

ՆՈՐ ՓԱՍՏԵՐ ՀԱՅԱՍՏԱՆ-ԻՐԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԿԱՄՐՋԻ ԿԱՌՈՒՑՄԱՆ ՄԱՍԻՆ

1991թ. սեպտեմբերի 21-ի հանրաքվեով Հայաստանը հռչակվեց անկախ պետություն: Իրանի Իսլամական Հանրապետությունը առաջին պետություններից մեկն էր, որ պաշտոնապես ճանաչեց Հայաստանի անկախությունը 1991 թ. դեկտեմբերի 25-ին¹: Այդ օրը Մոսկվայում Իրանի Իսլամական Հանրապետության դեսպանությունը տարածեց հայտահարություն, որտեղ ողջունում էր հայ ժողովրդի կամքի իրականացումը:

Նորանկախ Հայաստանին սպասվում էին դժվար փորձություններ: Ադրբեջանա-թուրքական տնտեսական շրջափակումը և ազգային-ազատագրական պատերազմը Արցախում մեծ ճիգեր էին պահանջում Հայաստանից: Նման պայմաններում Հայաստանի միակ հուսալի հարևանը Իրանն էր, որի միջոցով Հայաստանը անմիջական կապ հաստատեց արտաքին աշխարհի հետ: Ինչ վերաբերում է Վրաստանին, ապա այստեղ սրված էր վրաց-աբխազական կոնֆլիկտը, որն էլ իր հերթին խանգարում էր Հայաստանին կապ հաստատել իր դաշնակից Ռուսաստանի հետ:

Հայտնի է, որ խորհրդային տարիներին Հայաստանի և Իրանի միջև հարաբերություններ, ըստ էության, չկային և դրանք կանոնակարգվում էին Մոսկվա-Թեհրան հարաբերություններում: Փաստորեն, խորհրդա-իրանական սահմանը Հայաստանի հարավային հատվածում եղել էր փակ սահման (բացակայում էին հաղորդակցության միջոցները) և այս առումով Երևանի համար դժվարությունները ի հայտ եկան միանգամից:

Առևտրատնտեսական կապեր ստեղծելու գործում կարևոր նշանակություն ուներ առաջին հերթին ապահով և մշտական ցամաքային կապի ստեղծումը Հայաստանի և Իրանի միջև: Իրանի հետ կապ հաստատելու հարցում պետք էր նախ սահմանային Արաքս գետի վրա կառուցել *կամուրջ*: Ստեղծվեց նախաձեռնող խումբ Թ. Տեր-Պետրոսյանի (աշխատանքային խմբի ղեկավար), Ժ. Միրզաբեկյանի և Ա. Ավետիսյանի գլխավորությամբ: *Ժամանակավոր կամրջի բացումը եղավ 1992թ. մայիսի 6-ին*, որն ի վիճակի չէր բավարարելու հարաճուն զարգացող հայ-իրանական առևտրական կապերի պահանջները: Ուստի,

¹ Տես Հայաստանի ազգային արխիվ/այսուհետ՝ ՀԱՄ, ֆ. 326, ց. 9, գ. 196, ք. 2: Տե՛ս նույնը նաև Բանբեր Հայաստանի արխիվների, Եր., 2005, էջ 45:

Հայաստանի և Իրանի կառավարությունները 1992թ. մայիսի 14-ին կնքված միջպետական համաձայնագրի համաձայն՝ ձեռնամուխ եղան համատեղ մշտական կամրջի նախագծման և կառուցման աշխատանքներին²։ Ընդդիմ Ավստրալիայի հայության դրամական աջակցության հայկական կողմի համար գործնականում լուծվեց կամրջի շինարարության ֆինանսավորման հարցը։

Հիմնական կամրջի կառուցման աշխատանքները մի քանի տարի տևեցին, որոնք պայմանավորված էին ֆինանսական, քաղաքական և այլ պատճառներով։ Անդրադառնալով կամրջի շինաշխատանքների ընթացում առաջացած մի շարք խնդիրներին։ Այսպես, 1994թ. հունվարի 24-ին ՀՀ արտգործնախարարությունը Իրանի դեսպանությանը հասցեագրված դիմումում նշում էր³, որ Արաքս գետի վրա համատեղ մշտական կամրջի կառուցման վերաբերյալ կնքված համաձայնագրով իրանական կողմը չէր վճարել թիվ 1 և 2 հենարանների կառուցման վրա ծախսված գումարի իր մասնաբաժինը՝ 212.5 հազար ամերիկյան դոլար։ ՀՀ արտգործնախարարության մեկ ուրիշ դիմում, թվագրված արդեն հունվարի 27-ով⁴, հայկական կողմը Իրանի դեսպանությանը հիշեցնում էր, որ Սեդրի-Նորդուզ անցումային կետում 1994 թ. շահագործման է հանձնվելու հիմնական կամուրջը։

Համեմատության համար նշենք, որ հայկական կողմում արդեն կառուցվել էին կամրջի երկու հենակները, սակայն իրանական կողմի թույլտվությունը Իրանի տարածքում շինաշխատանքները սկսելու վերաբերյալ դեռ չէր ստացվել։ Հայկական կողմը առաջարկում էր շինաշխատանքները գետի մեջ իրականացնել այդ ժամանակ /ձմռանը/, քանզի գարնանը գետի հորդառատության պատճառով անհնար կլիներ որևէ աշխատանք կատարել։

Հիմնական կամրջի շինաշխատանքները շարունակվեցին 1994թ. ընթացքում՝ չնայած հայկական կողմի դրսևորած շտապողականությանը։ Սեպտեմբերի 13-ին ՀՀ տրանսպորտի և հաղորդակցության նախարարությունը հայտնում էր, որ արդեն երկու տարի է, ինչ Արաքս գետի վրա կառուցվում է համատեղ կամուրջ Հայաստանի և Իրանի միջև⁵, և որ իրանական կողմին բազմիցս հիշեցվել է համատեղ կամրջի ֆինանսավորման Իրանի մասնաբաժնի մոտ 1 միլիոն ԱՄՆ դոլար չփոխանցելու փաստի վերաբերյալ, սակայն այդ պահի դրությամբ ոչ մի փոխանցում չէր կատարվել։ ՀՀ տրանսպորտի և

² Տես ՀԱՍ, Ֆ.326, ց.9, գ.181, թթ. 1-5։

³ Տես ՀՀ ԱԳՆ Պատմադիվանագիտական :սրխիվ/այսուհետ՝ ՊՂԱ /, գործ 285, թ. 1։

⁴ Տես նույն տեղում, թ. 6։

⁵ Տես ՀՀ ԱԳՆ ՊՂԱ, գործ 285, թ.107։

հաղորդակցության նախարարության մեկ այլ դիմումում⁶ ուղղված ԻԻՅ տրանսպորտի և ճանապարհների շինարարության և փոխադրումների նախարար Աբբար Թորքանին, նշվում էր, որ դեռևս 1993թ. հոկտեմբերի 18-ին ՀՀ տրանսպորտի և հաղորդակցության նախարար Հ. Քոչինյանի և ԻԻՅ տրանսպորտի և ճանապարհների շինարարության և փոխադրումների նախարարի տեղակալ Քյարիմ Ֆարազգադե Հալվոյի համդիպման ժամանակ որոշում էր ընդունվել, որ հիմնական համաձայագիր-կոնտրակտի կնքման համար իրաքական կողմը կարճ ժամանակամիջոցում իր մոտ կհրավիրի ՀՀ ներկայացուցիչներին: Սակայն մոտ մեկ տարի էր անցել և համաձայնագիր-կոնտրակտի հարցը չէր լուծվել: Նախարար Հ.Քոչինյանը մեկ այլ նամակում՝ կրկին հասցեագրված Բ. Հալվոյին⁷, նշում էր, որ ՀՀ-ը իր բաժնեմասը չիովին հատկացրել է, որի շնորհիվ զգալի աշխատանքներ են կատարվել և այժմ Իրանի կողմից կամրջի շինարարության ֆինանսավորման հարցը չափազանց կարևոր նշանակություն է ձեռք բերել, քանզի Իրանի կողմից դրամական միջոցներ չփոխանցվելու դեպքում կամրջի շինարարությունը կարող էր դադարել:

Հայկական կողմի տարբեր մակարդակներով բազմաթիվ դիմումները Իրանին մինչև 1995թ. աշուն մնում էին անպատասխան: Իրանի ման վերաբերմունքը կապված էր ոչ այնքան ֆինանսական, որքան քաղաքական դրդապատճառներով: Իրականում Իրանը ձգտում էր բավարարել Իրանում ադրբեջանական լոբբիի ցանկությունը, ինչպես նաև արժեվորել իր նշանակությունը Հայաստանի համար:

1995թ. օգոստոսի 31-ին ՀՀ փոխնախագահ, հայ-իրանական կապերի կոորդինացման պետական հանձնաժողովի նախագահ Գ.Հարությունյանը նամակով դիմեց իր պաշտոնակից Իրան-Հայաստան կապերի կոորդինացման պետական հանձնաժողովի նախագահ, ԻԻՅ էկոնոմիկայի և ֆինանսների նախարար Մորթեգա Սոհամմադխանին, ինչպես նաև՝ ԻԻՅ ԱԳ նախարար Վելայեթիին և ԻԻՅ խորհրդարանի փոխնախագահ Ռոհանին⁸: Գ. Հարությունյանը հայտնում էր իր մտահոգությունը՝ Արաքս գետի վրա համատեղ կառուցվող կամրջի առեղծայանք, քանզի աշխատանքները ծախսողման վտանգի տակ էին և իրանական կողմը չէր կատարել իր ֆինանսական պարտավորությունները: Նշվում էր, որ Իրանի համապատասխան գերատեսչությունների մեղքով քանիցս ձախողվել են նշված հարցով նախապես պայմանավորված տարբեր մակարդակի հանդիպումները: Ի վերջո, տեխնիկական արդեն լուրջ

⁶ Տես նույն տեղում, թթ. 123-124:

⁷ Տես նույն տեղում, գործ 286, թթ. 93-94:

⁸ Տես ՀՀ ԱԳ, ՊՂԱ, գործ 286, թթ. 125-126:

վտանգ էր ներկայացնում վթարային վիճակում գտնվող նավակամրջի հետագա շահագործումը:

Նշենք, որ դեռևս 1995թ. օգոստոսի 20-ին ԻԻՀ խորհրդարանի փոխնախագահ Ռոհանիի՝ երևանում գտնվելու օրերին պայմանավորվածություն էր ձեռք բերվել օգոստոսի 29-ին Սեղրիում կազմակերպել երկկողմանի հանդիպում: Սակայն նշված օրը Սեղրիում հայկական պատվիրակությանը իրանական կողմից և ոչ ոք չէր եկել դիմավորելու, իսկ Թավրիզում գտնվող Իրանի տրանսպորտի նախարարը հանդիպման գալու փոխարեն վերադարձավ Թեհրան:

Հայկական կողմի բազմաթիվ դիմումներից հետո, ի վերջո 1995թ. աշնանը իրանական կողմը կատարեց իր ֆինանսական պարտականությունները:

Սահմանային Արաքս գետի վրա հիմնական կամրջի շինարարությունը ավարտվեց 1995թ. դեկտեմբերին: Դեկտեմբերի 26-ին տեղի ունեցավ կամրջի շահագործման հանձնման արարողությունը⁹: Կամուրջն ուներ 192 մետր երկարություն, որը հուսալի ավտոուղեգծով կապեց Հայաստանը և Իրանը: Կամուրջն առաջին համատեղ կառույցն էր, որի ընդհանուր արժեքը հասնում էր 2,46 միլիոն դոլարի, որից 0,9 միլիոնը ներդրել էր իրանական կողմը:

Կամրջի հանդիսավոր բացումը իրանական կողմի մասնակցությամբ տեղի ունեցավ 1996թ. հունվարի 9-ին¹⁰: Ներկա էին ՀՀ փոխնախագահ Գ.Հարությունյանը, Ազգային ժողովի փոխնախագահ Ա.Սահակյանը, ԻԻՀ-ում ՀՀ առաջին արտակարգ և լիազոր դեսպան Վահան Բայբուրդյանը, ԻԻՀ Էկոնոմիկայի և ֆինանսների նախարար, Իրան-Հայաստան կապերի կոորդինացման հանձնաժողովի նախագահ Սորթեզա Մոհամմադխանը, ԻԻՀ հաղորդակցության, ճանապարհների և փոխադրումների նախարար Թորջանը, ԻԻՀ խորհրդարանի հայազգի պատգամավորներ Վարդան Վարդանյանը, Արտավազդ Բաղումյանը, ՀՀ-ում ԻԻՀ արտակարգ և լիազոր դեսպան Համիդ Ռեզա Նիքջար Էսֆահանին և պաշտոնատար այլ անձինք:

Հիրավի, կամուրջը, լինելով կյանքի կոչված հայ-իրանական առաջին համատեղ կառույցը և այս առումով երկկողմ համագործակցության առաջնեկը, կարևոր նշանակություն ունեցավ շրջափակված Հայաստանի համար, ինչպես նաև այն նպաստեց հայ-իրանական առևտրաշրջանառության ընդլայնմանը:

⁹ Տես Հայաստանի Հանրապետություն, 27.12.1995:

¹⁰ Տես Հայաստանի Հանրապետություն, 11.01.1996: