
**ՀԱՅԱՍՏԱՆ-ԻՐԱՆ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՀԱՐԱԲԵՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ
(1991-2008 ԹԹ.)**

ԼՈՒՍԻՆԵ ՊԵՏՐՈՍՅԱՆ

Անկախության վերականգնումից հետո Հայաստանի Հանրապետության արտաքին քաղաքականության օրակարգում առաջնային խնդիրների շարքին դասվեց նաև հարևան երկրների հետ տնտեսական կապերի ձևավորման ու զարգացման հարցը: Այս առումով կարևոր նշանակություն ձեռք բերեց հարևան Իրանը, ինչն առաջին հերթին պայմանավորված էր նրա տարանցիկ նշանակությամբ, իսկ Արցախյան պատերազմի թեժացման պայմաններում՝ թուրք-ադրբեջանական շրջափակումից դուրս գալու հրամայականով: Հայաստանը նույնպես Իրանի համար ունի տնտեսական որոշակի նշանակություն, առաջին հերթին էներգետիկայի տարանցման ծրագրերի իրագործման և տարածաշրջանում Իրանի ավանդական շահերի իրացման տեսանկյունից: Փաստորեն, Իրանի հետ հարաբերությունների զարգացման գործում կարևոր նշանակություն ստացավ երկկողմ տնտեսական շահերի հանգամանքը: Այս մասին է վկայում նաև այն, որ մինչև այսօր էլ երկու երկրների հարաբերություններն առավելապես ծավալվում են տնտեսական հարթությունում: Մինևնույն ժամանակ, երկկողմ փոխհարաբերությունների զարգացման գործում պակաս նշանակություն չունեցան նաև քաղաքական շահերն ու պատմամշակութային որոշակի ընդհանրությունները:

Երկկողմ տնտեսական հարաբերությունների զարգացմանը նպաստում է նաև այն, որ Հայաստանն ու Իրանը, լինելով հարևաններ, տարածաշրջանի այն քիչ երկրներից են, որ չունեն տարածքային վեճեր, քաղաքական տարաձայնություններ:

Իրանի Իսլամական Հանրապետությունը առաջիններից էր, որ 1991 թ. դեկտեմբերի 25-ին ճանաչեց Հայաստանի Հանրապետության անկախությունը: 1992 թ. փետրվարի 9-ին Թեհրանում երկու երկրների արտգործնախարարները ստորագրեցին ՀՀ և ԻԻՀ միջև լիարժեք դիվանագիտական հարաբերություններ հաստատելու վերաբերյալ հռչակագիրը: Նույն օրը ստորագրվեց նաև «Հայաստանի Հանրապետության և Իրանի Իսլամական Հանրապետության միջև հարաբերությունների սկզբունքների և նպատակների մասին» հռչակագիրը¹: Դրանով կողմերը հավաստում էին բարիդրացիական հարաբերություններ հաստատելու իրենց մտադրությունը:

¹ Տե՛ս Հայաստանի ազգային արխիվ, ֆ. 326, ց. 9, գ. 68, թ. 14-15:

1992 թ. փետրվարի 28-ին պաշտոնական այցով Երևան ժամանեց ԻԻՀ արտգործնախարար Ալի Աքբար Վելայաթին: Նա կարծիք հայտնեց, որ այսուհետ Իրանը Հայաստանի համար լինելու է աշխարհին կապող ամենակարճ ճանապարհը, և Հայաստանին այլևս չեն սպառնա շրջափակումները²: Իրանի արտաքին քաղաքական գերատեսչության ղեկավարը հայտարարեց, որ Հայաստանը տարանցման հարցերում կարող է շեշտը դնել Իրանի հետ համագործակցության վրա:

Երկու երկրների միջև բարեկամական հարաբերությունները նոր մակարդակի վրա դրվեցին 1992 թ. մայիսի 6-8-ը ՀՀ նախագահ Լ. Տեր-Պետրոսյանի Իրան կատարած պաշտոնական այցի շրջանակներում ստորագրված «Համագործակցության, բարեկամության և բարիդրացիության մասին» փաստաթղթով³: 1992 թ. նոյեմբերին ՀՀ նախագահի հրամանագրով ստեղծվեց «Հայ-իրանական հարաբերությունները համակարգող պետական հանձնախումբ»⁴, իսկ երկու երկրների միջև առևտրատնտեսական հարաբերությունները խթանելու նպատակով Թեհրանում ստեղծվեց «Իրան-Հայաստան առևտրական պալատ»՝ իրանահայ գործարար Լևոն Ահարոնյանի գլխավորությամբ⁵:

Անուրանալի է, որ Ղարաբաղյան պատերազմի տարիներին, ընդհուպ մինչև 1994 թ. զինադադարի կնքումը, Իրանի Իսլամական Հանրապետությունը Հայաստանին սննդամթերք և նավթամթերք մատակարարող գլխավոր երկիրն էր: 1992 թ. Թեհրանում Հայաստանի Հանրապետության դեսպանության բացումը մեծ լիցք հաղորդեց երկու երկրների առևտրատնտեսական հարաբերություններին:

Առևտրային հարաբերությունների զարգացման գործում կարևոր նշանակություն ունեցավ Արաքս գետի վրա 1992 թ. մայիսին զգված ժամանակավոր նավակամուրջը, իսկ 1996 թ. հունվարի 9-ին բացված կամուրջը մեծապես խթանեց երկկողմ առևտրաշրջանառությանը: Այս կամրջի շինարարությունն ավելի քան նշանակալից էր. Իրանի Իսլամական Հանրապետությունը Հայաստանի Հանրապետության համար դարձավ Պարսից ծոցի, Հեռավոր Արևելքի, Հարավարևելյան Ասիայի երկրներից բեռների փոխադրման տարանցիկ ճանապարհ: Բեռնափոխադրումներն ավելացան երեք-չորս անգամ: Կամրջի շահագործումից արդեն չորս տարի անց Իրանից Հայաստան էր տեղափոխվում տարեկան միջինը 50 հազար տոննա էներգակիր, ինչը գումարային առումով հարյուր անգամ ավելին էր, քան 1992 թ. Իրանից Հայաստան ներկրված

² Տե՛ս Վ. Ա. Բայբուրդյան, Հայ-իրանական հարաբերությունները Հայաստանի անկախության ձեռքբերումից հետո // «Մերձավոր և Միջին Արևելքի երկրներ և ժողովուրդներ», հ. XVII, Եր., 1998, էջ 7:

³ Տե՛ս «Հայաստանի Հանրապետություն» օրաթերթ, 12.05.1992:

⁴ Տե՛ս ՀՀ ԱԳՆ պատմադիվանագիտական բաժնի նյութեր, ցուցակ 1, գործ 286:

⁵ Տե՛ս Գ. Իսկանդարյան, Հայ-իրանական հարաբերությունները Հայաստանի անկախության ձեռքբերումից հետո, Եր., 2007, էջ 18:

բոլոր տեսակի ապրանքների ծավալները միասին վերցրած⁶: Այս կամրջի կարևորությունը հատկապես զգալի էր Ադրբեջանի հետ ռազմական գործողությունների պայմաններում, քանի որ դրանով իրականացվում էր մեզ համար կենսական ապրանքների փոխադրումը: Մշտական կամրջի շահագործումը հնարավորություն տվեց Իրանի տարածքով իրականացնելու նաև տարանցիկ բեռների փոխադրումը Հայաստան: Խոշոր ծավալներով սկսեց գործել Պարսից ծոց-Իրան-Հայաստան տրանսպորտային ուղին: Ծայր առավ նաև Հայաստանի տարածքով իրանական բեռնատար մեքենաների տարանցիկ ուղին դեպի Սև ծով և հակառակ ուղղությամբ: Մեղրիի շրջանում գործող մաքսակետը վերածվեց միջազգային սահմանային անցակետի:

1990-ական թվականների երկրորդ կեսին Հայաստանի արտաքին տնտեսական կապերի մեջ Իրանը գրավում էր երկրորդ տեղը՝ զիջելով միայն Ռուսաստանին: Հայաստանի Հանրապետությունում գործում էին 200-ից ավելի հայ-իրանական ձեռնարկություններ: ԻԻՀ առանձին նահանգներ ուղիղ կապեր էին հաստատել Հայաստանի պետական և մասնավոր հատվածների հետ:

1997 թ. երկու երկրների միջև ապրանքաշրջանառությունն ավելացավ երեք անգամ և անցավ տարեկան 200 մլն դոլարի սանդղակը: Մեկնարկեց նաև սահմանային առևտուրը, որի զարգացմանը երկուստեք մեծ կարևորություն էր տրվում: 1994 թ. Հայաստանի և Իրանի կառավարությունները ստորագրեցին համաձայնագիր Մեղրիի շրջանի և Իրանի Մարանդ գավառի միջև սահմանամերձ առևտրի մասին:

Հայ-իրանական զարգացող առևտրատնտեսական հարաբերություններում օրակարգային անհետաձգելի լուծման հարց դարձավ նաև բանկային համակարգում համագործակցության խնդիրը: 1995 թ. հունվարի 12-ին Երևանում բացվեց իրանական հայտնի բանկերից մեկի՝ «Բանկ Մելլաթի» մասնաճյուղը, որը կոչված էր հեշտացնելու երկու երկրների միջև առևտրական գործարքները⁷: Բանկային համակարգում համագործակցությունը հնարավորություն տվեց բացելու մասնավոր և պետական առևտրական ձեռնարկությունների մասնաճյուղեր, կազմակերպելու առևտրա-արդյունաբերական ցուցահանդեսներ և այլն:

Երկու երկրների միջև առևտրատնտեսական հարաբերությունները որակական նոր փուլ թևակոխեցին 1995 թ., երբ Իրանի, Հայաստանի և Թուրքմենստանի միջև ստորագրվեց եռակողմ համագործակցության մասին պայմանագիր: Կողմերը համաձայնվեցին համատեղ տրանսպորտային ընկերություններ ստեղծել Թեհրանում, Երևանում և

⁶ Տե՛ս **Ս. Մելքումյան**, Հայաստանի Հանրապետության արտաքին տնտեսական կապերը: Եր., 2002, էջ 236:

⁷ Տե՛ս **Վ. Ա. Բայրությունյան**, Հայ-իրանական հարաբերությունները 1991 - 1998 թթ. // Հայացք երկու տասնամյակ հեռավորությունից, «Հայաստան-Իրան. 20 տարի համագործակցության ճանապարհով»: Միջազգային գիտաժողովի նյութեր, Եր., 2012, էջ 45:

Աշխարհում: Առևտրի բնագավառում երեք պետություններն էլ հանձն առան անհրաժեշտ միջոցներ ձեռնարկել դյուրացնելու ապրանքաշրջանառությունը⁸:

Երկու երկրների միջև տնտեսական հարաբերությունները չեն սահմանափակվում միայն առևտրային փոխհարաբերություններով, այլ ընդգրկում են նաև խոշոր ծրագրեր: Առաջին հերթին խոսքը վերաբերում է էներգետիկ ոլորտում համագործակցությանը: 1992 թ. մեկնարկեցին, իսկ 1994 թ. ավարտին հասցվեցին Իրան-Հայաստան գազատարի շինարարության նախագծային-հետազոտական աշխատանքները: 1995 թ. կնքվեց համաձայնագիր Իրան-Հայաստան գազամուղ կառուցելու վերաբերյալ⁹: Նախնական պայմանավորվածության համաձայն՝ գազատարի տրամագիծը կազմելու էր 700 մմ, իսկ տարեկան թողունակությունը՝ 1,2 մլրդ մետր խորանարդ: Հետագայում նախատեսվում էր Հայաստան մատակարարվող գազի ծավալները հասցնել 2,3 մլրդ մետր խորանարդի: Յուրաքանչյուր 1 մետր խորանարդ գազի դիմաց Հայաստանը Իրանին մատակարարելու էր 3 կվտ էլեկտրաէներգիա: Սակայն գազատարի շինարարության աշխատանքները մեկ տասնամյակով հետաձգվեցին: Պատճառն այն էր, որ Ռուսաստանը անթաքույց դժգոհությամբ էր նայում էներգետիկ ոլորտում հայ-իրանական աճող համագործակցությանը: Որպես Հայաստանին գազ մատակարարող հիմնական պետություն, նա չէր ցանկանում կորցնել իր գերակա դիրքերը հայկական շուկայում: Այս էր պատճառը, որ գազատարի շինարարությունը սկսվեց միայն 2004 թ. Իրանի նախագահ Մոհամմադ Խաթամիի՝ Հայաստան կատարած պաշտոնական այցից հետո, իսկ գազատարի թողունակության ծավալները զգալիորեն նվազեցվեցին¹⁰: Գազատարի առաջին հատվածի բացման արարողությունը տեղի է ունեցել 2007 թ. մարտի 19-ին՝ ՀՀ և ԻԻՀ նախագահների մասնակցությամբ: Նույն օրը ստորագրվեց «Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Իրանի Իսլամական Հանրապետության կառավարության միջև Արաքս գետի վրա հիդրոէլեկտրակայաններ կառուցելու և շահագործելու բնագավառում համագործակցության մասին» համաձայնագիրը¹¹: Իրան-Հայաստան գազատարը շահագործման հանձնվեց 2008 թ., որի շինարարության ընդհանուր ծախսերը կազմեցին 250 մլն դոլար:

⁸ Տե՛ս «Համաձայնագիր ՀՀ կառավարության և ԻԻՀ կառավարության միջև առևտրատնտեսական համագործակցության վերաբերյալ», ՀՀ ԱԳՆ պատմադիվանագիտական բաժնի նյութեր, ցուցակ 1, գործ 286:

⁹ Տե՛ս **Գ. Բսկանդարյան**, Հայաստան-Իրան հարաբերությունները էներգետիկ ոլորտում // Հայացք երկու տասնամյակ հեռավորությունից, «Հայաստան-Իրան. 20 տարի համագործակցության ճանապարհով»: Միջազգային գիտաժողովի նյութեր, էջ 91:

¹⁰ Տե՛ս **Գ. Բաղայան**, Հայաստան-Իրան հարաբերությունները 20 տարեկան են, Երևան-Թեհրան, 2012, էջ 264:

¹¹ Տե՛ս ՀՀ ԱԳՆ պատմադիվանագիտական բաժնի նյութեր, ցուցակ 13, գործ 123:

Էներգետիկ ոլորտում համագործակցության հաջորդ փուլը բարձրավորտ էլեկտրահաղորդակցության գծերի շինարարությունն էր: Առաջինը շահագործման հանձնվեց ռեկորդային կարճ ժամանակահատվածում՝ 1997 թ. սկզբներին: Ենթադրվում էր, որ այդ գիծը կշարունակվեր դեպի Վրաստան, որը, սակայն, տեղի չունեցավ Թբիլիսիի հրաժարվելու պատճառով: 2007 թ. ամռանը Իրանի արտգործնախարար Մ. Մոթաքին հայտարարեց, որ պաշտոնական Երևանի հետ պայմանավորվածություն է ձեռք բերվել Թավրիզ-Մեղրի 200 կմ երկարությամբ նավթամուղի և Մեղրիում նավթավերամշակման գործարան կառուցելու վերաբերյալ¹²: Այս նախագիծը առայժմ մնում է միայն թղթի վրա՝ երկու հիմնական պատճառով: Նախ՝ սկսվեց համաշխարհային տնտեսական ճգնաժամը, և երկրորդ՝ այստեղ նույնպես կարելի է տեսնել Ռուսաստանի քաղաքական ազդեցության գործոնը. Հայաստանի հեղուկ վառելիքի շուկայում ռուսական ընկերություններն ունեն մեծ նախնորհային դիրքեր:

Երկրորդ տնտեսական կապերի զարգացման համար հանգուցային նշանակություն կարող է ունենալ Իրան-Հայաստան երկաթգծի կառուցումը: Ադրբեջանի շրջափակման հետևանքով չի գործում Երևան-Նախիջևան-Ջուլֆա-Թավրիզ երկաթգիծը: Նոր երկաթգիծ կառուցելու շուրջ բանակցությունները մեկնարկել են դեռևս 1992 թ., մշակվել են դրա կառուցապատման վերաբերյալ մի քանի նախագծեր, սակայն մինչ օրս այն դասվում է չիրականացված ծրագրերի շարքին¹³: Ակնհայտ է, որ այս ծրագրի իրագործման դեպքում Հայաստանը հնարավորություն կստանար իրանական երկաթուղային ցանցով մուտք գործելու հուսալի հաղորդակցական ուղիներ և դուրս գալու Պարսից ծոց ու Միջին Ասիա: Դրանով Իրանը լուծում կտար իր հեռահար նպատակներից ևս մեկին՝ ստեղծել հաղորդակցության ցանց, որը երկիրը կկապի Սև ծովի ավազանի և ԱՊՀ երկրների հետ: Նախնական հաշվարկների համաձայն՝ երկաթգծի շինարարության ընդհանուր ծախսը 1,8 մլրդ դոլար էր, որից 1,4 մլրդը պետք է հոգար Իրանը, իսկ մնացած մասը՝ «Ռուսական երկաթգծեր» ԲԲԸ-ն: Երկաթգծի շինարարության վերաբերյալ բանակցությունները վերականգնվեցին միայն 2009 թ. ապրիլին՝ ՀՀ նախագահ Ս. Սարգսյանի Իրան կատարած այցի ընթացքում: Որոշվեց ակտիվացնել քայլերը շինարարական աշխատանքների մեկնարկի վերաբերյալ, սակայն այս անգամ էլ առարկայական բանակցություններին խանգարեց համաշխարհային տնտեսական ճգնաժամը:

2007 թ. ապրիլի 5-ին ՀՀ կառավարությունը կապի և տրանսպորտի նախարարությանը հասկացրեց 1,86 մլրդ դրամ՝ կառուցելու Իրան-Հայաստան այլընտրանքային ճանապարհ, որը կանցնի Մեղրի-Շվանի-

¹² Տե՛ս Գալժևեյ Կ. Ս. Большая игра на Кавказе: Вчера, сегодня, завтра. М., 2010, էջ 148:

¹³ Տե՛ս Վ. Ա. Բայրուրյան, Իրանն այսօր: (Տեղեկատու), Եր., 1999, էջ 323:

ձոր-Վերիշեն-Ծավ-Կապան գծով: Այսպիսով փորձ է արվում խուսափել Կապան-Քաջարան դժվարանցանելի ճանապարհից, որը հատկապես ձմռան ամիսներին գրեթե միշտ անանցանելի է լինում: Նախնական հաշվարկներով ճանապարհաշինությունը կարժենա 20 մլն դոլար: Ներկայումս Հայաստանում ընթացքի մեջ է հյուսիս-հարավ ավտոմայրուղու կառուցապատումը, որը «Մեծ մետաքսի ճանապարհ» հաղորդակցության ծրագրի մաս է, և որի շնորհիվ Իրանը կբարելավի ավտոմոբիլային հաղորդակցությունը մերձսևծովյան տարածաշրջանի հետ: 2007 թ. հոկտեմբերի 26-ին բացվեց Իրան-Հայաստան 91 կմ երկաթուղյամբ այլընտրանքային ճանապարհը¹⁴:

Մեր հետազոտությունները ցույց են տալիս, որ ուսումնասիրվող ժամանակահատվածում ՀՀ-Իրան փոխհարաբերություններում առաջնային նշանակություն և զարգացման առավել բարձր ու դինամիկ տեմպեր են ունեցել տնտեսական առնչությունները: Այսօր էլ երկու երկրների միջև հարաբերություններում լոկոմոտիվի դերը շարունակում է տանել տնտեսական ուղղությունը: Բավարար հիմքեր կան եզրակացնելու, որ մոտ ապագայում այդ հարաբերությունները կարող են վերաճել ավելի լայն համագործակցության: Մասնավորապես այն կարող է դառնալ արևելք-արևմուտք հաղորդակցության, Իրան-Վրաստան, Իրան-Եվրոպա կապող օդակ: Մյուս կողմից էլ՝ ՀՀ-Իրան զարգացող տնտեսական հարաբերությունները ամուր հիմք են նախապատրաստել երկու երկրների միջև քաղաքական փոխհարաբերությունների հետագա զարգացման համար: Գաղտնիք չէ, որ Իրանի տարածաշրջանային քաղաքական ծրագրերի իրագործման ճանապարհին Հայաստանին կարևոր դերակատարություն է տրված: Չնայած Իրանի նկատմամբ արևմտյան պատժամիջոցներին՝ Հայաստանը չի դադարեցրել Իրանի հետ համագործակցությունն ու ի դեմս նրա տեսել է իր տնտեսական ու քաղաքական հիմնական գործընկերներից մեկին: Այսօր, երբ Իրանի նկատմամբ միջազգային պատժամիջոցները վերացվում են, առավել քան երբևէ լավ հող է ստեղծվել երկկողմ ու բազմակողմ տնտեսական հարաբերությունների զարգացման, ինչպես նաև անավարտ մնացած ծրագրերի իրագործման համար:

Բանալի բառեր - տարածաշրջանային զարգացումներ, տնտեսական համագործակցություն և ապաշրջափակում, էներգետիկ և տրանսպորտային հաղորդակցության ծրագրեր, տրանսցիկ երկիր

ЛУСИНЕ ПЕТРОСЯН – *Армяно-иранские экономические отношения (1991 – 2008)*. – Экономические отношения с Ираном всегда были важным элементом во внешнеполитической повестке Армении. В условиях азербайджано-турецкой блокады Иран для неё – транзитная страна. Кроме того, экономические связи с ним дают альтернативу в энергетическом секторе. С другой стороны, Ар-

¹⁴ Տե՛ս «Ազգ» օրաթերթ, 27.10.2007:

меня также представляет для Ирана некоторое экономическое значение. Многое зависит от реализации транзитных проектов в энергетике. Сегодня роль локомотива в двусторонних отношениях, имеющих тенденцию к укреплению, продолжает выполнять экономика. Экономические связи подготовили прочную основу для дальнейшего развития двусторонних политических отношений.

Ключевые слова: *региональное развитие, экономическое сотрудничество и разблокирование, проекты энергетических и транспортных коммуникаций, транзитная страна*

LUSINE PETROSYAN – *Armenian-Iranian Economic Relations (1991-2008)*. – The development of economic relations with Iran has always been an active part of Armenia's foreign policy agenda. In the conditions of dual blockade, Iran is important as a transit country for Armenia. On the other hand, the strengthening of economic ties with Iran allows having some alternatives in the energy sector. Armenia also has some economic importance for Iran. It ultimately depends on the implementation of energy transit projects, as well as the necessity of realization of Iran's traditional interests in the region. Today, the role of locomotive between the relations of two countries continues to take economic direction. Moreover, these relations have a tendency to become larger cooperation. The Armenian-Iranian economic relations prepared a solid foundation for further development of political relations between the two countries.

Key words: *regional development, economic cooperation and unblocking, energy and transportation infrastructure projects, transit country*