

ՆԱՎԱՍԱՐԴՅԱՆ ՆԱԶԵԼԻ  
(ԱԻ)

ԻՐԱՆՈՒՄ ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅԱՆ  
ՀԱՐՑԻ ՇՈՒՐՁ  
(XIX ԴԱՐԻ ՎԵՐՁ – XX ԴԱՐԻ ՄԿԻՁԲ)

XIX դարի վերջին և XX դարի սկզբին Իրանում երկաթուղային շինարարության հարցի նկատմամբ Մեծ Բրիտանիայի և Յարական Ռուսաստանի վարած քաղաքականությունը կարելի է գնահատել որպես «փոխհամաձայնեցված», չնայած այն իրողությանը, որ նշված ժամանակահատվածում Մերձավոր Արևելքում այդ երկու տերությունների միջև առկա էին տնտեսական, քաղաքական, ռազմավարական շահերի սկզբունքային ու խորը հակասություններ:

XIX դարի 70-80-ական թթ. շահական կառավարությունը ռուս և անգլիացի ձեռնարկատերերին Իրանում երկաթուղային շինարարություն իրականացնելու մենաշնորհային իրավունքներ էր ընձեռել<sup>1</sup>: Անգլիայից տնտեսապես ավելի թույլ զարգացած Ռուսաստանը, որի երկաթուղային շինարարությունն իր երկրում իրականացվում էր հիմնականում ֆրանսիական կապիտալի միջոցներով, պատրաստ չէր մրցակցության մեջ մտնելու վերջինիս հետ՝ Իրանում երկաթուղային ճանապարհներ կառուցելու հարցում՝ առավել ևս Ռուսաստանում մտավախություն կար, որ երկաթուղային գծերի առկայության դեպքում իրենք կկորցնեն մենաշնորհային դիրքերը հյուսիսային Իրանի շուկաներում<sup>2</sup>: Մինչդեռ երկաթուղային շինարարության քաղաքականությունից էր կախված ոչ միայն Ռուսաստանի մերձավորարևելյան ամբողջ քաղաքականության ընթացքն ու ապագան, այլև ընդհանրապես Ռուսաստանի միջպետական հարաբերությունները Գերմանիայի և Անգլիայի հետ, որոնց համար տվյալ հարցն այդ ժամանակահատվածում ուներ առաջնային կարևորություն<sup>3</sup>:

Ռուսական իշխող շրջանակների վաղեմի ծրագիրը՝ Կասպից ծովից մինչև Պարսից ծոց «Անդրպարսկական» երկաթուղու միջոցով մոտենալու Հնդկական օվկիանոսի արևելյան առժամանակ հետաձգվեց ռուսական կառավարության կողմից՝ 1890թ. փետրվարի 4-ին գումարված «հատուկ խորհրդակցության» կողմից կայացրած որոշմամբ: Նույն թվականի նոյեմբերի 12-ին Ռուսաստանի և Իրանի միջև կնքվեց համաձայնագիր, ըստ որի վերջինս պարտավորվում էր տաս տարի ժամկետով Իրանում չկառուցել և այլ ընկերությունների ու մասնավոր անձանց չտրամադրել մենաշնորհային իրավունքներ՝ երկաթուղային ճանապարհներ համար<sup>4</sup>: 1900թ. նշված պայմանագիրը երկարաձգվեց ևս տաս տարով<sup>5</sup>: Ինչ վերաբերում է Մեծ Բրիտանիայի դիրքորոշմանն այս հար-

ցում, ապա բրիտանական կողմը գտնում էր, որ հյուսիսից դեպի երկրի կենտրոնական և հարավային շրջաններ կառուցվող յուրաքանչյուր երկաթուղային գիծ լուրջ վտանգ է բրիտանական առևտրատնտեսական, ռազմավարական շահերին: Մինչդեռ Ռուսաստանը, Իրանի տարածքն օգտագործելով, երկաթուղային ճանապարհներով կարող էր մոտենալ ոչ միայն Պարսից ծոցին, այլև Հնդկական օվկիանոսի ավազանին, որտեղ Բրիտանիան կենսական շահեր ուներ<sup>6</sup>: Փաստորեն, այս պարագայում Ռուսաստանի կողմից իրականացվող քաղաքականությունն Իրանում երկաթուղային արգելքի վերաբերյալ ընդունելի էր մաս բրիտանական դիվանագիտության կողմից:

Իրենց ձեռքում կենտրոնացնելով Իրանում հնարավոր երկաթուղային շինարարություն իրականացնելու ողջ գործընթացը՝ այդ երկու տերությունները փորձում էին խոչընդոտել մաս մյուս եվրոպական պետությունների կողմից Իրանին առաջարկվող երկաթուղային ծրագրերը: Բաղաքական կենսունակությունը վաղուց կորցրած դաջարական կառավարությունն իր հերթին թույլ և անհաջող փորձեր էր անում՝ երկրի երկաթուղային շինարարության բնագավառ նոր ներդրումներ ներգրավելու ուղղությամբ<sup>7</sup>, սակայն, այդ ջանքերը ևս որևէ շոշափելի արդյունք չտվեցին:

XIX դարի վերջին և XX դարի սկզբին Գերմանիայի կողմից առաջարկվող Բաղդադի երկաթուղու կառուցման մախազիծը, որը պետք է իրականացներ Գերմանիայի տնտեսական և քաղաքական ներթափանցումը Փոքր Ասիա, Միջագետք, իսկ ապա մաս Իրան, Պարսից ծոցի ավազան, Արաբական թերակղզի և Հնդկական օվկիանոս, Ռուսաստանի և Անգլիայի համար ստեղծեց Մերձավոր և Միջին Արևելքում ռազմավարական, տնտեսական և քաղաքական բնույթի լուրջ սպառնալիք: Բաղդադի երկաթուղու կառուցմամբ Գերմանիան մեծ ազդեցություն ձեռք կբերեր մաս Սև ծովի ավազանում՝ հսկողություն սահմանելով Բոսֆոր, Դարդանեյ նեղուցների նկատմամբ՝ վերածելով այն ռազմավարական հենակետի՝ Ռուսաստանի հարավային սահմանների մոտ: Արդյունքում առավել դյուրին կդառնար գերմանական ներթափանցումը հյուսիսային Իրանի շուկաներ, որտեղ ռուս վաճառականները մենաշնորհային կարգավիճակ ունեին: Գերմանիան ևս կվերահսկեր տարածաշրջանի հարուստ հումքային ռեսուրսները և ընդարձակ շուկաները՝ սպառնալիքի տակ դնելով իր քաղաքական և տնտեսական մրցակից հակառակորդների կենսական շահերը:

Եթե մինչև XX դարի սկզբը պայքարը Պարսից ծոցի ավազանում գերիշխանություն ձեռք բերելու համար ընթանում էր հիմնականում Մեծ Բրիտանիայի և Ռուսաստանի միջև, ապա գերմանացի մենաշնորհատերերի կողմից՝ թուրքական կառավարությունից վերոհիշյալ երկաթուղու կառուցման համար մենաշնորհի ստանալուց հետո, Գերմանիան մույնպես սկսեց մեծ հետաքրքրություն ցուցաբերել Ծոցի նկատմամբ, մանա-

վանդ որ ծրագրվում էր Քուվեյթը դարձնել նախագծվող երկաթուղու վերջնական կետ<sup>10</sup>:

Գերմանիայի օրեցօր մեծացող ազդեցությունը Իրանում, ինչպես նաև Բաղդադի երկաթուղու շուրջ ընթացող դիվանագիտական պայքարը հանդիսացան այն կարևորագույն պատճառները, որոնց հետևանքով 1907թ. օգոստոսի 31-ին կնքվեց անգլո-ռուսական համաձայնագիրը՝ Իրանն ազդեցության ոլորտների բաժանելու վերաբերյալ<sup>11</sup>: Այսուհետև Իրանում երկաթուղային շինարարության իրականացման գործում հիմնական պայքարն ընթանալու էր Ռուսաստանի և Գերմանիայի միջև:

1907-1910 թթ. ընթացքում Գերմանիայի և Ռուսաստանի հարաբերությունները բավականին սառն էին: Մակայն Բալկաններում վերջինիս ունեցած անհաջողություններից հետո գերմանաձեռ շրջանակների ուժգին ճնշման ներքո ռուսական կառավարությունը 1911թ. վերսկսեց դեռևս 1907թ. ընդհատված բանակցությունները Գերմանիայի հետ՝ պարսկական հարցերի վերաբերյալ<sup>12</sup>: Նախապես Պոտսդամում կայացած բանակցությունների արդյունքում Ս.Պետերբուրգում 1911թ. օգոստոսի 19-ին կնքվեց ռուս-գերմանական համաձայնագիր՝ Իրանի վերաբերյալ<sup>13</sup>: Համաձայնագրով Գերմանիան ճանաչում էր Ռուսաստանի հատուկ շահերը և հետաքրքրություններն Իրանում, իսկ Գերմանիան, համաձայն պայմանավորվածության, այդ երկրում պարտավորվում էր հետապնդել միայն առևտրատնտեսական շահեր: Վերջինս պարտավորվում էր շահական կառավարությունից ձեռք չբերել երկաթուղային և այլ տեսակի մենաշնորհներ՝ ռուսական ազդեցության ոլորտում, իսկ Ռուսաստանը, որոշակի զիջումների գնալով՝ իր հերթին պարտավորվում էր չհակազդել Բաղդադի երկաթուղու շինարարության ընթացքին: Նաև համաձայնություն էր տալիս կառուցել Թեհրան-Խանեկին գիծը, որն ի դեպ, շահարկումների առարկա էր դեռևս 1902թ.<sup>14</sup>: Նախատեսվում էր, որ այդ գիծը հետագայում միանալու էր Բաղդադի երկաթուղու հյուսիսային հատվածին: Համաձայնագրում տեղ էր գտել նաև հատուկ կետ, ըստ որի ցարական կառավարության կողմից վերոհիշյալ երկաթգիծ կառուցումից հրաժարվելու դեպքում՝ Գերմանիան ինքը շահական կառավարությունից ձեռք կբերեր այդ մենաշնորհը<sup>15</sup>:

Նշված համաձայնագիրը կնքելուց հետո ռուսական իշխանությունները նոր եռանդով վերսկսեցին Անգլիայի հետ համատեղ Իրանում անդրիրանական երկաթուղի կառուցելու ծրագրերի շուրջ համաձայնության գալու փորձերը, որի իրականացման դեպքում Բաղդադի երկաթուղին կկորցներ իր նշանակությունը տարածաշրջանում: Երկու տերությունների կողմից ստեղծված համատեղ «Société d'Etudes» կազմակերպությունը՝ ֆրանսիական կապիտալի մասնակցությամբ<sup>16</sup>, պետք է շահական կառավարությունից, յուրաքանչյուրը իր ազդեցության գոտու շրջանակներում, ձեռք բերեր մենաշնորհային իրավունքներ՝ անդրիրանական երկաթգիծ կառուցելու համար<sup>17</sup>: Ինչ վերաբերում է չեզոք գո-

տում երկաթուղային շինարարություն իրականացնելուն, ապա Մեծ Բրիտանիան և Ռուսաստանը համատեղ պետք է մենաշնորհային իրավունքներ ստանային իրանական կառավարությունից, որի արդյունքում կչեզոքացնեին այդ շրջանում երկաթուղիներ կառուցելու գերմանական նախագծերը<sup>18</sup>:

Ամփոփելով պետք է նշել, որ շնայած վերոհիշյալ իրողություններին Մեծ Բրիտանիա, Ռուսաստան և Գերմանիա եռանկյունու քաղաքական ու տնտեսական շահերի անընդհատ բախման հետևանքով, ուսումնասիրվող շրջանում Իրանում այդ երկաթուղային ծրագրերից և ոչ մեկն այդպես էլ կյանքի չկոչվեց:

NAZELY NAVASARDYAN  
(IOS)

**ON THE ISSUE OF THE RAILWAY CONSTRUCTION IN  
IRAN  
(LATE 19TH AND EARLY 20TH CENTURY)**

In the late 19th and in the early 20th century Germany proposed Bagdad railway construction project that might realize Germany's economic and political spread to the Near and Middle East.

The Bagdad railway project's realization made strategic, economic and political threat for Russia and Great Britain. That's why in the researching period the Great Britain's and Russia's policy on railway building issue in Iran can be evaluated as "cooperative" in spite of economic, political and strategic principle and deep contradictions between the following two states in the Middle East.

As a result of continuous economic and political interest's clashes between Russia, the Great Britain and Germany none of the railway building projects have been realized in Iran.

**ԾԱՆՈԹԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ**

1. Казем-Заде Ф., Борьба за влияние в Персии, Дипломатическое противостояние России и Англии в 1864-1914, М., 2004., стр. 89-195.
2. "Красный архив", Англо-русское соперничество в Персии в 1890-1906гг., т.1., М., 1933, стр. 3-4.

3. Бестужев И.В., Борьба в России по вопросам внешней политики 1906-1910гг., М., 1961, стр. 67.
4. "Красный архив", 624. աշխ., стр. 35-47.
5. Նույն տեղում էջ 48:
6. Persy Sykes, A History of Persia, vol. II, London, 1951, p. 412-413.
7. Казем-Заде Ф., 624. աշխ., стр. 85-133.
8. Բայրության Վ., «Իրանական հարցը ռուս-գերմանական դիվանագիտական հարաբերություններում 1905-1911թթ.», Մերձավոր և Միջին Արևելքի երկրներ և ժողովուրդներ, XI, Եր., 1982, էջ 23-24:
9. Бондаревский Г.Л., Багдадская дорога и проникновение германского империализма на Ближний Восток в 1888-1903гг., Ташкент, 1955, стр. 156-250.
10. Butterfield P., The Diplomacy of the Bagdad Railway, 1890-1914, Göttingen, 1932, p. 17-19.
11. Ըստ պայմանագրի. Իրանի հյուսիսային մասը՝ Ղասրե-Շիրին-Յեզդ-Ջուլֆադար գծից հյուսիս, հայտարարվում էր ռուսական ազդեցության ոլորտ, իսկ հարավային մասը՝ Բանդար-Աբրաս-Բերման-Բիրջանդ-Ղազինկ գծից հարավ-արևելք, անգլիական ազդեցության գոտի: Կենտրոնական հատվածը հայտարարվում էր «չեզոք գոտի»՝ որպես ազատ մրցակցության դաշտ:
12. Ефремов П.Н., Внешняя политика России (1907-1914), М., 1961, стр. 314-331.
13. British Documents, The Near and Middle East on the Eve of War, vol. X, part I, London, 1936, doc. 741, p. 717-719.
14. Երբ 1902թ. հայտնի դարձավ, որ գերմանացի ձեռնարկատերերի կողմից շահական կառավարությանն առաջարկվել է կարճ ժամանակահատվածում կառուցել Բաղդադի երկաթուղու հավելյալ Խանեկին-Բաղդադ-Բերրալա-Նաջաֆ գիծը, ռուս դիվանագետները փորձեցին կանխել այդ ծրագրերը՝ պատճառաբանելով, թե այդ գիծը կմեծացնի ուխտագնացների հոսքը դեպի շիական սրբավայրերը, պատճառ դառնալով երկրից մեծ քանակությամբ դրամի արտահոսքի, ինչը ծանր կանրադառնա ֆինանսական վիճակի վրա:
15. Համաձայնագրի ամրոցական տեքստը տե՛ս "Красный архив", т. 3, Москва-Петроград, 1923, стр. 10-13.
16. Международные отношения в эпоху империализма, Документы из архивов царского и временного правительств 1878-1917, сер. 2, т. XX, ч. 2, № 747, стр. 251.
17. Նույն տեղում, №1034, էջ 459:
18. "Красный архив," т.3, Москва-Петроград, 1923, стр. 21-22.