advantage for China's interest in terms of easier access to European markets and rich ME and African natural resources. Turkey is an important geopolitical and geostrategic "bridge" in the "Trans-Caspian Corridor Line" or "Middle / Iron Corridor" for the New Silk Road of China, which plays an important role in the development of new logistics projects to meet energy needs and ensuring interaction between East and West in terms of land, sea and air transport. Meanwhile, Turkey needs Chinese investments in the building of ports, airports, railways, tunnels, energy, machinery, telecommunications and other infrastructure-related areas.

Key words and phases: *China, One Belt, One Road, New Silk Road, Turkey, Middle Corridor.*

Арутюнян Агавни Александровна, *канд. ист. наук, ведущий науч. сотрудник*
Отдела Международных отношений Института Востоковедения
Национальной Академии Наук Республики Армения,
aghavni.harutyunyan1@gmail.com

КИТАЙСКАЯ ИНИЦИАТИВА «ПОЯСА И ПУТИ» **И СРЕДНИЙ КОРИДОР ТУРЦИИ**

Аннотация. Благодаря своему идеальному географическому выгодному положению в качестве евразийской страны, расположенной на стратегическом перекрестке Европы, Азии, Кавказа и Ближнего Востока и охватывающей Черное и Средиземное моря, Турция имеет стратегическое преимущество в интересах Китая с точки зрения более легкого доступа к европейским рынкам и богатым ближневосточным и африканским природным ресурсам. Турция также является важным геополитическим и геостратегическим «мостом» в «Транс-каспийской коридорной линии» или «Среднем/Железном коридоре» для Нового Шелкового пути Китая, который играет важную роль в разработке новых логистических проектов для удовлетворения энергетических потребностей и обеспечения взаимодействия между Востоком и Западом с точки зрения сухопутного, морского и воздушного транспорта. Между тем, Турция нуждается в китайских инвестициях в строительство портов, аэропортов, железных дорог, туннелей, энергетики, машиностроения, телекоммуникаций и других связанных с инфраструктурой областей.

Ключевые слова и фразы: *Китай, один пояс, один путь, Новый Шелковый путь, Турция, Средний коридор.*

Diplomatic relations between Republic of Turkey (RT) and People's Republic of China (PRC) were established in 4 August 1971, against the background of "detente" in relations between the Soviet Union and the United States (U.S.). However, exchanges between the two countries were expanded only from the 1980s (65, P. 12), began to improve rapidly from the beginning of the 1990s (66, P. 5) and full-scale revitalization of Turkish-Chinese relations occurred only during the rule of the Justice and Development Party (AKP) in Turkey, which came to power in 2002 (7, C. 71). In recent decades, Turkish-Chinese trade and economic relations from the directions of Turkey's multi-vector foreign and Asian-Pacific policy have been the most successful (61, P. 1; 20, P. 2).

An important event strengthening relations between the two countries was the Joint declaration on *Establishing Strategic Relationship of Cooperation of 2010*, where both sides identified themselves as "emerging developing countries" (64, P. 205). Sino-Turkish strategic cooperation was also strengthened by President Erdogan's state visit to China on July 29-30, 2015 and his participation in the Fifth Summit of the Conference on Interaction and Confidence Building Measures in Asia (CICA) in Beijing on June 15, 2019 (39). The enthusiasm for expanding cooperation with China, in a sense, is also explained by the fact that many young and ambitious Turkish bureaucrats, conducting their master's or doctoral studies in China, and a new group of qualified bureaucrats who have appeared in the influential ministries of Turkey, see huge potential for cooperation between two countries (40).

Relations have also taken on a military character over the last decade, as Turkey pursued a more autonomous foreign policy from the West and pushed for greater strategic maneuvering space during the earlier months of Arab Spring movements (40). In 2013, Turkish Prime Minister Recep Tayyip Erdogan, visiting St. Petersburg, repeated his request for Turkey to be admitted to the Shanghai Cooperation Organization (SCO) in order to "get rid of troubles" when trying to enter the European Union (EU), while at the same time possibly approving Turkey's entry into the Eurasian Union (EUA) led by Russia (46).

However, if in the middle of 2015, anti-Chinese actions were held in China with the broad support of the largest foreign Uyghur community, then after the deterioration of relations between Russia and Turkey (as a result of an incident with a Russian Su-24 shot down by Turkey), Beijing and Ankara began to strengthen relations by the end of the year, and Turkey even expressed its readiness to fight the movements previously supported by it to create East Turkestan. In early July 2016, contacts between Turkey and China intensified, primarily in discussions on the construction of railway communications within the Chinese New Silk Road initiative (NSRI) or Belt and Road Initiative (BRI), including through the transport corridor with the participation of Uzbekistan, Azerbaijan, Georgia, Turkey and Ukraine (2).

After the failed coup attempt in July, 2016 Erdogan has reiterated that RT shares more "common values" with the Shanghai Five: China, Russia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, and Tajikistan, and that SCO is better — much more powerful than EU (47). Moreover, Turkish President Recep Tayyip Erdoğan said in December 2016 that in its efforts to strengthen the falling lira, RT is taking steps to allow trade with Russia, China and Iran in local currency (33).

Sentiment on Turkey's need to find new allies in Russia and China intensified after the U.S. supported the Kurdish forces in conducting the Raqqa operation in Syria and after holding the BRI forum in May 2017 in Beijing (49, P. 84), where President Erdoğan supported the Chinese initiative to build the BRI, expressing Turkey's readiness to take advantage of its unique geographical location (31). After negotiations for membership in the EU were unsuccessful, Turkey began to consider BRI as an alternative to the EU (49, P. 75).

Turkey as a Bridge and Transit Country for BRI

Originally announced in 2013 by Chinese President Xi Jinping with the goal of restoring the ancient Silk Road linking Asia and Europe, the scope of the NSRI has expanded over time to include new territories and development

initiatives. This project, also called the Belt and Road Initiative (BRI) or Belt and Road (B&R) or One Belt, One Road (OBOR) envisages the construction of a large network of roads, railways, seaports, electric networks, oil and gas pipelines, and related infrastructure projects (43, P. 143).¹⁹⁵

Turkey is along the route of both *land* and *sea* branches of the BRI, and Ankara have signed several agreements under the B&R project regarding the development of railway infrastructure, the use of ports and the creation of roads (49, P. 81). Turkey's geo-strategic position makes Turkey a leading energy corridor and a transit centre for the main oil and natural gas producers in the Caspian, Caucasus and Central Asia (CA) as well as for consumer markets in Europe (41, P. 222). The foundations of B&R cooperation have been strengthened especially with two inter-governmental agreements signed during the G20 summit in Antalya (Turkey) in November 2015, namely the memorandum of understanding on "*Aligning the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road with the Middle Corridor Initiative*", and the Agreement on "*Cooperation in the Field of Railways*" (21, P. 121).

One of the six BRI corridors is a land-based **China-Central and West Asia Economic Corridor (CCWAEC)**, which requires China to coordinate with participants in six countries of different levels of development and political stability: *Turkey, Iran, Uzbekistan, Turkmenistan, Kyrgyzstan and Tajikistan* (45, P. 46). With the increase in global energy demand and trade made through China, it is aimed to provide direct transport economic corridors between Chinese export centers and European markets by modernizing the transport networks through planned and implemented projects that involve Turkey (37, P. 121). Geographically, EBSR starts from China at the eastern end of the Eurasian continent, passes through Central, Western and South Asia and some other regions with three corridors, approaches the Caspian, Black Sea, Mediterranean Sea and the Arabian Peninsula and arrives in Europe and North Africa on the west end of Eurasia. Specifically, the EBSR considered the establishment of three trans-Eurasian economic lines or corridors:

1. "North Line": (*China-Central Asia-Russia-Europe*) starting from China, via Kazakhstan, through southern Russia, through Ukraine, the Belarus area, by Poland and other Eastern European countries, and finally reaches Germany, arriving in Western Europe.
2. "Middle Line": (*China - Central and West Asia - the Persian Gulf and the Mediterranean Sea*) starting from China, via Kyrgyzstan, Tajikistan, Uzbekistan and other Central Asian countries, by Turkmenistan, and continues along the south shore of the Caspian Sea, finally reaching Europe through Turkey.
3. "South Line": (*China - Southeast Asia - South Asia - Indian Ocean*) starting from China, via Afghanistan, Pakistan, through Iran into the Arabian Peninsula, and then reaches North Africa through Egypt (6; 56, P. 3-4; 42, P. 75).

In the new rail and road links, however, the pivotal points of entry into Europe are through Turkey, assigning it a strategic role. One of the EBSR corridor - **New Eurasian Land Bridge railway project**, is being planned linking the Port of Shenzhen (near Hong Kong) to Kunming in Western China and onwards to Myanmar, Bangladesh, India, Pakistan, and Iran, and then across Turkey into Rotterdam in the Netherlands. It will cross 20 countries and measure 15,000 km, a much shorter distance than by sea via the Indian Ocean through the Malacca Straits. A branch line would begin in Turkey, crossing Syria and Palestine and end in Egypt, providing a rail link from China into Africa (51, P. 135).

The new road route runs via CA and Iran, through Turkey, into Europe via *Venice–Rotterdam–London*, in addition to the road leading to Europe via Russia (22, P. 279). China plans to build a high-speed railway between China and the United Kingdom (UK), which will connect *Kazakhstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Iran, Turkey, Bulgaria, Romania, Hungary, Austria, Germany, Belgium and France*. The project, with an estimated cost of US \$ 150 billion, was planned to be completed in 2020-2025 (14).

¹⁹⁵ The first part of the project is called the Economic Belt of Silk Road (EBSR) or *Belt*, which is actually a network of predominantly land roads that are expected to connect China with Central Asia (CA), Eastern and Western Europe. The second is called the 21st Century Maritime Silk Road (MSR) or *Road*, which is a sea route that is expected to connect China's southern coast with the Mediterranean Sea, Africa, Southeast Asia and CA.

The further route involves the interconnection of trade routes with Istanbul (where railway tunnels are already running along the bottom of the Bosphorus), Athens, Naples, Marseilles and other Mediterranean cities (58). Another railway project plans to build the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway (53, P. 38; 4), that would go from Kashgar in Xinjiang Uygur Autonomous Region (XUAR, China), through Torugart and Kara-Suu in Kyrgyzstan, to Andijan in Fergana Valley of Uzbekistan, then across Afghanistan (52), and in the longer term, the planned route might provide a shorter rail link from China to Iran, Turkey and even to Europe (35).

China, Kazakhstan, Georgia, Azerbaijan and Turkey in November 19, 2015, agreed to establish a consortium for the transportation of goods from China to Europe via the Trans-Caspian International Transport Route (TCITR) (42, P. 158-161), which runs from China through Kazakhstan, the Caspian Sea, Azerbaijan, Georgia and Turkey, and further via Ukraine to Europe (9), that will help the EU get rid of Russian "transit dependence" and aiming to continue the path to Turkey (8). TCITR provides Beijing with access to the Black Sea coast of Georgia with subsequent shipment of cargo to the ports of Romania, Ukraine (Odessa) and Bulgaria (Varna, Burgas) (13).

Worth to note that Turkey's importance for the implementation of Chinese initiatives increased especially after China lost the tender for the creation of a deep-water port in Anaklia in Georgia, which would become a logistics center for communication between the Caucasus and CA railway network with Eastern Europe via the Black Sea (1).

Turkey, in turn, intends to develop its transport infrastructure, and by 2035 expand the Turkish track and railway infrastructure from 12,500 km to 31,000 km, presumably with an investment of about 30 billion euros (36, P. 9). Turkey is the most important link for China in connecting the railway system of Western China, the countries of CA and Iran with a gauge the width of the "European" standard (1).

According to Turk experts, the pragmatic interest of the Turkish Justice and Development Party's (JDP) government in China's BRI, especially after the failed coup on July 15, 2016, has two main economic reasons: the expectation of growth in direct Chinese investment, the consolidation of Turkey itself as a transportation hub in the "Middle Corridor", which uses coordination mechanisms for rail transport and customs clearance of ports for the China-Europe corridor (38, P. 296), also to become a manufacturing and logistics base for Chinese enterprise (54).

The Middle Corridor or Iron Silk Road

Trans-Caspian East-West-Middle Corridor Initiative shortly named as "the Middle Corridor", is a big gain for Turkey to have an alternative for both the *Northern Route* (it is also called Trans-Siberian Railway), which includes Russia, and the *Southern Route*, which covers Iran (21, P. 119). The Middle Corridor is more economical and faster compared to the Northern Corridor as a trade route between Europe and Asia and as such, is 2,000 km shorter, has more favorable climate conditions and shortens the travel time by 1/3rd (15 days) compared to the sea route (60).¹⁹⁶

Caspian Sea is another geostrategic pivotal point as all the freight trade from China will eventually pass through north of Caspian Sea via Russia. An alternative option being considered is turning southwards from Kazakhstan to Turkmenistan, Iran and Turkey called the Iron Silk Road (ISR - *the railway connection between China and EU*) or "Middle Corridor" (34, P. 137). Any of these routes aligning to connect China to Europe such as *Trans-Asian Railway (TAR)*, *Trans-Siberian Railway (TSR)*, *Trans-China Railway*, *Baku-Tblisi-Kars (BTK)* as a part of ISR, are accepted as links of ISR (50, P.

¹⁹⁶ In one year, out of approximately 10 million containers that are transported from China to Europe, 96 % utilizes the sea and only the remaining 4 % uses the Northern Corridor. Furthermore, the Middle Corridor offers great opportunities for the cargo traffic in Asia so that the loads can reach ME, North Africa and Mediterranean region by benefiting from the port connections in Turkey.

2). Turkey will play a key role in the NSR with its recently attracting mega investments like **Marmaray**, **Yavuz Sultan Selim Bridge** (entered service on August 26, 2016), **Eurasia Tunnel** (inaugurated on 20 December 2016) that connects the Asian and European sides of Istanbul via a 14.6 km undersea highway, **Çanakkale 1915 Bridge**, **the New Airport (3rd)**, that is an international airport under construction on the European side of Istanbul with 150 million annual passenger capacity (49, P. 82). With the **Baku–Tbilisi–Kars (BTK)** railway line, the *Marmaray railway tunnel* and the *Third Bridge in Istanbul/Turkey*, ‘*Middle Corridor*’ is estimated to cut the Beijing–London transportation period from 45 to 15 days (22, P. 279). “Middle Corridor” will enable Turkey to provide new services and products to countries in East and South Asia amid escalating trade wars and tightening customs rules (38, P. 296).

The **Edirne-Kars high-speed “East-West” railway project** (worth US \$ 30 billion), linking the BTK railway line with Europe and crossing the country from one end to the other, with a view to connecting the north-eastern province of Kars with the north-western province of Edirne, which goes straight to Bulgaria, is also part of the BRI (32).

China already took an active part in the Turkish railway infrastructure sector back in 2005, when it won the contract for the construction of a high-speed railway line between Ankara and Istanbul worth of US \$ 1.2 billion (23). In 2014, China state-owned companies completed the second session of Turkey’s **Ankara-Istanbul High-Speed Railway** with the assistance of US \$ 720 million loans from China Exim Bank (69; 28). In July 2014, the second phase project of the Ankara-Istanbul High Speed Railway completed by a Chinese company opened to traffic successfully (39). The estimated speed of trains on the Ankara - Istanbul line (including Eskisehir) is 250 km per hour. But Chinese experts are confident that this figure can be increased to 280 km per hour (16).

Marmaray is a railway project that connects the railway lines of Istanbul’s European and Asian sides with a tube tunnel passing under the Bosphorus. The first stage of the Marmaray project, which was started in 2004, was completed in 2013 (49, p. 83). In November 2019, the first container train from Xian to Prague passed through the Marmaray submarine tunnel. To further develop this direction of cargo transportation in the near future, Turkey plans to send trains with export goods to the new corridor to China (12).

The total length of the BTK railway line, which forms the backbone of the Middle Corridor, is 838.6 km (22, P. 279). The project, worth US \$ 450 million, reduces the transportation route between Asia and Europe by about 7,000 km, and aims to unite Azerbaijan and Turkey through the capital of Baku in Azerbaijan and the cities of Tbilisi and Ahilkelek in Georgia and transfer to the city of Kars in Turkey. This is the third largest project, jointly implemented by Turkey, Azerbaijan and Georgia after the Baku-Tbilisi-Ceyhan and Baku-Tbilisi-Erzurum pipeline projects, will deliver goods from China to the Caspian Sea and the port of Baku-Alat via Kazakhstan and Turkmenistan, and then to Europe through Georgia and Turkey, eventually connecting Beijing with London by uninterrupted rail (49, P. 82-83). BTK is important both for trade between Turkey and China and CA, and for trade between Europe and CA and China (22, P. 279), allowing the latter two, which so far traded with Turkey mainly through Russia, to be included in transport and logistics chains (11).

RT invited Iran to join the BTK railway project, intending to create an alternative to the BTK railway through the Kars-Igdir-Nakhichevan project with access to Iran, which would allow Turkey to direct cargo flows east to Iran, Pakistan, India and Southern China. Trains arriving from Edirne to Kars could continue their journey through Tbilisi and Baku with access to Kazakhstan and Turkmenistan, and then reach the northwestern provinces of China (15).

It is also planned to build a logistics center in Kars, which will allow the Turkish side to send 300-400 trains along the corridor in 2020, and in the next three years to increase this number to 1000, giving a new impetus to the further development of agricultural production in the country (12).

The Russian company Far East Land Bridge (FELB), which operates most of the container trains between China and Europe, is preparing for a new container train between Suzhou (China) and Poti (Georgia) and, if run regularly, it could be the predecessor of China-Turkey train, approaching very close to the Turkish border and providing cargo connections with Turkey after Poti (50, P. 6).

It should be noted that Ankara closely followed the plans of Chinese corporations to invest billions of US dollars in the development of transport infrastructure during the implementation of the strategic plan of the Syrian President “Four Seas” (3). In this context, the civil war in Syria is of interest, which created a trilateral alliance between China, Russia and Iran over the interests of Russia in the Tartus naval base, and, in turn, brought Iran and Russia to the Chinese Maritime Theater, initiating a series of exercises at sea expanding the scope of these new triangular relations (40).

Despite this, there is also an opinion that China and Turkey are gradually withdrawing the International *North–South Transport Corridor* (INSTC) - Indian-Russian-Iranian project- from the big game because of Great Britain, which, after leaving the EU, promised India, Pakistan and China a privileged trade partnership. This is why Tehran continues to persistently cut through the corridor to Syria with the Iran-Iraq-Syria railway project and the Iran-Iraq-Syria gas pipeline (so far in the Iran-Iraq format), and Moscow, Tehran and Damascus were determined to take the initiative by opening a joint transport corridor in Latakia (Syria) (15).

As for the MSR project, Chinese companies have also invested in Turkish ports since 2015 and are most interested in Kumport, Çandarlı and Mersin (49, P. 81). Two Chinese port companies, China Merchants Group, based in Hong Kong, and China Ocean Shipping Company (COSCO), and the country’s largest state fund, China Investment Corp. (CIC), have signaled their intent to buy Turkey’s largest private port, Kumport (44). At the end of 2015, they bought out a nearly 65% stake in one of the largest Turkish container terminals at Kumport in the port of Ambarlı (located in Istanbul's European side) for almost US \$ 1 billion (5, P. 74). Turkey and China could also expand their partnerships in Turkey’s other ports, in the Mediterranean Sea, in the Aegean Sea, and at the Black Sea. And a critical move is not just to combine these ports with railway projects and extend the lines, but to create a logistical network” (30). However, ports intended to be developed in Filyos, Çandarlı and Mersin still require substantial investments, while China already preferred Greek port of Piraeus under BRI (48). From a military point of view, the addition of a new “Pearl of String” in the Mediterranean Sea in the form of the Piraeus, allows China to control maritime access to Istanbul and the Black Sea ports of Bulgaria, Romania, Ukraine, southern Russia and Georgia (29, P. 10).

Worth to note that Ankara and Minsk are interested in organizing freight traffic along the Dnieper, including the construction of a river port in the village of Nizhny Zhory in the Bragin region (Belarus), which in the future could become an important transit hub connecting the eastern and western parts of the New Silk Road from China to Europe (17).

Sino-Turkish Cooperation in Finance, Logistics, Energy, Manufacturing and Telecommunication Sectors

During the initial stages of the BRI’s implementation, foreign direct investment (FDI) from China to Turkey has increased, albeit modestly. Chinese FDI has been mainly focused on the finance, logistics, energy, manufacturing and telecommunication sectors (63). Turkey became a founding member of the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) on April 16, 2015 with shares of 26,099 and a capital subscription of 2,609.9 (55; 59; 24; 26). To expand the scope of cooperation between the two countries and help the country accelerate the development of urban and energy infrastructure, the AIIB Board of Directors approved two investment projects in Turkey in 2019 for a total of US \$ 500 million. Among these investments, a US \$ 300 million loan from a sovereign fund for the Istanbul project to reduce seismic risk and prepare for

emergencies will increase Istanbul's resilience to earthquake disasters and the city's preparedness for emergencies (18). In addition, a credit facility worth US \$ 200 million was added to AIIB investment to provide long-term financing through Türkiye Kalkınma ve Yatırım Bankası (TKYB - Turkish Development and Investment Bank) to private companies in Turkey for investments in renewable energy and energy efficiency infrastructure (19).

The number of Chinese companies (more than 1,000 operate by 2019) in Turkey rose after the world's largest bank state-owned lenders Industrial and Commercial Bank of China Limited (ICBC) and Bank of China established a presence in the country in 2014 and 2017, respectively (57). ICBC on May 25, 2015, completed the acquisition of a 75.5% (US \$ 250 million) stake in Tekstilbank from Turkish GSD Holding, making it the first commercial institution managed by a Chinese bank in the country. ICBC also made a tender offer for the remaining Tekstilbank shares held by public shareholders in accordance with the country's regulatory requirements (26).

In April 2012, both countries signed a nuclear agreement, reaffirming their readiness for deeper cooperation in the field of nuclear energy (40). Preliminary agreements on cooperation in the field of nuclear energy were concluded on June 29, 2016, after RT opposed India's participation in the Nuclear Suppliers Group, taking essentially China's position (2).

On June 2, 2016, Beijing and Ankara signed an agreement to create an electronic cross-border trade platform. The basis of Sino-Turkish economic maneuvers - the agreement on a free trade zone between Ankara and Islamabad (which was scheduled for September 2016), in fact means free trade between Ankara and Beijing, as Chinese goods flow unhindered into Pakistan through the railway, which began in northwestern Xinjiang (14).

Tel Aviv also is interested in developing trade with Beijing and Ankara, viewing Turkey as an economic "bridge" to East Asia. Turks are interested in Israeli natural gas, and the Chinese are interested in the achievements of the Jewish state in the field of research and development (R&D) (14).

In 2018, with the aim of supporting the Turkish economy, strengthening partnerships and discussing the possibility of creating joint projects in the private and public sectors, as well as finding new investment opportunities between Turkey and China, the richest fifty-nine Chinese businessmen (the individual welfare of each of them ranges from US \$ 15 to 30 billion) led by billionaire Jack Ma (internet giant Alibaba) visited Turkey (27). Jack Ma has decided to invest in Turkish e-commerce firm Trendyol - one of the most famous Turkish fashion retailers, supported by foreign investors and a leader in the fragmented e-commerce market in RT (25).

Huawei, China's largest telecommunications equipment company, is working with 5G Internet with Turk Telecom, focusing on cloud computing, Internet of Things, and most importantly, public security (30). In the first ten months of 2014, nearly 70 Chinese companies including Hainan Airlines, Huawei and New Hope have invested in Turkey with an aggregate investment of US \$ 190 million and year-on-year growth of 11.8 % (39).

However, RT seeks a more balanced trade partnership (RT's trade deficit in relations with PRC exceeded US \$ 20 billion in 2017) (10), stimulating the participation of Chinese investors in large infrastructure schemes (23). Bilateral trade grew steadily from US \$ 238 million in 1990 to US 28 billion in 2017 (63). In January 2017, China's accumulated direct investment in the RT reached US \$ 809 million (68).

Difficulties in Sino-Turkish Cooperation Under the BRI

Despite the fact that the BRI provides a wider space for further expansion of cooperation between the two countries, however, there are also many obstacles and difficulties both local, regional and global characters. Due to the fact that Turkey is ready to reduce its dependence on Western allies, some fear that a NATO country, like Turkey, traditionally and historically oriented to the West, is making a mistake trying to establish deeper ties with the eastern powers like Russia and China. But some analysts believe that in this

global world this is inevitable (23). Turkey's departure from the West and its dialogue partnership with the SCO "as an alternative to the NATO and the EU" may be "more likely associated with Turkey's disappointment with its Western identity than with a commitment to the common leadership of Russia and China" (38, P. 296). According to the Turkish expert, diversification of alliances with countries such as Russia and China, and becoming more independent while remaining in NATO, has long been the goal of Erdogan (57). But the biggest obstacle to Turkey's accession to the SCO may be the demand to begin the process of withdrawing from NATO (47).

It should be noted that since EBSR is being replaced by roads on which the interests of Turkey and its Turkic-speaking partners may prevail, Turkey's active efforts to develop economic and cultural ties with the Turkic countries of the former Soviet Union may revive the Pan-Turkic project, which lost its relevance in the late 1990s. Turkey, because of its ideologization, has too many doctrinal foreign policies based on the principle of "ethnic solidarity" and the idea of pan-Turkism and neo-Ottomanism (11). Although the AKP government has stated that it has abandoned pan-Turkism or the political aspirations of the "unity of the Turkic world", Turkey's cultural influence in CA remains a remarkable force and has evolved from "territorial unity" into cooperation and cultural demands (67, P. 69).

Many experts as one of the obstacles to the construction of the EBSR see the conflict in the Xinjiang of the PRC, which marks the exit of the new highway to CA. The occupation of northern Iraq and Syria by Islamic State (IS) terrorists (Daesh, ISIS) has already jeopardized its southern route through Turkey and Iran. And the terrorist underground in the north-west of China itself poses a threat to both the EBSR project and the new gas pipelines through which Turkmen gas flows to China (11). Beijing is concerned that many Uyghur separatists have taken refuge in Turkey, and many Turkish NGOs with close ties to the AKP support and help Uyghur separatists, and that many Uyghur extremists have left China to join the IS or other terrorist groups, traveling in Turkey. China fears that many Uyghur extremists (holding Turkish passports offered by Turkish embassies in China and other Southeast Asian states) will return to China to intensify the fight in Xinjiang against the Chinese government (62).

For its part, despite the many advantages of BRI for Ankara, the Turkish side also takes into account the risks associated with China's "colonial goals", China's circumvention of Turkey, widening the current commercial deficit and trade gap, and considers the initiative to be much more profitable for China than other countries, even if the project seems to be a win-win (49, P. 92). Some circles in Turkey view the EBSR as a competitive initiative of China against Turkey in the context of considering CA and the Caucasus as part of its Turkish influence (67, P. 63).

However, in general, the discourses of Turkish media and politicians are optimistic about BRI, and it is believed that the project gives Turkey the opportunity to strengthen its economic, social and political relations with China and Central and Middle Eastern countries, as well as find alternative alliances with the EU and the U.S. (49, P. 92).

Currently, amid tremendous changes in the international and domestic political situation in Turkey, the BRI will not only help Turkey economically compensate for its economic dependence on the West, but will also strengthen the country's strategic partnership with China by offering more options for cooperation. The Turkish need for Chinese technology and foreign investment, as well as China's desire to promote its BRI, create the potential for communication between the countries.

References

1. В орбите Пекина: Турция начнет борьбу с Восточным Туркестаном // Южный Китай. 28.04.2016. [Электронный ресурс]. URL: // <http://south-insight.com/node/218184> (Дата обращения: 10.08.2017).
2. Ефентьев Н. «Сержантский переворот» в Турции: «блокада» Шелкового пути и рост уйгурского сепаратизма в Китае? // Южный Китай 16.07.2016. [Электронный ресурс]. URL: // <http://south-insight.com/node/218338> (Дата обращения: 11.08.2016).
3. Казанин М. Китайско-турецкие отношения и уйгурский вопрос // Институт Ближнего Востока. 27.06.2015. [Электронный ресурс]. URL: // <http://www.iimes.ru/?p=25320> (Дата обращения: 20.02.2019).

4. Ким Е. «Таджикистан – Китай – одна семья»: Китай и Средняя Азия // ИА REGNUM. 09.03.2016. [Электронный ресурс]. URL: // <http://regnum.ru/news/polit/2093624.html> (Дата обращения: 10.11.2019).
5. Комиссина И. Морской Шёлковый путь XXI в. — глобальный геополитический проект Китая // Проблемы Национальной стратегии. – 2017. - № 1 (40). - С. 60-81.
6. Прохвятилов В. Китайские поезда как инструмент геополитики 21-го века // Argumenti.ru. 22.02.2017. [Электронный ресурс]. URL: // <http://argumentiru.com/economics/2017/02/456954> (Дата обращения: 12.02.2020).
7. Свистунова И. Новая политика Турции в отношении стран Восточной Азии (Китай, Япония, Республика Корея) // Проблемы Национальной Стратегии. – 2015. - № 5 (32). - С. 69-84.
8. Станет ли Китай союзником Польши и Азербайджана против России? // ИА REGNUM. 06.07.2017. [Электронный ресурс]. URL: // <https://regnum.ru/news/economy/2297278.html> (Дата обращения: 06.07.2017).
9. Страны Азии проложат "шелковый путь" через Украину // Корреспондент. 30.11.2015. [Электронный ресурс]. URL: // http://korrespondent.net/business/companies/3596749-strany-azyu-prolozhat-shelkovyi-put-cherez-ukrainu?utm_source=facebook.com&utm_medium=social&utm_campaign=3596749 (Дата обращения: 01.12.2015).
10. Турция играет ключевую роль в китайском "Шёлковом пути": Академия наук КНР // Реалист. 27.10.2018. [Электронный ресурс]. URL: // http://realtribune.ru/news/economics/1207?fbclid=IwAR36U_EDiLGpK-5IEjTdMnjnI_K54jY7vH34ee5IHKjy7BUmWldNQczv_Hfs (Дата обращения: 27.10.2018).
11. Турция — Китай: «ноль проблем с соседями» или «ноль соседей без проблем» // EurAsia Daily. 07.06.2016. [Электронный ресурс]. URL: // <http://eadaily.com/ru/news/2016/06/07/turciya-kitay-nol-problem-s-sosedyami-ili-nol-sosedey-bez-problem> (Дата обращения: 07.06.2016).
12. Турция намерена активизировать использование транскаспийского коридора // Каспийский вестник. 17.01.2020. [Электронный ресурс]. URL: // <http://casp-geo.ru/turtsiya-namerena-aktivizirovat-ispolzovanie-transkaspiskogo-koridora/?fbclid=IwAR1598IjR5o2uecYZiWuUNf6Z2gvrq23OWeU7nax6JaXAO601pJelb8W0> (Дата обращения: 18.01.2020).
13. Цатурян С. Иран, Азербайджан и Грузия открывают Китаю путь на Чёрное море // ИА REGNUM. 26.10.2016. [Электронный ресурс]. URL: // <https://regnum.ru/news/polit/2197317.html> (Дата обращения: 12.09.2019).
14. Цатурян С. Китай идёт на Турцию, а Германия внедряется в Армению. Что дальше? // ИА REGNUM. 10.06.2016. [Электронный ресурс]. URL: // <https://regnum.ru/news/polit/2143681.html> (Дата обращения: 10.06.2016).
15. Цатурян С. Россия и Иран на грани изоляции: Китай и Турция убивают коридор «Север-Юг» // ИА REGNUM. 23.06.2017. [Электронный ресурс]. URL: // <https://regnum.ru/news/polit/2291764.html?t=1498174694> (Дата обращения: 23.06.2017).
16. Цатурян С. США переносят войну с Китаем в Турцию и Иран // ИА REGNUM. 11.06.2016. [Электронный ресурс]. URL: // <https://regnum.ru/news/polit/2216206.html> (Дата обращения: 11.06.2016).
17. Энгин Озер. Отказ от доллара – не главная задача России, Китая и Турции – эксперт // Евразия.Эксперт. 06.09.2018. [Электронный ресурс]. URL: // <http://eurasia.expert/otkaz-ot-dollar-ne-glavnaya-zadacha-rossii-kitaya-i-turtsii-ekspert/> (Дата обращения: 06.09.2018).
18. AIIB Approves \$500m Loan for Two Investment Projects in Turkey // World Construction Network. 17.12.2019. [Электронный ресурс]. URL: // <https://www.worldconstructionnetwork.com/news/aiib-approves-500m-loan-for-two-investment-projects-in-turkey/> (Дата обращения: 23.02.2020).
19. AIIB Invests USD500M to Support Turkey's Urban and Energy Infrastructure // Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). 16.12.2019. [Электронный ресурс]. URL: // <https://www.aiib.org/en/news-events/news/2019/AIIB-Invests-USD500M-to-Support-Turkeys-Urban-and-Energy-Infrastructure.html> (Дата обращения: 16.12.2019).
20. Andrew McGregor. Arming for Asymmetric Warfare: Turkey's Arms Industry in the 21st Century // The Jamestown Foundation. - June 2008. - P. 1-27.
21. Altay Atli. Turkey as a Eurasian Transport Hub: Prospects for Inter-Regional Partnership // PERCEPTIONS. - Vol. 23, № 2. - Summer 2018. - P. 117-134.
22. Banu Dagtas. At the Crossroads of the New Silk Road: News Discourses in the Turkish Press // Communication and the Public. - Vol. 4 (4). – 2019. - P. 276–290.
23. Burak Akinci. Spotlight: Dragon and Crescent Unite under Framework of Belt and Road Initiative // Xinhua, English.news.cn. 11.05.2017. [Электронный ресурс]. URL: // http://news.xinhuanet.com/english/2017-05/11/c_136275163.htm (Дата обращения: 11.05.2017).
24. Cary Huang. 57 Nations Approved as Founder Members of China-led AIIB // South China Morning Post. 15.04.2015. [Электронный ресурс]. URL: // <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/1766970/57-nations-approved-founder-members-china-led-aiib> (Дата обращения: 16.04.2015).
25. China's Alibaba Decides to Make Investment in Turkey's Trendyol – Statement // Reuters. 28.06.2018. [Электронный ресурс]. URL: // <https://www.reuters.com/article/china-turkey/chinas-alibaba-decides-to-make-investment-in-turkeys-trendyol-statement-idUSL8N1TU6KY> (Дата обращения: 22.12.2019).
26. China's Banking Giant Takes over Turkish Lender // People's Daily Online. 26.05.2015. [Электронный ресурс]. URL: // <http://en.people.cn/business/n/2015/0526/c90778-8897465.html> (Дата обращения: 26.05.2015).

27. Chinese Business Magnates Flock to Turkey // Middle East Monitor. 17.08.2018. [Электронный ресурс]. URL: // <https://www.middleeastmonitor.com/20180817-chinese-business-magnates-flock-to-turkey/> (Дата обращения: 12.09.2019).
28. Chinese Companies Have a Promising Prospect in the Turkish Railway Market // People.com.cn. 11.09.2007. [Электронный ресурс]. URL: // <http://world.people.com.cn/GB/57506/6248974.html> (Дата обращения: 23.01.2013).
29. Christina Lin. The New Silk Road China's Energy Strategy in the Greater Middle East // Policy Focus. - № 109. - The Washington Institute for Near East Policy. - April 2011. - 48 P.
30. David P. Goldman. China will Buy Turkey on the Cheap // Asia Times. 10.08.2018. [Электронный ресурс]. URL: // <http://www.atimes.com/article/china-will-buy-turkey-on-the-cheap/> (Дата обращения: 10.08.2018).
31. Erdogan Highlights Turkey's Role as "Crossroad" of Continents in Supporting B&R Initiative // Xinhuanet.com. 14.05.2017. [Электронный ресурс]. URL: // http://news.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136281895.htm (Дата обращения: 14.09.2018).
32. Erdoğan: Modern İpek Yolu vatandaşlarımızın hayat standardını artıracak // BBC. 14.05.2017. [Электронный ресурс]. URL: // <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-39913491> (Дата обращения: 21.12.2019).
33. Erdogan Wants Trade with Russia, China in Local Currencies // Arab News. 04.12.2016. [Электронный ресурс]. URL: // <http://www.arabnews.com/node/1019346/business-economy> (Дата обращения: 04.12.2016).
34. Fareeha Sarwar. China's One Belt and One Road: Implications of "New Eurasian Land Bridge" on Global Power Play in the Region // NUST Journal of International Peace & Stability. - Vol. I (2). - 2018. - P. 131-144.
35. From China to Iran via Kyrgyzstan: Is the Faster Rail Link Real? // RailFreight.com. 04.11.2019. [Электронный ресурс]. URL: // <https://www.railfreight.com/beltandroad/2019/11/04/from-china-to-iran-via-kyrgyzstan-is-faster-rail-link-real/?gclid=accept> (Дата обращения: 09.01.2020).
36. George Reiff, D. Lit. One Belt, One Road (OBOR) // Dubai Leadership Summit. - Cotonou Benin Republic, ESU. - 2018. - P. 1-16.
37. Global and Regional Studies in Terms of Economical and Social Issues I // Edited by Ahmet Oğuz. - Almaty: Qazaq ünıversiteti. - 2018. - 235 P.
38. Gökçe Özsu, Ferruh Mutlu Binark. Representation of the "Belt and Road Initiative" in Turkish Mainstream Newspapers // Communication and the Public. - 4 (4). - 2019. - P. 291-304.
39. Gu Jianjun. New Sino-Turkey Strategic Cooperative Ties under New Silk Road Initiatives // CCTV.com. 30.07.2015. [Электронный ресурс]. URL: // <http://english.cntv.cn/2015/07/30/ARTI1438245134235199.shtml> (Дата обращения: 30.07.2015).
40. H. Akin Unver. Iran, Turkey and China's Middle Eastern Pivot // The Diplomat. 30.05.2014. [Электронный ресурс]. URL: // <http://thediplomat.com/2014/05/iran-turkey-and-chinas-middle-eastern-pivot/> (Дата обращения: 16.12.2019).
41. Harutyunyan Agh. China-Turkey Strategic Partnership // Страните от Източна Азия и Светът – Взаимоотношения и Взаимодействия. - Национална и Научна Конференция с международно участие 2012. - Доклади и Съобщения, "Експертпринт" ЕООД- Печат. - София, 2013. - P. 220-227.
42. Harutyunyan Agh. Chinese One Belt, One Road Initiative: Challenges and Opportunities // LAP Lambert Academic Publishing. - Mauritius, 2017. - 288 P.
43. Harutyunyan, Agh. On Some Obstacles and Challenges to the Implementation of the Chinese Initiative One Belt, One Road // Blagoevgrad (Bulgaria): Orbis Linguarum. - Vol. 17, Issue 2. - P. 143-156.
44. Hülya Güler. Chinese Companies Set Eyes on Turkey's Third Largest Port // Daily News. 15.09.2015. [Электронный ресурс]. URL: // <https://www.hurriyetdailynews.com/chinese-companies-set-eyes-on-turkeys-third-largest-port--88506> (Дата обращения: 21.09.2020).
45. Jonathan Fulton. An Analysis of Two Corridors in China's One Belt One Road Initiative: China-Pakistan and China Central-West Asia // Department of Political Science / Centre of Excellence China Studies. - GC University Lahore. - Pakistan, 2016. - P. 43-49.
46. Joshua Kucera. Erdogan To Putin: Let Us Into SCO! // Eurasianet.org. 23.11.2013. [Электронный ресурс]. URL: // <http://www.eurasianet.org/node/67793> (Дата обращения: 23.11.2013).
47. Lina Wang. Will Turkey Join the Shanghai Cooperation Organization Instead of the EU? // The Diplomat. 24.11.2016. [Электронный ресурс]. URL: // <http://thediplomat.com/2016/11/will-turkey-join-the-shanghai-cooperation-organization-instead-of-the-eu/> (Дата обращения: 24.11.2016).
48. M. Sait Akman, Turkey's Middle Corridor and Belt and Road Initiative: Coherent or Conflicting? // Italian Institute for International Political Studies (ISPI). 28.11.2019. <https://www.ispionline.it/en/publication/turkeys-middle-corridor-and-belt-and-road-initiative-coherent-or-conflicting-24526>
49. Nurettin Akçay. Turkey-China Relations Within the Concept of the New Silk Road Project // ANKASAM. - Bölgesel Araştırmalar Dergisi. - 1 (3). - December 2017. - P. 73-96.
50. Özlem Koçtaş Çotur, F. Onur Uysal. Building Blocks of Iron Silk Road and Suggestions for Turkey // XIII International Logistics and Supply Chain Congress. - Izmir, Türkiye, October 22-23, 2015. - P. 1-10.
51. Rıza Kadılar, Andrew K. P. Leung. Possible Turkish-Chinese Partnership on a New Silk Road Renaissance By 2023 // Turkish Policy Quarterly. - Vol. 12, No. 2. - Summer 2013. - P. 125-137.
52. Roman Muzalevsky. China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway Scheme: Fears, Hopes and Prospects // Eurasia Daily Monitor. Vol. 9, Issue 102, The Jamestown Foundation, 30.05.2012. [Электронный ресурс]. URL: //

- <https://jamestown.org/program/china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-scheme-fears-hopes-and-prospects/> (Дата обращения: 22.09.2013).
53. S. Frederick Starr, Svante E. Cornell, Nicklas Norling. The EU, Central Asia, and the Development of Continental Transport and Trade // Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program – A Joint Transatlantic Research and Policy Center. – 2015. – 65 P.
 54. Shannon Tiezzi. Can China-Turkey Relations Move On? // The Diplomat Magazine. 30.07.2015. [Электронный ресурс]. URL: // <http://thediplomat.com/2015/07/can-china-turkey-relations-move-on/> (Дата обращения: 30.07.2015).
 55. Shannon Tiezzi. China's AIIB: The Final Tally // The Diplomat. 17.04.2015. [Электронный ресурс]. URL: // http://thediplomat.com/2015/04/chinas-aiib-the-final-tally/?utm_content=buffer792f3&utm_medium=social&utm_source=facebook.com&utm_campaign=buffer (Дата обращения: 17.04.2015).
 56. Silk Road Economic Belt: Prospects and Policy Recommendations // Working Papers. – Center for China in the World Economy, Tsinghua University China Economic Net. – 20.05.2014. – P. 1-13.
 57. Sinan Tavsan. Erdogan Courts Chinese Investment on Visit to Beijing // Nikkei Asian Review. 03.07.2019. [Электронный ресурс]. URL: // https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Erdogan-courts-Chinese-investment-on-visit-to-Beijing?fbclid=IwAR2PAUiZf46ZRmUeikbYpnwP_ovd0iXbYRI-VTB06ivwMol6qwBfFKd3YM8 (Дата обращения: 12.03.2020).
 58. Turkey and Israel are Intercepted at Sea "Silk Road" of Iran // CypLIVE. 12.03.2017. [Электронный ресурс]. URL: // <http://en.cyplive.com/ru/news/turciya-i-izrail-perehvatyvayut-u-irana-morskoy-shelkovyy-put.html> (Дата обращения: 12.03.2017).
 59. Turkey Joins AIIB as Founding Member // China Daily. 11.04.2015. [Электронный ресурс]. URL: // http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-04/11/content_20410311.htm (Дата обращения: 11.04.2015).
 60. Turkey's Multilateral Transportation Policy // Republic of Turkey Ministry of Foreign Affairs. [Электронный ресурс]. URL: // <http://www.mfa.gov.tr/turkey-s-multilateral-transportation-policy.en.mfa> (Дата обращения: 12.06.2020).
 61. Turkish State Minister Mr. Zafer Çağlayan Gives Interview with People's Daily // Embassy of the People's Republic of China in the Republic of Turkey. 04.01.2010. [Электронный ресурс]. URL: // <http://tr.china-embassy.org/eng/ztx/t649610.htm> (Дата обращения: 03.08.2013).
 62. Wang Jin. After the Failed Coup: A New Dawn for China-Turkey Relations? // The Diplomat. 10.08.2016. [Электронный ресурс]. URL: // <https://thediplomat.com/2016/08/after-the-failed-coup-a-new-dawn-for-china-turkey-relations/> (Дата обращения: 10.08.2016).
 63. Xiaoli Guo, Giray Fidan. China's Belt and Road Initiative (BRI) and Turkey's Middle Corridor: "Win-Win Cooperation"? // Middle East Institute. 26.06.2018. [Электронный ресурс]. URL: // <https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-bri-and-turkeys-middle-corridor-win-win-cooperation> (Дата обращения: 11.04.2019).
 64. Yitzhak Shichor. "China and Turkey in the Post-Cold War World: Great Expectations" // in: Bruce Gilley and Andrew O'Neil (Eds.), Middle Powers and the Rise of China. – Georgetown University Press, 2014. – P. 192-212.
 65. Yitzhak Shichor. Ethno-Diplomacy: The Uyghur Hitch in Sino-Turkish Relations // East-West Center. – Institute of Southeast Asian Studies. – Singapore, 2009. – 85 P.
 66. Yitzhak Shichor. Turkey Trot: Military Cooperation between Beijing and Ankara" // China Brief. – The Jamestown Foundation, Vol. 9, Issue 8. – Washington, 16.04.2009. – P. 4-7.
 67. Zan Tao. "Turkey Dream" and the China-Turkish Cooperation under "One Belt and One Road" // Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia). – Shanghai International Studies University. – Vol. 10, № 3. – 2016. – P. 50-72.
 68. Zhou Rong. B&R Can Help Strengthen China-Turkey Ties // Global Times. 24.05.2017. [Электронный ресурс]. URL: // <http://www.globaltimes.cn/content/1048523.shtml> (Дата обращения: 24.05.2017).
 69. 中国企业在土耳其铁路市场大有可为 // 新华社 11.09.2007. [Электронный ресурс]. URL: // <http://world.people.com.cn/GB/57506/6248974.html> (Дата обращения: 12.05.2020).

China and Israel: Evolving Relationship Within the Belt and Road Initiative, Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies, Taylor and Francis Group, Shanghai International Studies University, 2020, pp. 1-20. ISSN <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/25765949.2020.1808378?needAccess=true>; <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/25765949.2020.1808378>; <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/25765949.2020.1808378#aHR0cHM6Ly93d3cudGFuZGZvbmxpbmUuY29tL2RvaS9wZGYvMTAuMTA4MC8yNTc2NTk0OS4yMDIwLjE4MDgzNzg/bmVlZEFjY2Vzc2l0cnVlQEBAMA==>

China and Israel: Evolving Relationship Within the Belt and Road Initiative

HARUTYUNYAN Aghavni¹⁹⁷

(Institute of Oriental Studies, National Academy of Sciences of Armenia)

Abstract: In recent years, with the cessation of defense relations, Israel and China have sought to expand their diplomatic and economic relations, mainly in the field of industrial research and development, large-scale academic cooperation, and investment. The expansion of cooperation between the two countries is mainly due to the status of Israel as a start-up country, which can satisfy China's technological needs and help it modernize many of its industries. Beijing also sees Israel as a strategic outpost in its regional interests - a small but vital stopover under the China Belt and Road Initiative (BRI), connecting the Indian Ocean and the Mediterranean Sea through the Gulf of Suez, as a land bridge connecting trade and energy routes from the Far East through Africa to the Middle East and further to Europe on profitable trade routes by land and sea. The construction of a railway line from Eilat to Ashdod connecting the Red and Mediterranean Seas, as well as the construction of a new port in Ashdod, will provide a safe alternative route to the Suez Canal, filling another ring in the Beijing strategy of a "String of Pearls". Israel's well-secured human capital, a developed economy, a high-tech foundation, a stable public and state business environment have further enhanced the country's attractiveness as a key element of BRI.

Keywords and phases: China-Israel relations, Belt and Road Initiative, infrastructure, investment, innovation, start-up nation.

Introduction

Israel was the first and, until 1956, the only country from the Middle East (ME) to recognize the People's Republic of China (PRC), even though the two countries did not exchange ambassadors until 1992.¹⁹⁸ In the 1980s, under Deng Xiaoping, when China began to look with interest at developing arms cooperation with Israel, making the first deliveries of Israeli weapons to the PRC, and began the active phase of the peace process between Israelis and Palestinians, this allowed both countries to establish full-fledged diplomatic relations in January, 1992.¹⁹⁹ Following the opening of embassies in Beijing and Tel Aviv, economic and trade ties between Israel and the China grew, first moderately and then at a faster pace.²⁰⁰

Although in the early 2000s, under pressure from the United States (U.S.), Israel unilaterally abandoned existing military contracts and broke off its close relations with Beijing, the mutual

¹⁹⁷ Dr. HARUTYUNYAN Aghavni, PhD, Leading Researcher at the Department of International Relations, at the Institute of Oriental Studies NAS RA.

¹⁹⁸ Jin Liangxiang, "Energy First. China and the Middle East," Middle East Quarterly, Vol. 12, No 2, Spring 2005, available at: <http://www.meforum.org/article/694>; Harutyunyan Aghavni, «Chinese-Israeli Contacts Before the Establishment of Diplomatic Relations," Middle East. History. Politics. Culture, Vol. 9-10, IOS NAS RA, Yerevan, 2014, p. 423, available at: http://orient.sci.am/files/publications/20160211_131121_am_X,XIЦѢX±XŸXsXёЦѢ%20Ф±ЦѢЦѢXѢX-Ц.,%20IX-X%202014.compressed.pdf.

¹⁹⁹ Марьясис Дмитрий, «Китай и Израиль — стратегические партнёры?», Российский совет по международным делам (НП РСМД), 22 Августа 2017, available at: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/kitay-i-izrail-strategicheskie-partnyery/>.

²⁰⁰ Aron Shai, "Sino-Israeli Relations: Current Reality and Future Prospects," Institute for National Security Studies, Memorandum No.100, Tel Aviv, September 2009, p. 25.

perception of future economic and technological benefits contributed most to overcoming the crisis between the two countries.²⁰¹ On November 1, 2005, the PRC and Israel signed an intergovernmental agreement in Jerusalem, according to which Israel officially recognized the full *market status* of the Chinese economy.²⁰²

From 1992 to 2018, the volume of bilateral trade with China increased from 50 million to US 13.9/15.6 % billion dollars.²⁰³ It makes China the largest trading partner of the Jewish state in Asia and the third largest foreign trade partner in the world after the U.S. and the European Union (EU),²⁰⁴ and second only to the U.S. by 2019.²⁰⁵ The U.S. remains the main country for export to Israel, but China, together with Hong Kong, occupy the second line.²⁰⁶ Since Chinese trade excludes business relations with Hong Kong, despite the fact that most of it is directed to the mainland, the actual trade figures are higher than officially announced. Moreover, these figures do not include Israel's lucrative arms sales to China.²⁰⁷ However, Israel is not an important market for the Chinese economy, since transactions with Israel account for only 0.3 % of total Chinese trade.²⁰⁸

One of the main reasons Israel seeks to deepen its economic relations with the fastest growing large economies in the world and expand trade with Asian markets is the desire to diversify its export markets and investment sources from its traditional partners, the U.S. and the EU.²⁰⁹ Israeli companies are increasingly turning to Asia to capture a boom in demand for their technology, as the government urges them to diversify export markets in response to Europe's rising "anti-Semitism" and potential trade sanctions.²¹⁰

China is one of the leading manufacturing markets on the planet, and Israel is one of the leaders in research and development (R&D).²¹¹ The fields wherein Israel envisaged economic cooperation with China included *industrial R&D, large-scale academic cooperation,*

²⁰¹ Yoram Evron, "The Economic Dimension of China-Israel Relations: Political Implications, Roles and Limitations," *Israel Affairs*, 2017, pp. 1-2, available at: https://www.academia.edu/34603269/The_economic_dimension_of_China_Israel_relations_political_implications_roles_and_limitations.

²⁰² Комаров И., «Китайско-Израильские Отношения: Проблемы, Достижения, Перспективы», *История Международных Отношений и Мировой Дипломатии*, Нижний Новгород, Нижегородский журнал международных исследований, Осень-зима 2009, с. 47.

²⁰³ Халдей Александр, «Вашингтон в панике: Китай уводит Израиль», *IA REX*, 08 Апреля, 2019, available at: <http://www.iarex.ru/articles/65733.html>.

²⁰⁴ Субботин Игорь, «Израилю предрекают превращение в колонию Китая», *Независимая газета*, 08 Августа 2019, available at: http://www.ng.ru/world/2019-08-08/6_7645_izrael.html.

²⁰⁵ Халдей Александр, «Вашингтон в панике: Китай уводит Израиль».

²⁰⁶ «Haaretz: на смену США на Ближнем Востоке придёт не Россия, а Китай», *ИноТВ*, 19 Октября, 2019, available at: <https://russian.rt.com/inotv/2019-10-19/Haaretz-na-smenu-SSHA-na>.

²⁰⁷ Aron Shai, "Sino-Israeli Relations: Current Reality and Future Prospects," p. 25.

²⁰⁸ Янушевский Нир, «The Marker (Израиль): угрожают ли Израилу китайские инвестиции?», *ИноСМИ.RU*, 21 Августа, 2019, available at: <https://inosmi.ru/politic/20190821/245670969.html>.

²⁰⁹ Mercy A. Kuo, "Israel Balancing US-China Relations: Geostrategic Context. Insights from Shira Efron," *The Diplomat*, 16 April, 2019, available at: <https://thediplomat.com/2019/04/israel-balancing-us-china-relations-geostrategic-context/>; Robert R. Bianchi, "China's Interests in Preserving the Israeli-Palestinian Impasse," *The University of Nottingham*, 25 February, 2015, available at: <http://blogs.nottingham.ac.uk/chinapolicyinstitute/2015/02/25/will-china-help-preserve-the-israeli-palestinian-impasse/>.

²¹⁰ "Israel Applies to Join China-backed AIIB Investment Bank," *Reuters*, 01 April, 2015, available at: <http://mobile.reuters.com/article/idUSKBN0MS46J20150401?irpc=932>.

²¹¹ Цатурян С., «Китай идёт на Турцию, а Германия внедряется в Армению. Что дальше?», *ИА REGNUM*, 10 Июня, 2016, available at: <https://regnum.ru/news/polit/2143681.html>.

investments.²¹² Israel's achievements in innovation and in some technical fields make it a particularly attractive partner for China, as Beijing is trying to become a world leader in high technology, moving from an economy focused on *investment* and *exports* to an economy focused on *innovation and consumption*.²¹³ For a long time, Israel's exports to China consisted of high-tech products, including electronics, optical, agricultural and water technologies, chemical industry, communications, while China's exports to the Israeli market include popular and competitive raw materials, textile products and consumer goods.²¹⁴

China has relatively low labor costs, huge production capacities and high demand for advanced technologies, and Israel is looking for export markets for its advanced technological products, while it carries high labor costs and limited industrial production capabilities.²¹⁵ Well-secured human capital, a developed economy and high-tech base, as well as a stable business environment for society and government, make Israel a particularly valuable asset for the Chinese New Silk Road Initiative (NSRI) or "Belt and Road Initiative" (BRI) in the long run.²¹⁶

I. Israel's Significance in the China's Belt and Road Initiative

1.1. Israel as a Part of Belt and Roads Initiative

Originally announced in 2013 by Chinese President Xi Jinping with the goal of restoring the ancient Silk Road linking Asia and Europe, the scope of the NSRI has expanded over time to include new territories and development initiatives. This project, also called the BRI or Belt and Road (B&R), envisages the construction of a large network of roads, railways, seaports, electric networks, oil and gas pipelines, and related infrastructure projects. The first part of the project is called the Economic Belt of Silk Road (EBSR) or *Belt*, which is actually a network of predominantly land roads that are expected to connect China with Central Asia (CA), Eastern and Western Europe. The second is called the 21st Century Maritime Silk Road (MSR) or *Road*, which is a sea route that is expected to connect China's southern coast with the Mediterranean Sea, Africa, Southeast Asia and CA.²¹⁷

²¹² Yoram Evron, "Israel's Response to China's Rise: A Dependent State's Dilemma," Asian Survey, Vol. 56, No. 2, The Institute of East Asian Studies (IEAS) at UC Berkeley, March/April 2016, p. 399, available at: <https://as.ucpress.edu/content/56/2/392.full.pdf+html>.

²¹³ Shira Efron, Howard J. Shatz, Arthur Chan, Emily Haskel, Lyle J. Morris, Andrew Scobell, "The Evolving Israel-China Relationship," RAND Corporation, Santa Monica, Calif, 2019, pp. xii –xiii, available at: https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR2600/RR2641/RAND_RR2641.pdf.

²¹⁴ Xian Xiao, "The "Belt and Road Initiative" and China-Israeli Relations," Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia), Vol. 10, No. 3, 2016, p. 6, available at: <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/19370679.2016.12023285>; Aron Shai, "Sino-Israeli Relations: Current Reality and Future Prospects," p. 25.

²¹⁵ Yoram Evron, "The Economic Dimension of China-Israel Relations: Political Implications," pp. 1-2.

²¹⁶ Shira Efron, Howard J. Shatz, Arthur Chan, Emily Haskel, Lyle J. Morris, Andrew Scobell, "The Evolving Israel-China Relationship," p. 39.

²¹⁷ Harutyunyan Aghavni, «On Some Obstacles and Challenges to the Implementation of the Chinese Initiative One Belt, One Road," Orbis Linguarum, Vol. 17, Issue 2, Езикова свята, Филологическия факултет при ЮЗУ "Неофит Рилски," Благоевград, България, 2019, p. 143, available at: http://ezikovsvyat.com/images/stories/issue17.2-2019/17.%20Harutyunyan_143-156.pdf.

Israel did not declare its position on the BRI after its announcement, and only after China launched the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)²¹⁸ in October 2014, Israel became one of the last seven countries to apply for membership. On March 31, 2015, Israeli Prime Minister Benjamin Netanyahu formally signed a declaration of accession to the AIIB, and Israel became one of the 57 founding states. In this way, Tel Aviv positively supported the Chinese BRI, which could cause confusion in Washington.²¹⁹ In January 2016, the Knesset Finance Commission approved in the second and third readings the bill on Israel's entry into the AIIB, which became the first pan-Asian economic structure with full membership of Israel in one working group with South Korea, Mongolia, Uzbekistan and several other Asian countries. Of the bank's total registered capital of US \$ 100 billion, Israel's share will be US \$ 150 million (Israel has 0.91 % of the vote), and Tel Aviv will provide commitments in the amount of US \$ 600 million in case of need to buy back shares.²²⁰

Israel's AIIB membership will open up opportunities for the integration of Israeli companies into bank-financed infrastructure projects. The Israeli Foreign Ministry hailed the AIIB as "a diplomatic achievement" and "one of the most important initiatives in terms of China's foreign policy and, in particular, for President Xi Jinping".²²¹

During Netanyahu's visit to China in March 2017, President Xi announced the intention of the two countries to consistently promote major joint projects as part of the jointly building of the BRI. Prime Minister Netanyahu also expressed the readiness of the Israeli side to actively participate in infrastructure and other cooperation within the framework of BRI,²²² and declared that Chinese-Israeli ties are "a marriage made in heaven".²²³ Chinese Prime Minister Li Keqiang reminded that "the Chinese people and the Jewish people are the great nations of the world".²²⁴

In March 2015, Premier Li Keqiang underscored in the "Report on the Work of the Government" that China should promote Free Trade Area negotiations with Israel and other countries.²²⁵ The two nations wrapped up their 7th round in November 2019, and could very well finalize the deal by the close of 2020. The idea that one of America's closest allies would enter into such an agreement with its "strategic rival" could have been accepted without enthusiasm in

²¹⁸ Established in 2015 as one of the financing arms of BRI, the Beijing-based AIIB aims to boost infrastructure connectivity in Asia and beyond.

²¹⁹ Xian Xiao, "The 'Belt and Road Initiative' and China-Israeli Relations," p. 12; "Israel Applies to Join China-backed AIIB Investment Bank," <http://mobile.reuters.com/article/idUSKBN0MS46J20150401?irpc=932>.

²²⁰ «Финансовая комиссия Кнессета утвердила ко второму и третьему чтениям законопроект о вступлении Израиля в Азиатский банк инфраструктурных инвестиций», Кнессет, 11 Января, 2016, available at: https://m.knesset.gov.il/RU/News/PressReleases/pages/Pr1464_pg.aspx.

²²¹ Mehreen Khan, "Israel Applies to Become Founding Member of China Development Bank," The Telegraph, 01 April, 2015, available at:

<http://www.telegraph.co.uk/finance/economics/11509242/Israel-applies-to-become-founding-member-of-China-development-bank.html>.

²²² Shira Efron, Howard J. Shatz, Arthur Chan, Emily Haskel, Lyle J. Morris, Andrew Scobell, "The Evolving Israel-China Relationship," p. 38.

²²³ Shannon Tiezzi, "Israel and China a 'Marriage Made in Heaven,' Says Netanyahu," The Diplomat, 22 March, 2017, available at: <https://thediplomat.com/2017/03/israel-and-china-a-marriage-made-in-heaven-says-netanyahu/>.

²²⁴ Michael Martina, "After Saudi king, China Warmly Welcomes Israel's Prime Minister," Reuters, 20 March, 2017, available at: <https://www.reuters.com/article/us-china-israel-idUSKBN16R0XX>.

²²⁵ Xian Xiao, "The 'Belt and Road Initiative' and China-Israeli Relations," p. 7.

Washington.²²⁶ However, it should be noted that this is part of the Chinese strategy to create free trade zones (FTZ) in those states that can be called traditional U.S. allies in order to facilitate the supply of goods and simplify the creation of joint ventures through the FTZ.²²⁷

1.2. Israel as a Logistics Center and a Potential Hub for China's BRI

On March 28, 2015, a year and a half after Xi Jinping's first proposal of the BRI, the Chinese National Development and Reform Commission (NDRC), the Ministry of Foreign Affairs (MFA) and the Ministry of Commerce (MOFCOM), authorized by the State Council, jointly published a document entitled "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road".²²⁸ It describes also plans for how the *Belt* will link China with the Persian Gulf and the Mediterranean Sea through CA and West Asia (passing through Gwadar, Istanbul and Tehran and through Afghanistan, Iraq, Iran and Turkey); and how the *Road* will connect China's South China Sea all the way to the Mediterranean via the Indian Ocean, Gulf of Aden, Red Sea and Suez Canal.²²⁹

Given the country's geographical position, China also needs Israel as a BRI logistics center and land bridge connecting China's trade routes from the Far East through Africa to the ME and further to Europe.²³⁰ Since BRI routes require not only seaports, but also railways, logistics centers, warehouses, airports, as well as hardware and software for the transportation system, Israeli companies can contribute to B&R projects by developing and integrating transport and logistics technologies and related systems, for example, for trains, aircraft and marine equipment.²³¹ Through BRI, China seeks to play a more active role in the ME, and improved ties with Israel could offset China's historically closer ties with other countries in the region, including Iran and Israel's Arab neighbors.²³² Some Chinese authors even see Israel's location next to the

²²⁶ "Why America Might Support a Sino-Israel Free Trade Agreement," The Times of Israel, 20 February, 2020, available at: <https://blogs.timesofisrael.com/why-america-might-support-a-sino-israel-free-trade-agreement/>.

²²⁷ Субботин Игорь, «Израиль игнорирует сигналы США об опасности Китая», Независимая газета, 24 Декабря, 2019, available at: http://www.ng.ru/world/2019-12-24/2_7760_israel.html.

²²⁸ Yitzhak Shichor, "China's Belt and Road Initiative Revisited: Challenges and Ways Forward," China Quarterly of International Strategic Studies Vol. 4, No. 1, World Century Publishing Corporation and Shanghai Institutes for International Studies, 2018, p. 42, available at: <https://www.worldscientific.com/doi/pdf/10.1142/S237774001850001X>; "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road," Issued by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China with State Council Authorization, 28 March, 2015, available at: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html.

²²⁹ Harutyunyan Aghavni, "Chinese "Belt and Road" Initiative in the Middle East and North Africa," Россия – Китай: история и культура: сборник статей и докладов участников XII Международной научно-практической конференции, Казань: Издательство «Фэн» АН РТ, 2019, с. 32, available at: https://www.academia.edu/41684296/Chinese_Belt_and_Road_Initiative_in_the_Middle_East_and_North_Africa.

²³⁰ Roi Feder, "What China's New Silk Road Means for Israel," Diplomatic Courier, 01 September, 2016, available at: <https://www.diplomaticcourier.com/chinas-new-silk-road-means-israel/>.

²³¹ Shira Efron, Howard J. Shatz, Arthur Chan, Emily Haskel, Lyle J. Morris, Andrew Scobell, "The Evolving Israel-China Relationship," p. 39.

²³² Shira Efron, Karen Schwindt, Emily Haskel, "Chinese Investment in Israeli Technology and Infrastructure: Security Implications for Israel and the United States," RAND Corporation, 2020, p. 17, available at:

Arab states as a “balancing factor” that can “give credibility to Chinese soft power in the region”, considering Israel’s limited role in the BRI due to its small size, bounded transport links with countries in its region and lack of experience in large-scale projects.²³³ Tel Aviv’s deep ties with the U.S. and the EU can help China expand its ties in the Eastern Mediterranean and the ME, and Sino-Israeli ties can enhance Israel’s role in trade between Asia and Europe.²³⁴

Chinese companies, involved in national infrastructure and construction projects in Israel, have good experience in implementing infrastructure projects at a lower price and in a shorter time.²³⁵ The ability of Chinese companies to successfully build infrastructure in a highly developed country such as Israel, not only can help Chinese infrastructure companies enter the U.S. or Europe, but will improve their image and give legitimacy to their activities, leading to additional projects in other developed states, since most BRI countries where Chinese companies are building infrastructure have low and medium incomes.²³⁶

1.3. Israel as Pivotal Location for the Implementation of Maritime Silk Road Initiative (MSRI)

To implement MSRI, China has been actively developing several global infrastructure and investment projects designed to increase the efficiency of the economic interaction of the Asian giant with its partners around the world. One such project is a network of commercial ports “String of Pearls”, similar to the “Dual Use Logistics Facility”,²³⁷ which focuses on creating Chinese strongholds or “naval posts” with military or geopolitical influence along the Indian Ocean littoral, in the Persian Gulf and the Mediterranean Sea.²³⁸

Israel has the potential to be a small but important stop on the MSR, connecting the Indian Ocean and the Mediterranean Sea through the Gulf of Aqaba and the Suez Canal.²³⁹ From the east coast of the China, the ships follow the South China Sea to the Straits of Malacca, from where they are sent to the shores of northern and northeast Africa to reach the Israeli ports via the Bab el-Eilat and Ashdod - bypassing the Suez Canal.²⁴⁰ To ensure reliable access for Chinese commercial shipments from the Red Sea to the

https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR3100/RR3176/RAND_RR3176.pdf.

²³³ Shira Efron, Howard J. Shatz, Arthur Chan, Emily Haskel, Lyle J. Morris, Andrew Scobell, “The Evolving Israel-China Relationship,” pp. 39-40.

²³⁴ Jacopo Franceschini, “Belt and Road Initiative (BRI): Reshaping the Political Scenario of the Eastern Mediterranean?” 07 November, 2018, available at: <http://mediterraneanaffairs.com/belt-road-initiative-bri-mediterranean/?fbclid=IwAR0o9I3-CyfkIrS1SzsJBZoZeHplm3gckaavxOaMR1UsASa8Ae5q94I138>.

²³⁵ Mercy A. Kuo, “Israel Balancing US-China Relations: Geostrategic Context. Insights from Shira Efron.”

²³⁶ Shira Efron, Karen Schwindt, Emily Haskel, “Chinese Investment in Israeli Technology and Infrastructure: Security Implications for Israel and the United States,” p. 18.

²³⁷ Марьясис Дмитрий, «Китай и Израиль — стратегические партнёры?».

²³⁸ Christina Lin, “The New Silk Road China’s Energy Strategy in the Greater Middle East,” Policy Focus, No. 109, The Washington Institute for Near East Policy, April 2011, p. 10, available at: <https://www.washingtoninstitute.org/uploads/Documents/pubs/PolicyFocus109.pdf>.

²³⁹ Shira Efron, Howard J. Shatz, Arthur Chan, Emily Haskel, Lyle J. Morris, Andrew Scobell, “The Evolving Israel-China Relationship,” p. 38.

²⁴⁰ “Turkey and Israel are Intercepted at Sea “Silk Road” of Iran,” CypLIVE, 12 March, 2017, available at: <http://en.cyplive.com/ru/news/turciya-i-izrail-perehvatyvayut-u-irana-morskoy-shelkovyy-put.html>.

Mediterranean, Beijing took an adopted a dual-track approach while expanding its interests in the Suez Canal corridor and following the land route through Israel.²⁴¹

The massive development of energy resources in the Eastern Mediterranean, new ports appearing on its Mediterranean shores, new trade routes between Israel and its Arab neighbors, a growing geo-economic alliance between Israel, Cyprus and Greece and significant financial resources in Israeli investment intuition make this a very attractive market BRI for China.²⁴² **China has raised its naval presence in the strait of Hormuz, Bab al-Mandeb strait, and Suez Canal as well as made ports of call across the Gulf and in Egypt, Israel and Iran. Given the natural naval points of the ME (Hormuz, Suez, Mandeb), each of which faces a high level of geopolitical uncertainty, China's modern dependence on others for providing these points of attraction and sea routes is unstable in the long run.**²⁴³ While most of these transcontinental routes will be located in Central and South Asia, the littoral states of the Eastern Mediterranean—Turkey, Lebanon, Israel and Egypt—play a crucial role in completing China's Eurasian bridges.²⁴⁴

“String of Pearls” strategy is particularly evident in the fact that China gained control of two of Israel's three sea gates, the ports of Haifa and Ashdod, which are part of China's ambitious trans-Asian strategy to use three key resources for China's future greatness: *petrochemicals, consumer markets and advanced technologies*.²⁴⁵

In 2014, one of China's largest state-owned enterprises and the second largest dredging company in the world - the China Harbor Engineering Co. Ltd - won a tender for the construction of new container terminals in Ashdod port (25 miles/40 km south of Tel Aviv), worth US \$ 3 billion,²⁴⁶ which will become the most important port for maritime trade with Europe. Ashdod on the Mediterranean coast is the destination of 90 % of Israel's international maritime traffic. It is one of the largest foreign investment projects in Israel in history, as well as one of the largest projects for the China Harbor Engineering.²⁴⁷

And in 2015, Shanghai International Port Group (SIPG), which operates the Port of Shanghai, won the bid to expand the deep-sea private Haifa Port, near Israel's alleged nuclear-armed submarines. It will also have the operation rights for the terminal for 25 years after the facilities enter into service in 2021. This new terminal is just 1 km from the docks, where U.S. warships are anchored when they call at the port of Haifa.²⁴⁸

²⁴¹ Emma Scott, “China's Silk Road Strategy: A Foothold in the Suez, But Looking to Israel,” China Brief, Vol. 15, Issue 19, The Jamestown Foundation, 10 October, 2014, p. 10, available at: https://jamestown.org/wp-content/uploads/2014/10/China_Brief_Vol_14_Issue_19_5.pdf?x71854.

²⁴² Mercy A. Kuo, “China and Israel in the Belt and Road Initiative. Insights from Roi Feder,” The Diplomat, 19 September, 2018, available at: <https://thediplomat.com/2018/09/china-and-israel-in-the-belt-and-road-initiative/>.

²⁴³ Mercy A. Kuo, “China and the Middle East: Israel's Strategic Stakes. Insights from Sam Chester,” The Diplomat, 29 August, 2018, available at: <https://thediplomat.com/2018/08/china-and-the-middle-east-israels-strategic-stakes/>.

²⁴⁴ Sam Chester, “Is China Part of the Solution or Part of the Problem in the Arab-Israeli Peace Process?” The University of Nottingham, 02 March, 2015, available at: <http://blogs.nottingham.ac.uk/chinapolicyinstitute/2015/03/02/is-china-part-of-the-solution-or-part-of-the-problem-in-the-arab-israeli-peace-process/>.

²⁴⁵ «Китай все ближе подходит к Израилю?», Кто в курсе, 25 Декабря, 2018, available at: <https://ktovkurse.com/politika/kitaj-vse-blizhe-podhodit-k-izrailyu>.

²⁴⁶ Марьясис Дмитрий, «Китай и Израиль — стратегические партнёры?».

²⁴⁷ «Китай все ближе подходит к Израилю?», <https://ktovkurse.com/politika/kitaj-vse-blizhe-podhodit-k-izrailyu>.

²⁴⁸ Altay Ath, “China, Israel, and the Geopolitics of Seaports,” The Diplomat, 16 July, 2019, available at: <https://thediplomat.com/2019/07/china-israel-and-the-geopolitics-of-seaports/>.

The Israelis allowed to rent and maintain a terminal in the port of Haifa due to traffic difficulties and increased strikes by local workers. It was assumed that new facilities built by the Chinese would unload the old port, and enterprises arriving from China would violate the Israeli state port company's monopoly. However, some observers believe that if the SIPG extends the lease of the port due to the lack of competing offers, then the Israeli authorities will be in a dependent position for a long time.²⁴⁹ It is also noteworthy that the decisions to award the Haifa tender to a Chinese company were made by the Transportation Ministry and the Ports Authority without involvement of the National Security Council and the participation of the Navy.²⁵⁰

Another long-term plan, that Israel hopes China could participate in, is building a railroad connection between the port of Eilat (in the southernmost point of Israel on the Red Sea) and the port of Ashdod, so-called "Red-Med Railway". It will connect the Red Sea to the Mediterranean Sea, thereby providing a safe alternative to the Suez Canal, and creating an inland trade and logistics center for Chinese trade between Asia and Europe via the Red Sea.²⁵¹ From Eilat goods will be transported by new railway to the port of Ashdod on the Mediterranean coast and delivered further by sea to European customers, thereby bypassing the vulnerable neck of the Suez Canal, provided that the fare on the new line remains at a fairly competitive level.²⁵²

From an Israeli perspective, the "Red-Med" would bring economic benefits as a catalyst for development of the southern Negev region. It could also improve its regional standing and strengthen its bargaining position vis-à-vis Egypt. For decades, Cairo was able to partially isolate Israel by threatening to close the Suez Canal.²⁵³ To solve the problems of competition between Egypt and Israel over China in the construction of new transport corridors between the Red and Mediterranean Seas, the presidents of China and Egypt met and discussed trilateral negotiations with Israel in December 2015.²⁵⁴

To avoid a bottleneck in the Strait of Malacca, China is building the Sino-Pakistan Economic Corridor (CPEC) as a workaround. And Bab al-Mandab will guard Beijing's military base in Djibouti. The only missing node in ensuring the security of China's Sea Lines of Communication and "String of Pearls" is the Suez Canal, for which the "Red-Med railway" is considered the ideal logistics solution.²⁵⁵ Taking into account the fact that the full railway and road corridor going to the port of Gwadar (on the Arabian Sea)

²⁴⁹ Субботин Игорь, «Израилю предрекают превращение в колонию Китая», Независимая газета, 08 Августа, 2019, available at: http://www.ng.ru/world/2019-08-08/6_7645_izrael.html.

²⁵⁰ Amos Harel, "Analysis Israel Is Giving China the Keys to Its Largest Port – and the U.S. Navy May Abandon Israel," Haaretz, 15 September, 2018, available at: <https://www.haaretz.com/israel-news/premium-israel-is-giving-china-the-keys-to-its-largest-port-1.6470527>.

²⁵¹ Alexander B. Pevzner, "China's 'New Silk Road' and the Middle East," The Jerusalem Post, 08 May, 2017, available at: [HTTP://WWW.JPOST.COM/OPINION/CHINAS-NEW-SILK-ROAD-AND-THE-MIDDLE-EAST-490157](http://WWW.JPOST.COM/OPINION/CHINAS-NEW-SILK-ROAD-AND-THE-MIDDLE-EAST-490157); "China's 'Belt and Road' Offers Middle East Opportunities Galore," Ameinfo.com, 19 June, 2017, available at: <https://ameinfo.com/money/economy/chinas-belt-road-offers-middle-east-opportunities-galore/>.

²⁵² «Баланс сверхдержав в преддверии Третьей войны в Заливе», Центр стратегических оценок и прогнозов, 25 Апреля, 2012, available at: <http://csef.ru/ru/politica-i-geopolitica/484/balans-sverhderzhav-v-preddverii-tretej-voyny-v-zalive-3050>.

²⁵³ George N. Tzogopoulos, "Greece, Israel, and China's 'Belt and Road' Initiative," Mideast Security and Policy Studies, No. 139, The Begin-Sadat Center for Strategic Studies, October 2014, p. 24, available at: <https://besacenter.org/wp-content/uploads/2017/10/139-Greece-Israel-and-Chinas-Belt-and-Road-Initiative-Tzogopoulos-Web.pdf>.

²⁵⁴ Sam Chester, "Is China Part of the Solution or Part of the Problem in the Arab-Israeli Peace Process?"

²⁵⁵ Andrew Korybko, "Why is China Choosing to Partner with Israel and Saudi Arabia?" The Duran, 25 March, 2017, available at: <https://theduran.com/china-israel-saudi-arabia/>.

between China and Pakistan, Turkey-Pakistan FTA will strengthen the interaction of Beijing, Ankara and Tel-Aviv.²⁵⁶

China has been a partner in important national initiatives, such as construction of the Red Line - the first stretch of a light rail line going from Petah Tikvah to Tel Aviv.²⁵⁷ Israel has added a rail line from the port of Haifa to Beit She'an (less than 10 km from the border with Jordan) and has invited Chinese companies to take part in a project of extending further its north-eastern spur right up to the border with Jordan. From there, a short link to the Jordanian town of Irbid will enable connection to the Jordanian rail network and on to Saudi Arabia and the Persian Gulf. Under the auspices of BRI, this international project, led by multinational corporations, and built on a centuries-old Ottoman network, with the intention of linking the Palestinian Authority and incorporating an inland logistics and trading port in Jordan, passed through non-diplomatic countries, such as Israel and Saudi Arabia.²⁵⁸

In 1997, Israel and Jordan signed an agreement on the establishment of a Special Industrial Zone (SIZ) in the Jordanian city of Irbid (it began to operate in 1998). Apparently, using the holes in the SIZ agreement, the main advantage of the work of the SIZ in Jordan is received by the Chinese, who invest in the enterprises operating there, and manage to hire cheaper Chinese workers, not Jordanians. Of the 71 companies operating in 2008 in the SIZ, the majority of employees 23 of them came from mainland China. At least 50 % of the profits from the supply of textiles to the U.S. from Irbid are received by companies with Chinese ownership.²⁵⁹

If we add to this that China is actively interested participating in the construction of a light metro in Tel Aviv and digging a tunnel on Mount Carmel in Haifa, it seems that the PRC seriously considers Israel as a logistic hub between Europe and Asia.²⁶⁰ It is believed that the strategic security implications of the tunnel on Mount Carmel and the high-speed train in Tel Aviv, were also not considered.²⁶¹

In recent years, a significant breakthrough has been made in the field of inbound Chinese tourism in Israel. As a result of a strategic decision taken in 2012 by the Israeli Ministry of Tourism to focus on attracting a large number of tourists from China, the flow of tourists from China to Israel increases by 15-30 % annually. And if in 2015 the country was visited by 47,000 Chinese tourists, then in 2016 it was already 79,000, and in 2017 their number for the first time in history exceeded 100,000, amounting to 113.6 thousand people. The increase in tourist flow from the Middle Kingdom was stimulated, in addition to the growth of general interest in Israel, as well as marketing campaigns and simplification of visa procedures.²⁶²

50 weekly flights help not only to establish an exchange of tourist flows but learn to understand each other's culture and mentality.²⁶³ By early 2019, there were direct flights from Beijing, Shanghai, Hainan and Chengdu to Israel, which not only bring economic benefits of tourism but also greatly promote exchanges and cooperation between Israel and China in various fields. With the booming China-Israel tourism industry, China's e-commerce giant Alibaba has launched payment service in Israel since January 2018 to provide convenience for Chinese tourists

²⁵⁶ "Turkey and Israel are Intercepted at Sea "Silk Road" of Iran," <http://en.cyplive.com/ru/news/turciya-i-izrail-perehvatyvayut-u-irana-morskoy-shelkovyy-put.html>

²⁵⁷ Svetlova Ksenia, "Will Post-Coronavirus World Bring Chill to Israel-China Relations?" Al-Monitor, 22 April, 2020, available at: <https://www.al-monitor.com/pulse/originals/2020/04/israel-china-us-benjamin-netanyahu-coronavirus-university.html>.

²⁵⁸ Alexander B. Pevzner, "China's 'New Silk Road' and the Middle East."

²⁵⁹ Марьясис Дмитрий, «Китай и Израиль: 25 лет экономического сотрудничества», Азия и Африка сегодня, № 7, 2018, с. 42.

²⁶⁰ Марьясис Дмитрий, «Китай и Израиль — стратегические партнёры?».

²⁶¹ Amos Harel, "Analysis Israel Is Giving China the Keys to Its Largest Port – and the U.S. Navy May Abandon Israel."

²⁶² Марьяси Дмитрий, «Китай и Израиль: 25 лет экономического сотрудничества», с. 42.

²⁶³ Халдей Александр, «Вашингтон в панике: Китай уводит Израиль».

in Israel. At present, Alipay is available at nearly 100 vendors in Israel, while Tencent, Alibaba's competitor in China, has geared up to launch WeChat payment service in Israel.²⁶⁴

2. The Promotion of Innovation on China-Israel Relations and the Increase in China's Investment in Israel.

2.1. Israel's Attractiveness for China as a "Start-up Nation"

In order to achieve its ambitions to become a leading superpower and dominate the global high-tech industry, China uses not only the strategy of BRI, but also the policy "Made in China 2025" (MIC 25) - a state industrial initiative aimed at opening their capital markets.²⁶⁵ China wants to become a world leader in advanced technology, both for commercial and military purposes, and has many national plans designed to stimulate the development of its technology sector. The Chinese government is issuing various industry-specific plans, such as the *Next-Generation Artificial Intelligence Development Plan, released in July 2017*. Key plans and policies include the *National Long- and Medium-Term Plan for Science and Technology Development (2006–2020)*, *Internet Plus*, and *MIC 2025*.²⁶⁶

The MIC 2025 Initiative, launched by Prime Minister Li Keqiang in 2015, aimed at modernizing China's industrial potential, consolidating China's global leadership position in high technology, reducing the country's dependence on foreign technology imports, and investing in significant funds in their own innovations to create Chinese companies that can compete both domestically and around the world. China sees MIC 2025 as a chance to fully integrate into the global manufacturing chain and more effectively cooperate with industrialized economies.²⁶⁷ Beijing's ambitious plan to create one of the world's most advanced and competitive economies using innovative manufacturing technologies ("smart manufacturing") aims to turn the country into a "manufacturing superpower" in the coming decades and challenge the economic primacy of today's leading economies and international corporations.²⁶⁸

In July 2017, China's state council released its new generation artificial intelligence (AI) development plan, intended to make China the leading global powerhouse in AI by 2030. In July 2018, two state-backed Chinese companies, China Merchants Group and peer SPF Group, announced a partnership with London-based investment firm Centricus to launch a US \$ 15 billion fund that will invest in or acquire tech companies in both China and globally.²⁶⁹

²⁶⁴ "Belt and Road News Network (BRN)," Belt and Road News, 21 December, 2019, available at: <https://www.beltandroad.news/2019/12/21/belt-road-boosts-china-israel-economic-trade-cooperation/>.

²⁶⁵ "Made in China 2025' vs 'Make America Great Again," Belt and Road News, 03 December, 2019, available at: <https://www.beltandroad.news/2019/12/03/made-in-china-2025-vs-make-america-great-again/>.

²⁶⁶ Shira Efron, Karen Schwindt, Emily Haskel, "Chinese Investment in Israeli Technology and Infrastructure: Security Implications for Israel and the United States," p. 12.

²⁶⁷ "Made in China 2025, Backgrounder," Institute for Security & Development Policy, June 2018, p. 1, available at: <https://isd.eu/content/uploads/2018/06/Made-in-China-Backgrounder.pdf>.

²⁶⁸ Jost Wübbeke, Mirjam Meissner, Max J. Zenglein, Jaqueline Ives, Björn Conrad, "Made in China 2025. The Making of a High-Tech Superpower and Consequences for Industrial Countries," Papers on China No 2, Mercator Institute for China Studies (MERICS), December 2016, p. 6, available at: https://www.merics.org/sites/default/files/2017-09/MPOC_No.2_MadeinChina2025.pdf.

²⁶⁹ Hagar Ravet, "China's Minister of Science Wang Zhigang on a Two-Day Visit to Israel," CTech, 19 August, 2018, available at: <https://www.calcalistech.com/ctech/articles/0,7340,L-3744592,00.html>.

Thus, China is making its move from a commodity manufacturer economy to a high-tech one – and Israel is playing a key part.²⁷⁰ Since 2005, when defensive and diplomatic relations between China and Israel were in decline, China was still looking for opportunities for technological cooperation with Israel. Chinese companies have set their sights on Israeli commercial technology in line with China's national mandate to become a world leader in industrial technology by 2025.²⁷¹ Israeli technology attracts Chinese companies because many of them have global operations and the same standards as in Silicon Valley, but without sky-high cost estimates. Chinese investment in Israel covers almost every major breakthrough technology sector in industries such as autonomous and electric vehicles, where major Chinese automakers support research centers. In other sectors, such as the use of artificial intelligence, Israel is one of the leaders in almost every area.²⁷²

It is no coincidence that Chinese investors have focused on Israel, the “start-up nation”, with the highest number of start-ups per capita of any country in the world and the highest absolute number outside of Silicon Valley. Israel is especially known for its high-tech sector, with thousands of well-regarded companies focusing on cybersecurity, defense, agriculture, biotechnology and pharmaceuticals—all of which have found eager investors in China.²⁷³ Israeli entrepreneurs are highly sought after in China, predominantly in the fields of mobile and web technologies, telecommunications, gaming, clean-tech, agro-tech and digital health, which all go hand in hand with Israeli high-tech expertise.²⁷⁴

In 2018, 12 % of all investments in Israeli startups were Chinese. Regarding large investments, whose size is US \$ 25 million or more, 25 % of all investments in Israeli startups are of Chinese origin.²⁷⁵ More than 1,000 Chinese companies are active in Israel and several hundred Israeli in China. Of all foreign investments in Israeli hi-tech, 20 % belong to the Chinese.²⁷⁶

However, some experts consider that for the U.S. and other major industrialized democracies, the Chinese tactics of MIC 2025 not only undermine Beijing's stated commitment to international trade rules, but also pose a security risk and are based on discriminatory treatment of foreign investment, forced technology transfer, intellectual property theft and cyber espionage. This prompts the U.S. President Donald J. Trump to set tariffs on Chinese goods and block several China-backed acquisitions of technology companies.²⁷⁷ In addition to the U.S. trade war, which is an important tool to curb the rapid growth of its strategic competitor China, Washington has also

²⁷⁰ David Shamah, “Israeli Tech to Power a Robot Revolution in China,” *The Times of Israel*, 08 October, 2015, available at: <https://www.timesofisrael.com/israeli-tech-to-power-a-robot-revolution-in-china/>.

²⁷¹ Mercy A. Kuo, “China and the Middle East: Israel’s Strategic Stakes. Insights from Sam Chester.”

²⁷² «Китай наращивает инвестиции в технологический сектор Израиля», Рамблер, 20 Августа, 2018, available at: <https://finance.rambler.ru/economics/40377879-kitay-naraschivaet-investitsii-v-tehnologicheskii-sektor-izrailya/?updated>.

²⁷³ Sharone Tobias, “China’s Investment in Israel’s Technology Sector,” *The University of Nottingham*, 26 February, 2015, available at: <http://blogs.nottingham.ac.uk/chinapolicyinstitute/2015/02/26/chinas-investment-in-israels-technology-sector/>.

²⁷⁴ Barnea Jaffa Lande, “China Increased Tech Investments in Israel,” *Lexology*, 25 June, 2017, available at: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=6f84b814-ea73-4b61-93bc-25bedc9ef188>.

²⁷⁵ Субботин Игорь, «Израиль рискует стать шпионским форпостом Китая», *Независимая газета*, 25 Марта, 2019, available at: http://www.ng.ru/world/2019-03-25/1_7539_israel.html.

²⁷⁶ Халдей Александр, «Вашингтон в панике: Китай уводит Израиль».

²⁷⁷ James McBride, Andrew Chatzky, “Is ‘Made in China 2025’ a Threat to Global Trade?” *Council on Foreign Relations*, 13 May, 2019, available at: <https://www.cfr.org/backgrounder/made-china-2025-threat-global-trade>.

put the MIC 2025 at the forefront, trying to hinder the development of China's high-tech sector, including artificial intelligence, chip manufacturing, and 5G technology.²⁷⁸ Meanwhile, many other countries have tightened control over foreign investment, and debate has intensified on how to respond to China's behavior.²⁷⁹

2.2. China-Israel Cooperation in Innovation Economy

The successes of military-technical cooperation (MTC) have pushed the Chinese leadership and business people to look closely at Israel in terms of evaluating its successes in developing China's innovation economy.²⁸⁰ China's unique interest in Israel is evidenced by the dozens of delegations of senior government officials and businesspeople who have visited Israel in recent years. Representatives of large companies and private investors from China often arrive in Israel in an attempt to crack "the Israeli code", to understand the local innovation ecosystem and to implement the innovative and entrepreneurial Israeli character into their own DNA.²⁸¹

China and Israel have both made innovation a top priority in their domestic development strategies. China's strategy of pursuing innovation on three investment direction: *bilateral, regional, and global*, has become an essential part of China's "New Era" vision of a country of innovators, as articulated by Xi Jinping in his 2017 speech to the leadership of the Chinese Communist Party (CCP) at the 19th Party Congress. In addition, through many projects under the BRI, China promotes and invests in innovation, both regionally and globally. At the regional level China seeks large investments in industrial parks in countries neighboring China, such as Vietnam, Thailand and Russia. At the global level, under the BRI flag, China seeks and invests in innovation in less developed countries such as Africa, as well as in countries with developed innovative economies such as Switzerland and Belgium. If, in the framework of investment diplomacy with innovation, China and Israel cooperate on a bilateral basis, within the framework of the BRI, in the context of Beijing's desire for scientific and technological innovation, it cooperates at the global level.²⁸²

Technology and innovation was one of the main topics of conversation during the two separate visits of Prime Minister Benjamin Netanyahu and then-President Shimon Peres to Beijing.²⁸³ In May 2014, Liu Yandong, Deputy Prime Minister of China, during his visit to Israel, attended the first Innovation Conference in Israel, and published an article entitled "to Make China-Israel STI Cooperation Bloom" on the Jerusalem Post. In January 2015, in Beijing, at the first meeting of China-Israel Innovation Cooperation Joint Committee, the two sides signed "*the Three-Year Action Plan for Cooperative Innovation*", including the establishment of the *Cooperative Innovation Center*, set-up of *China-Israel "7+7 University Research*

²⁷⁸ Han Jianwei, "Can US Disrupt Sino-Israeli Cooperation?" Global Times, 22 January, 2019, available at: <http://www.globaltimes.cn/content/1136611.shtml>.

²⁷⁹ James McBride, Andrew Chatzky, "Is 'Made in China 2025' a Threat to Global Trade?"

²⁸⁰ Марьясис Дмитрий, «Китай и Израиль — стратегические партнёры?».

²⁸¹ Avi Luvton, "An Economic Powerhouse and a Rising Hi-Tech Superpower – 25 Years of Diplomatic Relations Between China and Israel," The Times of Israel, 23 March, 2017, available at: <https://blogs.timesofisrael.com/an-economic-powerhouse-and-a-rising-hi-tech-superpower-25-years-of-diplomatic-relations-between-china-and-israel/>.

²⁸² Hadas Peled, Marica Don Harpaz, "Innovation as a Catalyst in the China-Israel Investment Relationship: The China-Israel BIT (2009) and the Prospective FTA," Hebrew University of Jerusalem Legal Studies Research Paper No. 01-18, January 2018, pp. 3-4.

²⁸³ Sharone Tobias, "China's Investment in Israel's Technology Sector."

Federation”, agreement on the 2015-2019 *Cultural Cooperation Action Plan*, and the start of construction of *China-Israel Changzhou Innovation Park*.²⁸⁴

In March 2017, Beijing hosted a meeting between Chinese President Xi Jinping and Israeli Prime Minister Benjamin Netanyahu. The parties announced the creation of an innovative comprehensive partnership.²⁸⁵ In 2018, Israel and China held the fourth intergovernmental “*Innovation Conference: Israel-China*” for the establishment of a comprehensive partnership in the field of innovation. A Sino-Israeli trading platform has been created, the first of its kind in China. And immediately, 4 patents were acquired, which Tel Aviv University possessed: *from the field of intellectual production, smart cities, digital economy and biomedicine*. The Chinese bought a patent to detect neuropathy for a symbolic sum of US \$ 49 thousand, acquiring not supporters, but advocates and lobbyists. The first China-Israel Changzhou Innovation Park (CIP), created by the two governments in the area of complementary technological innovation, was founded in Changzhou²⁸⁶ for Israeli companies seeking to open a branch in China and to give Israeli companies a “soft landing” in the Chinese market, to facilitate the adaptation of Israeli technology in the Middle Kingdom.²⁸⁷ China is encouraging the establishment of Israeli innovative enterprise in China, such as Shouguang’s Water City, which incorporates Israeli water technologies.²⁸⁸

2.3 Israeli-China Research and Development (R&D) Collaboration

A more substantial channel of Israeli technology transfer to China is R&D collaboration between companies and academic institutions of both states, as well as R&D activity of Israeli companies in China. In the early 2000s, Israeli government bodies and Venture capital (VC) firms started to promote technological-commercial cooperation between companies in the two states. The national academic science foundations in the two countries signed an agreement in 2012 to support joint research projects in science and engineering (Council for Higher Education). While the projects are purely academic, some of them, for example, in nanotechnology, new materials, and satellite technology, can be of military relevance.²⁸⁹

In September 2013, Tel Aviv University (TAU) and Tsinghua University signed a memorandum of understanding to establish the XIN (“new” in Mandarin Chinese) Center. It should become one of the largest academic R&D centers in both countries, develop strategic cooperation in research and teaching, and will also serve as an international center for scientific and technological innovation for research both in the early stages and projects that can be prepared for market. Two governments provided funding for the project, but most of the money came from private sources in

²⁸⁴ Xian Xiao, “The “Belt and Road Initiative” and China-Israeli Relations,” p. 8; “China, Israel Look forward to Closer Innovative Cooperation,” *Global Times*, 12 August, 2018, available at: <http://www.globaltimes.cn/content/1115054.shtml>.

²⁸⁵ «Китай инвестировал в Израиль \$16,5 млрд в 2016 году», *IT Business Week Israel*, 14 Мая, 2017, available at: <https://itbusinessweek.com/china-israel-2016-16-5b/>.

²⁸⁶ Халдей Александр, «Вашингтон в панике: Китай уводит Израиль».

²⁸⁷ Avi Luvton, “An Economic Powerhouse and a Rising Hi-Tech Superpower – 25 Years of Diplomatic Relations Between China and Israel,” *The Times of Israel*, 23 March, 2017, available at: <https://blogs.timesofisrael.com/an-economic-powerhouse-and-a-rising-hi-tech-superpower-25-years-of-diplomatic-relations-between-china-and-israel/>.

²⁸⁸ “Israel and China: Toward a Comprehensive Innovative Partnership,” *Israel Defense*, 22 March, 2017, available at: <https://www.israeldefense.co.il/en/node/28943>.

²⁸⁹ Yoram Evron, “Between Beijing and Washington: Israel’s Technology Transfers to China,” *Journal of East Asian Studies*, Vol. 13, Issue 3, December 2013, pp. 517-518, available at: https://www.academia.edu/19603521/Between_Beijing_and_Washington_Israel_s_Technology_Transfers_to_China.

both countries.²⁹⁰ In 2014, TAU and Tsinghua launched a US \$ 300 million joint center for innovative research and education, initially focusing on nanotechnology,²⁹¹ particularly with medical and optics applications, but will later expand to other areas, such as raw materials, water treatment, and environmental issues.²⁹²

On December 16, 2015, the Technion-Israel Institute of Technology, a world leader in science and technology education, funded by billionaire Lee Ka-shing in the amount of US \$ 130 million, laid the foundation for the establishment of the Guangdong Technion Israel Institute of Technology (GTIIT) in Shantou (Guangdong Province, PRC). For the Technion, GTIIT means increasing global reach and status, and the industrial park planned for the GTIIT campus will serve as a stronghold for Israeli companies to crack key markets in the U.S. and China.²⁹³

To bring down the cost of production for the many consumer and industrial products made in its factories, China is undergoing a robotics revolution, installing machines to replace people on the assembly line, and working with Israel to develop smarter and better robots, via the newly established Sino-Israeli Robotics Institute. It will be the centerpiece of a new US \$ 2 billion industrial park in the Guangzhou region of China that will be built around the technology developed jointly by Israeli and Chinese researchers. It is noteworthy that some Israeli scientists believe that laid-off workers who will be replaced by robots will eventually find more paid jobs with a higher status, and that automation will not lead to higher unemployment, but to expand the economy, resulting in more workers places than lost, which is the goal of China.²⁹⁴

Israeli-Chinese private equity firm Infinity Group and Neusoft Corporation - China's largest IT Corporation, holding a 50 % share of the medical market in China - have approved the establishment of a US \$ 250 million investment to back Israeli life science companies operating in China. This fund will assist Israeli medical companies to connect with the Chinese market through the integration of cloud-based platforms, which assists Israeli life science companies with regulatory approvals and product promotion in China.²⁹⁵

The state structures of both countries have also formed special programs to support bilateral scientific and technical cooperation with an applied bias, making it possible for joint research and development to receive state money on preferential terms from the governments of both countries. In the Chinese case, it can be state structures of a regional scale. In fact, these programs are unique funds that invest in projects if they meet established requirements. It is important that, most often, the money received should not be returned to the company in case of failure. And if successful, the government agencies that issued the money will receive royalties until the grant is fully repaid.

²⁹⁰ David Shamah, "Israel, China to Open \$300 Million Research Center," *The Times of Israel*, 19 May, 2014, available at: <http://www.timesofisrael.com/israel-china-to-open-300-million-research-center>.

²⁹¹ Sharone Tobias, "China's Investment in Israel's Technology Sector."

²⁹² "TAU and Tsinghua University Launch \$300M Research Center," Tel Aviv University, 27 May, 2014, available at: https://english.tau.ac.il/news/xin_center.

²⁹³ "Launch of First Israeli University in China," Technion Israel Institute of Technology, 16 December, 2015, available at: <https://www.technion.ac.il/en/launch-of-first-israeli-university-in-china-five-thousand-in-attendance-for-groundbreaking-of-guangdong-technion-israel-institute-of-technology/>.

GTIIT will be comprised of three units: the College of Engineering; the College of Science; and the College of Life Science. GTIIT will offer high-level, innovative and research-oriented undergraduate and graduate education. Investments in this collaboration will also benefit research facilities and infrastructure on the Technion campus in Haifa. It will also become an anchor in the Far East, which complements Technion's partnership with Cornell University at the Jacobs Technion-Cornell Institute at Cornell Tech in New York City.

²⁹⁴ David Shamah, "Israeli Tech to Power a Robot Revolution in China."

²⁹⁵ Barnea Jaffa Lande, "China Increased Tech Investments in Israel," *Lexology*, 25 June, 2017, available at: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=6f84b814-ea73-4b61-93bc-25bedc9ef188>.

Such financial infrastructure stimulates the effective and intensive development of scientific and technical cooperation between China and Israel.²⁹⁶

2.4. China as a Strategic Market for Israel: Israel as a Strategic Investor for China

Though situated in a turbulent region, Israel is an island of relative stability with the highest “B&R risk on investment” ranking.²⁹⁷ Israel ranked as the second lowest investment risk on the Economist Intelligence Unit BRI risk index, making investment in the market highly attractive for China, which is currently looking for a more strategic regional footprint. China is likely to pay more attention to the fact that Israel does not have more serious national security problems than in the past, which will give Israel more leverage as a stable, prosperous and growing geopolitical force in the region.²⁹⁸

Against the backdrop of increased confrontation between China and the U.S., forcing Chinese investors to reduce their presence in this market, in 2016 there was an unprecedented increase in investment from China to Israeli high-tech. If in 2015 the amount of Chinese investment in Israeli companies was less than a billion dollars, then in 2016 it soared to a fantastic figure of US \$ 16.5 billion.²⁹⁹ A significant portion of this amount came from investing in Israeli startup companies, with a focus on the field of information and computer (cyber) security and medical technologies.³⁰⁰ The MSRI agreement with Israel includes Chinese investments in several sectors as renewable energy, the use of solar energy (solar energy technologies), robotics, telecommunications, chemicals market, biotechnology, agriculture, irrigation and the secondary use of water resources, infrastructures beyond ports and other areas of high technology.³⁰¹

In 2001, Netafim, a leading Israeli agri-tech company and a world leader in drip irrigation systems, invested in its first manufacturing facility in China.³⁰² The Israel Global Environment Service (GES) is participating in a US \$ 5 million water treatment project in Inner Mongolia of China.³⁰³ The Chinese “water city” Shaoxin has benefited from Israel’s innovative water technologies for developing municipal, agricultural and industrial water infrastructure. Such cooperation will be adopted in the northwestern part of China - in the Xinjiang province, where China seeks to stimulate development in order to maintain stability in the region, as well as bridge the economic gap between the eastern and western parts of the country. The introduction of Israeli inventions and technological solutions in the field of agriculture, water supply and renewable energy sources can help China turn the country’s west into an agricultural production center in order to meet China’s growing food needs.³⁰⁴

²⁹⁶ Марьясис Дмитрий, «Китай и Израиль — стратегические партнёры?».

²⁹⁷ Roi Feder, “What China’s New Silk Road Means for Israel.”

²⁹⁸ Mercy A. Kuo, “China and Israel in the Belt and Road Initiative. Insights from Roi Feder.”

²⁹⁹ Марьясис Дмитрий, «Китай и Израиль — стратегические партнёры?».

³⁰⁰ «Китай инвестировал в Израиль \$16,5 млрд в 2016 году», IT Business Week Israel, 14 Мая, 2017, available at: <https://itbusinessweek.com/china-israel-2016-16-5b/>.

³⁰¹ Jacopo Franceschini, “Belt and Road Initiative (BRI): Reshaping the Political Scenario of the Eastern Mediterranean?” Mediterranean Affairs, 07 November, 2018, available at: http://mediterraneanaffairs.com/belt-road-initiative-bri-mediterranean/?fbclid=IwAR0o9I3-CyfkIrS1SzJBZoZeHplm3gcKaavxOaMR1UsASa8Ae5_q94II38;

Ханин Зэев, «Израильско-китайский вектор, или зачем Пекину Ближний Восток», 9tv.co.il, 05 Августа, 2017, available at: <http://9tv.co.il/news/2017/08/05/246355.html>.

³⁰² Hadas Peled, Marica Don Harpaz, “Innovation as a Catalyst in the China-Israel Investment Relationship: The China-Israel BIT (2009) and the Prospective FTA,” p. 10.

³⁰³ Aron Shai, “Sino-Israeli Relations: Current Reality and Future Prospects,” p. 26.

³⁰⁴ Galia Lavi, Jingjie He, and Oded Eran, “China and Israel: On the Same Belt and Road?”

Strategic Assessment, Vol. 18, No. 3, October 2015, p. 86, available at: [https://www.inss.org.il/wp-content/uploads/systemfiles/adkan18_3ENG%20\(4\)_Lavi,%20He,%20Eran.pdf](https://www.inss.org.il/wp-content/uploads/systemfiles/adkan18_3ENG%20(4)_Lavi,%20He,%20Eran.pdf).

One of China's biggest and best-known technology companies, Baidu, is also keen on investments. Ping An Ventures, a major Chinese VC fund, has made investments in eight Israeli companies.³⁰⁵ In 2004, after receiving a number of requests from various foreign VC funds, China's first foreign-funded onshore RMB denominated license was granted to Infinity. Furthermore, one of the group's companies, a leading global manufacturer in the chip industry, became the first company with a foreign co-founder to go public on the Shanghai Stock Exchange. Infinity, on its part, pledged to introduce, invest, and generate innovation in China.³⁰⁶ ECI Telecom, a maker of telecommunications equipment, initially entered the market through a joint venture, but in the course of 2006 took over full control of the venture.³⁰⁷

Another method of importing Israeli technology into China is acquisition of Israeli companies by Chinese.³⁰⁸ The China National Chemical Corporation bought Israeli pesticides manufacturer ADAMA Agricultural Solutions Ltd. for US \$ 2.4 billion in 2011.³⁰⁹ In 2014, state-owned Bright Food Group Co bought a 70 % stake in Israeli dairy company Tnuva, one of the most famous Israeli companies, for a deal worth US \$ 960 million.³¹⁰ China purchased controlling shares in Makhteshim Agan by Chinese state-owned firm ChemChina in 2011, the purchase of Alma Lasers by Fosun Pharma in 2013, and the acquisition of Ahava Cosmetics by Fosun in 2016.³¹¹ Unlike the stark opposition that state-owned Chinese firms often run into when they claim a stake in foreign energy or mineral companies in the West, the deal with ChemChina was mostly welcomed in Israel precisely because it was probably approved by the Politburo and interpreted as a sign of China's confidence in the future of Israel.³¹² Israeli company, Nextec Technologies, which developed measurement technology for the auto-motive and aviation industries, was acquired by a Chinese company in 2014.³¹³ China has become a major buyer of Israeli agricultural technology from companies such as Netafim, the world leader in drip irrigation systems.³¹⁴

Chinese investors are interested in several of Israel's largest arms exporters — Israel Aerospace Industries, Rafael, and Elbit Systems. The first two are state-owned corporations, but all three have "daughters" in the U.S. who also develop modern weapons.³¹⁵

Experts explain that one of the reasons for such a sharp increase in Chinese investment in Israel was their reduction in the U.S. and the redirection of the flow of Chinese investment by tightening regulation in the U.S., as well as lower ratings of Israeli companies compared to American ones.³¹⁶ However, it should be noted that Israel did not want to oppose the U.S. and

³⁰⁵ Sharone Tobias, "China's Investment in Israel's Technology Sector."

³⁰⁶ Hadas Peled, Marica Don Harpaz, "Innovation as a Catalyst in the China-Israel Investment Relationship: The China-Israel BIT (2009) and the Prospective FTA," p. 10.

³⁰⁷ Aron Shai, "Sino-Israeli Relations: Current Reality and Future Prospects," p. 26.

³⁰⁸ Yoram Evron, "Between Beijing and Washington: Israel's Technology Transfers to China," p. 518.

³⁰⁹ Sharone Tobias, "China's Investment in Israel's Technology Sector."

³¹⁰ Ibid.; Jinitzail Hernandez, David Lee, "East Asia Soft Power Strikes Hard in Middle East," The Jerusalem Post, 11 August, 2018, available at: <https://www.jpost.com/International/East-Asia-soft-power-strikes-hard-in-Middle-East-564616>.

³¹¹ Avi Luvton, "An Economic Powerhouse and a Rising Hi-Tech Superpower – 25 Years of Diplomatic Relations Between China and Israel."

³¹² Niv Horesh, "Israel's Geo-Politics in the Early 'Chinese Century'," The Chinese Journal of International Politics, Vol. 4, 2011, p. 299.

³¹³ Shira Efron, Howard J. Shatz, Arthur Chan, Emily Haskel, Lyle J. Morris, Andrew Scobell, "The Evolving Israel-China Relationship," p. 39.

³¹⁴ Aron Shai, "Sino-Israeli Relations: Current Reality and Future Prospects," p. 26.

³¹⁵ Субботин Игорь, «Израиль рискует стать шпионским форпостом Китая».

³¹⁶ «Китай инвестировал в Израиль \$16,5 млрд в 2016 году», <https://itbusinessweek.com/china-israel-2016-16-5b/>.

strictly adhered to its understanding of the mid-2000s with the U.S., according to which scientific and technical cooperation with China includes only civilian know-how. But China's direct investment in Israel's high-tech industry is relatively small and sporadic. More than 90 % of China's direct investment in Israel at the end of 2018 was made by purchases of only three companies, of which only one is a high-tech company. The remaining technology investments are limited to a few hundred million U.S. dollars per year. Other Chinese investments in Israel are through VC funds, providing investors with very limited access to know-how. Overall, by mid-2018 Chinese investments in Israel constituted just 4 % of Israel's foreign direct investments (FDI), compared to the U.S. with a share of 35 %. Considering the limited flow of Chinese FDI to Israel (around US \$ 100 million in 2018 out of the total US \$ 21.8 billion), China is far from gaining a foothold in Israel's high-tech sector.³¹⁷ Meanwhile, it is very difficult to determine the full scope of Chinese FDI in Israel, since in many cases, investments were carried out through off-shore Chinese companies.³¹⁸

3. The Obstacles and Prospects for the Development of China-Israel Relations

Of course, relations between Israel and China are not without problems. The most vulnerable areas are now at risk: Israeli spy technology and the defense sector.³¹⁹ A 2019 RAND corporation report states that current and former Israeli parliamentarians have pointed out many problems that could arise with Chinese investment, including the "risk of cyber espionage by the PRC and corruption crimes", as well as the possibility of gaining control of China over Israel's basic infrastructure, especially important to the national security of Israel.³²⁰ It is known that the Americans supported Israel on key issues of Jerusalem and sovereignty in Judea and Samaria and now demand that their younger ally curtail a significant part of their cooperation with China.³²¹

Some representatives of the Western intelligence community called Israel's decision to award a Haifa tender to a Chinese company a serious threat to the security of the Jewish state.³²² This caused serious criticism from the U.S. for security reasons, since the anchoring of U.S. Navy ships close to Chinese targets makes them easy prey to China's intelligence activities.³²³ The civilian port in Haifa is adjacent to the exit route from the neighboring naval base, which houses the Israeli submarine fleet (which has the ability to deliver a second strike at launching nuclear missiles).³²⁴ The scandal was also caused by the fact that the Chinese company is developing an underground section of the Tel Aviv tram metro station, which is only tens of meters from the General Staff building and the main military intelligence directorate.³²⁵ *Israeli Navy Brigadier General Shaul Horev* notes that since Americans now turn most of their attention to

³¹⁷ Yoram Evron, "Why is the United States Concerned about Israel-China Technology Cooperation?" East Asia Forum, 15 November, 2019, available at: <https://www.eastasiaforum.org/2019/11/15/why-is-the-united-states-concerned-about-israel-china-technology-cooperation/>.

³¹⁸ Hadas Peled, Marica Don Harpaz, "Innovation as a Catalyst in the China-Israel Investment Relationship: The China-Israel BIT (2009) and the Prospective FTA," p. 11.

³¹⁹ Субботин Игорь, «Израиль рискует стать шпионским форпостом Китая».

³²⁰ Исаев Максим, «Atlantic: США обеспокоены инвестициями КНР в Израиль», ИА REGNUM, 12 Июля, 2019, available at: <https://regnum.ru/news/polit/2664450.html>.

³²¹ «Нетаньяху сделает все для сохранения отношений с Китаем», ИА Реалист, 26 Мая, 2020, available at: <http://realtribune.ru/news/news/4326>.

³²² Субботин Игорь, «Израиль игнорирует сигналы США об опасности Китая».

³²³ Altay Athi, "China, Israel, and the Geopolitics of Seaports."

³²⁴ Amos Harel, "Analysis Israel Is Giving China the Keys to Its Largest Port – and the U.S. Navy May Abandon Israel."

³²⁵ Субботин Игорь, «Израиль игнорирует сигналы США об опасности Китая», Независимая газета, 24 Декабря, 2019, available at: http://www.ng.ru/world/2019-12-24/2_7760_israel.html.

the South China Sea and the Persian Gulf, Israel should strengthen its status as a strategic base for the Americans.³²⁶ According to several former senior Pentagon and navy personnel, once China is in the picture, the Israeli navy will not be able to count to maintain close relations with the Sixth Fleet.³²⁷ It is no coincidence that in December 2019, Zhai Jun, special envoy of the Chinese government in the ME, who made a working trip to the region, condemned U.S. pressure on the Israeli government to block Chinese investment.³²⁸

Among some analysts there is an opinion that although Beijing has spoken about its intentions to have foreign bases, however, under the pretext of creating a trade route from the Indian Ocean through the Suez Canal to Europe, it buys ports, for example, the port of Piraeus in Greece,³²⁹ Italian port of Trieste, and even acquired base in Djibouti.³³⁰

The Israeli intelligence community also protests against the admission of one of the Chinese companies to build a new desalination plant 15 km south of Tel Aviv, where the nuclear facility is located. This can be undertaken by local companies IDE Technologies and Hutchison Water International (a subsidiary of Hong Kong-based Hutchison Holdings), with Chinese participation. The problem is that the desalination plant, which is supposed to produce about 200 million cubic meters of water per year, was planned to be built in the area where the Israeli Air Force Palmahim is located, as well as the Nahal Soreq nuclear center, which was built under a contract with the U.S. in 1955 and in the territory of which the first nuclear reactor in Israel is located.³³¹ This was the reason why the head of the security service of the Israel Defense Forces (IDF) Nir Ben-Moshe sent a letter to the Israeli Ministry of Energy with an objection to participation in the tender of Hutchison Water International.³³²

Investigations by Israeli counterintelligence experts have shown that links between Israeli businesses and U.S. defense contractors are the subject of scrutiny by Chinese hackers. They consider it likely that China perceives Israel as a window through which it can gain access to U.S. secret programs.³³³

Anyway, in a difficult situation, Israel cannot afford to lose either its ally - the U.S., or China, its largest economic partner with significant investment and infrastructure potential. However, maintaining a delicate balance is becoming increasingly difficult, because on the one hand, construction has already begun in the port of Haifa, and on the other hand, Washington is increasingly disagreeing with the withdrawal of the Sixth Fleet from Haifa. In addition to the importance of global competition between the U.S. and China, the problem of the regional influence of the expanded port of Haifa and the influence of a complex network

³²⁶ «Израиль передаёт Китаю управление портом Хайфы – Haaretz», ИА Реалист, 16 Сентября, 2018, available at: <http://realtribune.ru/news/news/1075>.

³²⁷ Amos Harel, “Analysis Israel Is Giving China the Keys to Its Largest Port – and the U.S. Navy May Abandon Israel.”

³²⁸ «Спецпосланник КНР на Ближнем Востоке: США запугивают Израиль, пытаются блокировать китайские инвестиции», NEWSru.co.il, 10 Декабря, 2019, available at: <http://newsru.co.il/finance/10dec2019/china307.html>.

³²⁹ «Израиль передаёт Китаю управление портом Хайфы – Haaretz», <http://realtribune.ru/news/news/1075>.

³³⁰ Субботин Игорь, «Израилю предрекают превращение в колонию Китая».

³³¹ Субботин Игорь, «Китай добрался до ядерного реактора Израиля», Независимая газета, 10 Сентября, 2019, available at: http://www.ng.ru/world/2019-09-10/1_7672_anxiety.html.

³³² Субботин Игорь, «Китай прибирает к рукам стратегическую инфраструктуру Израиля», Независимая газета, 31 Октября, 2019, available at: http://www.ng.ru/world/2019-10-31/1_7717_israel.html.

³³³ Субботин Игорь, «Израиль рискует стать шпионским форпостом Китая».

of relations in the ME, when more trade begins to flow into the region through the Israeli port, which is expanded and served by the Chinese, is equally important.³³⁴

4. Conclusion

As we know, Israel's relations with China have not developed easily. Their official aspect has long been hindered by the ideological confrontation between the two countries in the Cold War era, the support that Beijing provided to the Palestine Liberation Organization and other Arab opponents of the Jewish state. Only in the early 1990s, shortly after the establishment of full diplomatic relations between the two countries (January, 1992), the existence of various cooperation schemes between Jerusalem and Beijing in the previous period was first announced, and cooperation in the fields of economics, high technology, agriculture and especially in the military industry began to develop rapidly. However, Israeli-Chinese defense cooperation was practically frozen at the beginning of the new century under pressure from the United States. And the military sphere, which initially was primarily of interest to Beijing in relations with Israel, began to clearly give way to cooperation in civilian areas.

The complementarity of the two countries can be considered obvious: the status of the PRC as a world power and a potential superpower, a permanent member of the UN Security Council, capable of lobbying the interests of Israel, has prompted Tel Aviv to maintain closer ties with it, integrating China's global influence with Israel's pragmatic economic governance, political stability and its strategic importance as one of the regional pillar of China's influence in vital ME region and the world. Israel for China is a developed Middle Eastern state with enormous potential in the field of advanced scientific technologies and the military-defense complex. For Israel, China is the most important market for startups and military equipment, an investor in the development of infrastructure, where Israel has big problems. Due to its geographical and political-economic features, Israel can claim to be the strategic partner of China, and the creation of a free trade zone within the framework of the Chinese BRI can help double trade and expand cooperation in the field of technology; increase the number and volume of investments and the further development of economic relations between the two states.

And indeed, following President Xi's BRI, Chinese investment in Israel has expanded significantly, covering most sectors of its economy. Chinese systemic and strategic investments through state-owned or state-affiliated companies (mainly Chinese giants such as Ali Baba, Baidu, Huawei, Lenovo and others) in Israeli technology and infrastructure are more or less aimed at technology and financial companies and startups whose work can be redirected to increase security, privacy and dual-use technologies with the obvious goal of creating integrated financial ecosystems that combine finance, healthcare, social issues, banking, insurance, education, etc.

However, the fact that China is actively involved in the Israeli economy and, according to some resources, controls about 15 % of the Israeli economy, have been the subject of a geopolitical struggle and a new front in the competition between the U.S. and China. Although Washington's influence on the ME has somewhat diminished, it remains the most prominent player in the region, hence the growing activity of China in the region and the rather successful development of ties with Israel seriously worried the U.S. and prompted it to pursue a containment policy. One of the political reasons for China's investment in Israel is the breakdown of U.S.-China relations in information technology and cybersecurity. The technological leap made with Israel's help will turn China into a leader in e-commerce and digital banking, replacing the U.S. as a leader in technology. In addition to reinforcing the rhetoric of the Trump administration regarding China due to trade wars, the problem is that China will have a significant impact on Israel's critical infrastructure

³³⁴ Altay Atlı, "China, Israel, and the Geopolitics of Seaports."

and will carefully examine some of Israel's military capabilities. It is no coincidence that many Israeli experts have criticized the privatization of Israeli ports, arguing that this poses a significant threat to Israeli security.

However, the outbreak of the COVID-19 pandemic has put the world on the brink of a comprehensive economic crisis, which cannot but affect China and its very active economic promotion of the BRI in the ME. In this situation, even the most active proponents of economic cooperation with China will need to compare opportunities with the risks identified during the current crisis. Some experts consider, that the growing tensions between the U.S. and China, Israel should be expected to join Washington and exercise great caution in its dealings with Chinese firms, especially when it comes to strategic national infrastructure and sensitive technologies. Despite the fact that Israel must modernize its transport infrastructure and improve trade relations with China, it must take into account the risks associated with this. Israel needs to create a mechanism that will examine Chinese investments to ensure that they do not put Israel's security interests at risk. And if Tel Aviv fails to strike a balance between national security needs and economic interests, Israel could give up many of the BRI's opportunities.

However, there is a group of experts who believe that if leveraged cautiously and with full consideration of America's interests in the region, Israel could become a small yet strategically critical outpost on China's BRI, and Israeli-Chinese economic partnership should be a model in how other western successful states deal with China. Although Jerusalem has a deeper and stronger relationship with Washington than Beijing, both capitals are vital to the economy and prosperity of Tel Aviv. Nevertheless, when the financial benefits of economic and military-technical cooperation are on the map, the parties prefer to remain within the framework of a pragmatic approach and turn a blind eye to some political differences.

Harutyunyan Aghavni Alexander, Ph.D. in History,

Leading Researcher at the Department of International Relations,

the Institute of Oriental Studies, National Academy of Sciences of Armenia.

0019, Yerevan, Marshal Baghramian Ave., 24g, Republic of Armenia

aghavni.harutyunyan1@gmail.com