

Doi:10.54503/0135-0536-2022.1-267

OBSERVATIONS ON CURRENT REGIONAL ISSUES
(Steps to counter the Azerbaijani-Turkish tandem)*

ASHOT MELKONYAN

Key words: the Azerbaijani-Turkish tandem, unblocking, corridor, Ararat marz.

Prologue

After the Armenian-Azerbaijani 44-day war (September 27-November 9), in order to gradually strengthen its positions, and countering Azerbaijan's and Turkey's policy aimed at weakening the Republic of Armenia and the Islamic Republic of Iran, we propose on the agenda of the current Armenian-Azerbaijani negotiations an issue that has never been discussed before, and which will significantly strengthen the position of the Armenian and Iranian sides, as well as will diminish the capacities of implementing of the Turkish-Azerbaijani tandem's pan-Turkic program.

The tripartite statement of November 9, 2020

No secret that the Azerbaijani side is striving to get more from the negotiations with Armenia than it was envisaged by the trilateral (Azerbaijan, Armenia, Russia) statement of November 10, 2020. In particular, the clause about unblocking of roads is interpreted as a corridor to be provided to Azerbaijan through the Armenian territory. Moreover, it was repeatedly said at the level of that country's leader at least two corridors are meant – one of which is railway (through Meghri, 42 km long), the other is automobile road (through Sisian, about 30-40 km), which will be carried out by the Russian side. At the same time, the above statement does not give any guarantees for the safe passage for the Armenian passengers and goods through Nakhichevan via Ijevan-Kazakh. Consequently, if the communications are unblocked, the Turkish-Azerbaijani side will definitely benefit, and Armenia will decrease its level as an international subject: instead of receiving unblocked and dangerous as well as incomparably much longer roads, Armenia, in fact, will remain in the state of blockade. To find a way out of this situation, the Armenian authorities can put forward the following demand.

*Submitted as of 17. III. 2022, reviewed on 24. III. 2022, approved for publication on 01. IV. 2022. The observations addressed in the article were presented to the parliamentary sessions on demarcation and delimitation organized in the National Assembly on November 29, 2021, they were discussed in the press, too.

From the history of the Armenian-Turkish delimitation

As known, according to the Moscow and Kars treaties, Akhuryan-Araxes riverbed became the Armenian-Turkish border, as a result of which the Surmalu district (uezd) (Surb Mari, historical Masyatsotn), together with Mount Ararat (around 3,6 thousand sq. km), which has always been a part of the Erivan province and never a part of Ottoman Empire before, has been given to Turkey. As a result of the Turkish-Azerbaijani interaction, the border was delineated in such a way that a narrow protrusion located in the eastern part of the Surmalu district, stretching from the north to the south-east between river Araxes and its right tributary Karasu, became a common corridor between once Armenian, but now Azerbaijani Nakhichevan and Turkey. As a result of such a territorial redistribution, at the same time, Iran and Armenia, standing opposite at a distance of only 2-4,5 km from each other, have lost an arch-shaped 25 km of the common border.

It is obvious that this project, implemented 100 years ago, clearly pursued pan-Turkic goals. To complete them, the Turkish-Tatar forces also tried to annex Zangezur in order to incorporate it into Azerbaijan. However, due the Armenian people's heroic struggle during 1918–1921 in Syunik, and Soviet Russia's policy of turning that region into an obstacle against the pan-Turkic plans, Syunik remained as a part of Armenia. Therefore, it is not occasional that today the Azerbaijani leadership, with the support of Turkey, is attempting to extend its influence over Syunik and aspires to bring this long-standing project to end by destroying the Armenian statehood.

Reasoning to contradict Pan-Turanism

In the present situation that seems hopeless, Armenia, in fact, has serious arguments at hand for opposing the Turkish-Azerbaijani side.

1. In case of demand of transborder passages from Kovsakan (Zangelan) through Meghri to Ordubad and Berdzor (Lachin) through Angehakot to Nakhichevan with the total length of more than 80 km, it is necessary to demand from Turkey a passage from Ararat marz of Armenia to the right bank of Araxes, and from there to river Karasu, dividing the Turkish-Iranian border, and from there an access to Iran with the same international crossing procedures (customs checking, granting entry visas, etc.), Armenia can claim entry from Turkey. To add, there are three such convenient points stretching for 25-kilometer arched-shaped distance along the rivers Araxes-Karasu under the Turkish control that may serve as a passage from Armenia to Iran, namely: a) in the southernmost part the distance from the point crossing the borders of Armenia, Turkey and Azerbaijan (Nakhichevan) (located south-west of the Armash lakes) to the Turkish-Iranian border is only 2 km. From Surenavan, located in the center of the same arch, the Turkish-Azerbaijani arch is located at a distance of 2,3 km to the Iranian Kukh, while in north, south of town of Ararat, the village Noyakert is 2,7 km far from the border. The last route, although is the longest, it is actually

the most convenient one, as two others in south come close to the Armash lakes having significant ecological importance and, any road construction may damage the location's ecology. In fact, the northern passage is the closest to Yerevan-Ararat highway: a bridge was constructed on this road over lake-river Karasu, acting as the Turkish-Iranian border; checkpoint buildings of both countries stand at its both ends. Accordingly, if this option is chosen, what remains is to build only one bridge over Araxes. Passing through the Iranian territory, one road leads along the slope of Small Masis to the town of Maku, the other goes south to Jugha (Julfa) and to the central regions of the Islamic Republic of Iran. This option will be conditionally called by the names of the settlements of three countries (Armenia, Turkey and Iran) located on this route *Noyakert-Karabekir-Kukh*.

2. At the initial stage, it can be a 3-4 km long road passing through the Turkish territory. In case of a possible consent between the parties, an overpass, or, which is safer – a tunnel can be built under Araxes and the aforementioned arch and up to the Iranian border. Moreover, the latter, no matter how unrealistic it may seem, can be perceived as an example of partial compensation to Armenia and the Armenian people for the Armenian Genocide. By the way, construction of a tunnel, the costs of which cannot exceed \$ 300 million, will be advisable especially given the fact that it will not cross the Turkish-Azerbaijani strategic road Igdir-Nakhichevan and will not be questioning the interests of any settlement lying on this arch.

We should note that if Armenia receives a similar access, it will receive a road from the Ararat Valley to Iran along the eastern sections of the Sharur and Nakhichevan valleys, on the right bank of the Araxes River, mainly through flat steppes to Julfa (Jugha) and from there to Maku, Maranda, Tabriz and Tehran. That is, it would be possible to enter Iran from Yerevan by car in just 35 minutes.

No doubt that from a political and economic points of view, this proposed project will greatly interest both Iran, India and China, wishing to pass through the territory of Iran, Armenia and Georgia the Black Sea and further reach Russia. If the road through Syunik passes along four mountain ranges (Vardenis, Zangezur, Bargushat and Meghri), and is known for its numerous ups and downs, creating difficulties for heavy trucks, the way through Iran, along the right bank of Araxes, appears to be having more favorable natural landscape as, it mainly goes over flat terrain.

We think that if proper efforts are made, this project may also interest the Russian Federation. The strategic ally can be especially interested with a proposal of guaranteeing the security of this road jointly with Turkey, bearing in mind that the Russians also control the Armenian-Turkish border at this section. In addition, the routes coming from distant China eventually reach Russia at the same segment. Thus, it would be logical to assume that the project will catch the attention of all above countries. It will be perceived especially beneficial if Iran, India or Russia act as initiators of this project.

Possible obstacles

Now, which countries can become an obstacle to this project? Undoubtedly, Turkey and Azerbaijan, which act only from the position of their interests and “peacefully” advise Armenia to get along with the new geopolitical realities (recognize the eastern border of the Republic of Armenia as the Armenian–Azerbaijani state border), de jure to abandon supporting Artsakh, and officially abandon the policy of pursuing the recognition of the Armenian Genocide, etc.

In all likelihood, Turkey will try to reject this proposal coming from the Armenian side, arguing that it is not directly related to the Armenian–Azerbaijani problems, therefore, the issue of providing Armenia with an access to Iran in no way concerns it. This argumentation can be opposed by the statement that Turkey is reserve for a serious role in the “three plus three” format, therefore, it cannot stay away from the discussed common issues, which is the above-mentioned *Noyakert-Karabakh-Kukh* road, which is vital for Armenia and Iran. Otherwise, the issue will only relate to the Armenian–Azerbaijani format without Turkey’s participation.

Whatever it would be, it cannot be ruled out that the Republic of Turkey, despite Azerbaijani interests, will nevertheless approve this project, since the Armenia–Iran road will pass through its territory, under its control, and will bring political and economic benefits. Let us only note that in the event of general unblocking of the routes, at all events, Turkey will be forced to open its borders to Armenia via the existing bridge and Margara checkpoint. In this case, the Armenian cars passing through Chingli pass, located between the peaks of Ararat and the Armenian Par ridge, will reach the Kogovit Plain, and then through the Bayazet–Bazrkan customs to Iran.

Another solution to the problem

Nevertheless, in the event if Turkey strongly refuses the project, Armenia can propose another similar project: instead of about 80 km of roads allowed for use, Armenia should demand from Azerbaijan, on the same conditions of Russian-accompanied passage an access from Ararat Marz to the northern part of the Nakhichevan Republic – Heydarabad. From there, moving around 8-9 km to south up to the peak of Dahna (Gayli Drunk) and bypassing the 11 km long southernmost point of the Turkish–Azerbaijani arch, which shapes the Turkish–Azerbaijani border (at the location where the river Karasu flows into Araxes), Armenia, gets access to Iran through the potential bridge. That is, instead of about 80 km of roads, Armenia will demand an 8 km long “corridor” – 10 times shorter in length.

Concerns about Syunik

It cannot be ruled out that this vital project for Armenia may raise certain concerns and objections among some Armenian circles: if the road from the Ararat Valley to Iran is opened, the importance of the strategic routes

Yeghegnadzor-Vayk-Sisian leading to Artsakh, Kapan and Meghri will definitely decrease, which will result in negative consequences for Syunik region in terms of economy, demography etc. In order to avoid this, no matter how difficult and costly it can be, it is necessary at the same time to continue construction of new strategic roads in Syunik, in particular wide tunnels under the mountains, after the completion of which, we can even allow us abandoning the above project: due to the crossing borders of two countries, it suggests double custom payments both for Armenia and Iran.

Conclusion

This unrealistic project as it may seem from the point of its implementation, is nevertheless very important, as it gives argumentation to Armenia in the Armenian-Azerbaijani negotiation process which in its turn gives an opportunity to neutralize the Azerbaijani demands of giving corridors by Armenia, curb the appetites of neighbors and making them to return to the platform of mutually beneficial concessions. And most importantly, if this project is rejected, the Armenian side also would get an opportunity to reject the Turkish-Azerbaijani project pursuing a one-sided interest brought to the agenda, which, in fact, is beneficial to one side only.

Ashot Melkonyan – Doctor of Sciences in History, Professor, NAS RA Academician, Director of the Institute of History. Scientific interests: historical demography, Armenian Genocide, history of statehood. Author of 18 monographs and about 450 articles. ashamelk@yahoo.com

**ԴԻՏԱՐԿՈՒՄՆԵՐ ՏԱՐԱԾԱՇՐՋԱՆԱՅԻՆ
ՄԵՐՕՐՅԱ ԽՆԴԻՐՆԵՐԻ ՇՈՒՐՋ
(Աղբբեջանաթուրքական տանդեմին հակադարձելու քայլեր)**

ԱՇՈՏ ՄԵԼԿՈՆՅԱՆ

Ա մ փ ո փ ու մ

Բանալի բառեր՝ աղբբեջանաթուրքական տանդեմ, ապաշրջափակում, միջանցք, Արարատի մարզ:

2020 թ. հայ-աղբբեջանական 44-օրյա պատերազմից (սեպտեմբերի 27 – նոյեմբերի 9) հետո աղբբեջանական կողմը ձգտում է բանակցություններում ստանալ ավելին, քան նախատեսված է 2020 թ. նոյեմբերի 9-ի եռակողմ (Աղբբեջան, Հայաստան, Ռուսաստան) հայտարարությամբ: Մասնավորապես՝ ճանապարհների ապաշրջափակման վերաբերյալ կետը ներկայացվում է որպես Աղբբեջանին Հայաստանի տարածքով տրվելիք միջանցք:

1921 թ. Մոսկվայի ու Կարսի պայմանագրերով Ախուրյան–Արաքս գետերի հունը դարձել է հայ-թուրքական սահման, որի հետևաքով թուրքիային է անցել մշտապես երևանի նահանգի մաս կազմող, երբեք Օսմանյան կայսրության կազմում չեղած Սուրմալուի (Սուրբ Մարի, պատմական՝ Մասյացոտն) գավառը՝ Արարատ լեռնագագաթով (չուրջ 3,6 հազ. քառ. կմ տարածք)։ Թուրք-ադրբեջանական գործակցության արդյունքում սահմանն այնպես է գծվել, որ Սուրմալուի գավառի արևելյան մասում Արաքս գետի և նրա աջակողմյան վտակ Կարասուի միջև, հյուսիսից դեպի հարավ-արևելք ձգվող նեղ ելուստն ընդհանուր միջանցք դառնա խորհրդային Ադրբեջանին անցած երբեմնի հայկական Նախիջևանի և թուրքիայի միջև։ Տարածքային նման վերածված հետևանքով միաժամանակ, ավելի քան 25 կմ աղեղի երկայնքով, դեմ դիմաց ձգվող, իրարից ընդամենը 2-ից 4,5 կմ հեռավորության վրա գտնվող Հայաստանն ու Իրանը զրկվել են միմյանց հետ ընդհանուր սահման ունենալու հնարավորությունից։

Ակնհայտ է, որ 100 տարի առաջ իրականացված այս ծրագիրը բացահայտ համաթուրանական նպատակներ է հետապնդել։ Անելանելի թվացող իրավիճակում Հայաստանն ունի լուրջ կռվաններ թուրք-ադրբեջանական կողմին հակադարձելու համար։

Կոյսականից (Ձանգելան) Մեղրիով Օրդուբադ և Բերձորից (Լաչին) Անգեղակոթով Նախիջևան ճանապարհները, որոնց երկարությունը միասին կազմում է ավելի քան 80 կմ, Ադրբեջանի կողմից պահանջվելու դեպքում սահմանային անցումների միջազգայնորեն ընդունված նույն կանոններով (մաքսային զննումներ, մուտքի արտոնության տրամադրում և այլն) Հայաստանը կարող է ելք պահանջել թուրքիայից՝ ՀՀ Արարատի մարզից դեպի Արաքսի աջափնյակ, այնտեղից թուրք-իրանական սահման հանդիսացող Կարասու գետակ հասնելու և Իրանի տարածք դուրս գալու համար։ Սկզբնական շրջանում դա կարող է լինել թուրքիային ենթակա տարածքով անցնող ավտոխճուղի՝ 3-4 կմ երկարությամբ։ Կողմերի միջև հնարավոր համաձայնության դեպքում կարող է կառուցվել էստակադա կամ, որ ավելի ապահով է՝ թունել Արաքս գետի ու աղեղի տակով մինչև Իրանի սահման։ Նման ելք ստանալու դեպքում Հայաստանն Արարատյան դաշտից ճանապարհ է ստանում դեպի Իրան՝ Շարուրի և Նախիջևանի դաշտերի արևելյան հատվածներով, Արաքսի աջափնյակով, հիմնականում հարթ տափաստաններով՝ մինչև Ջուլֆա (Ջուլա), այնտեղից՝ Մակու, Մարանդ, Թավրիզ ու Թեհրան։ Նշանակում է երևանից ավտոմեքենայով 35 րոպե երթևեկելուց հետո կարելի է հասնել Իրանի տարածք։

Կասկածից վեր է, որ առաջարկվող ծրագիրը և՛ քաղաքական, և՛ տնտեսական առումով խիստ կհետաքրքրի ինչպես Իրանին, այնպես էլ նրա տարածքով Հայաստան, Վրաստան, Սև ծով ու Ռուսաստան ձգտող Հնդկաստանին և Չինաստանին։ Կարծում ենք, որ այս ծրագրի նկատմամբ կարող է հետաքրքրություն հանդես բերել նաև Ռուսաստանի Դաշնությունը։

Սույն նախագծի մերժման դեպքում հայկական կողմը ստանում է հնարավորություն օրակարգ բերվող թուրք-ադրբեջանական, փաստորեն, միակողմանի ծրագիրը նույնպես մերժելու համար։

Աշոտ Մելքոնյան – պ. գ. դ., պրոֆ., ՀՀ ԳԱԱ ակադեմիկոս, Պատմության ինստիտուտի տնօրեն։ Գիտական հետաքրքրությունները՝ պատմական ժողովրդ-

դազրուիշուն, Հայոց ցեղասպանութիւն, պետականութեան պատմութիւն:
Հեղինակ է 18 մենագրութեան և շուրջ 450 հոդվածի: ashamelk@yahoo.com

ЗАМЕЧАНИЯ ПО АКТУАЛЬНЫМ РЕГИОНАЛЬНЫМ ПРОБЛЕМАМ
(Шаги противодействия азербайджано-турецкому тандему)

АШОТ МЕЛКОНЯН

Р е з ю м е

Ключевые слова: азербайджано-турецкий тандем, разблокировка, коридор, Араратская область.

После армяно-азербайджанской 44-дневной войны (27 сентября – 9 ноября 2020 г.) азербайджанская сторона стремится получить на переговорах больше, чем было предусмотрено трехсторонним (Азербайджан, Армения, Россия) заявлением от 9 ноября 2020 г. В частности, пункт о разблокировке дорог интерпретируется как коридор, предоставляемый Азербайджану через территорию Армении.

По Московскому и Карсскому договорам (1921 г.) русло рек Ахурыан–Аракс превратилось в армяно-турецкую границу, вследствие чего Сурмалинский уезд (Сурб Мари, исторический Масыяцотн) вместе с горой Арарат (около 3,6 тыс. кв. км), который всегда был частью Эриванской губернии и прежде никогда не входил в состав Османской империи, перешел к Турции. В результате турецко-азербайджанского взаимодействия, граница была очерчена таким образом, чтобы находящийся в восточной части Сурмалинского уезда узкий выступ, тянувшийся от севера на юго-восток между рекой Аракс и его правым притоком Карасу, стал общим коридором между некогда армянской, но теперь перешедшей к Азербайджану Нахичеванью и Турцией. Вследствие такого территориального передела, в то же время, Иран и Армения, находящиеся напротив друг друга на расстоянии всего лишь 2–4,5 км, потеряли дугообразную общую границу протяженностью в 25 км. Очевидно, что данный проект явно преследовал пантюркистские цели.

В кажущейся безысходной ситуации Армения, на самом деле, имеет серьезные аргументы для противодействия турецко-азербайджанской стороне. В случае требования со стороны Азербайджана предоставления проходов из Ковсакана (Зангелана) – через Мегри в Ордубад и Бердзора (Лачин) – через Ангехакот в Нахичевань, общая длина которых составляет более чем 80 км, с применением тех же международных правил (таможенные проверки, предоставление входных виз и т.д.), Армения может потребовать от Турции проход из Арартской области (марза) Республики Армения к правому берегу Аракса и оттуда к реке Карасу, являющейся турецко-иранской границей, и доступ на иранскую территорию. На начальной стадии это может быть автодорога, проходящая через территорию

Турции, протяженностью 3–4 км. В случае возможного соглашения сторон, может быть построена эстакада или, что более безопасно – тоннель под рекой Аракс и вышеупомянутой дугой и до иранской границы. В случае получения подобного выхода Арменией, она получает дорогу из Ара-ратской долины в Иран по восточным отрезкам долин Шарура и Нахиче-вани, правобережью реки Аракс, преимущественно равнинным степям до Джульфы (Джуги) и оттуда в Маку, Маранду, Тавриз и Тегеран. Это озна-чает, что из Еревана до Ирана на автомобиле можно будет доехать всего лишь за 35 минут.

Несомненно, что предлагаемый проект с политической и экономичес-кой точек зрения сильно заинтересует как Иран, так и Индию и Китай, стремящихся по территории Ирана, Армении и Грузии выйти к Черному морю и дальше в Россию. Думается, что данный проект может заинтересо-вать также и Российскую Федерацию.

В случае отказа от данного проекта, армянская сторона также получает возможность отвергнуть привносимый в повестку турецко-азербайджанс-кий проект, который, фактически, выгоден только одной стороне.

Ашот Мелконян – д. и. н., проф., академик НАН РА, директор Института истории. Научные интересы: историческая демография, Геноцид армян, история государственности. Автор 18 монографий и около 450 статей. ashamelk@yahoo.com