

**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹԻՒՆ-
ԻՐԱՆԻ ԻՍԼԱՄԱԿԱՆ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹԻՒՆ
ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՅԱՐԱԲԵՐՈՒԹԻՒՆՆԵՐԸ՝ ՈՐՊԷՍ
ՏԱՐԱԾԱՇՐՋԱՆԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹԵԱՆ ԳՈՐԾՕՆ**

ԿԱՐԷՆ ՄԿՐՏՁԵԱՆ

K86Mkrtchyan@gmail.com

ՆԵՐԱԾՈՒԹԻՒՆ

Հայաստանի Հանրապետության (<<) հարեան Իրանի Իսլամական Հանրապետության (ԻԻՀ) հետ տնտեսական կապերի զարգացման ու տարբեր ոլորտներում գործակցության խորացման քաղաքականությունը բխում է երկու կողմերի ե՛լ ուղղվածության ե՛լ քաղաքական ե՛լ տնտեսական շահերից: Այդ քաղաքական ուղղությունը կենսական նշանակություն ունի, եթե նկատի ունենանք աշխարհաքաղաքական եւ ուղղվածության այն տարածաշրջանը, որտեղ գտնվում են <<Ն եւ ԻԻՀ:

Թուրքիայի, Վրաստանի ու Ադրբեջանի միջեւ գործակցության խորացումը յետխորհրդային տարիներից ի վեր որոշակի ազդեցություն ունի տարածաշրջանի զարգացումների վրայ, որն էլ իր հերթին կարող է ազդել << ազգային անվտանգության վրայ՝ հետևեալ պատճառներով.

- այդ պետությունների գործակցության ձեւաչափը տարածաշրջանում դուրս է թողնում միայն <<ին, որի հետեւանքով անտեսում են հայկական շահերը.
- այդ երեք պետություններից երկուսը <<Ի նկատմամբ վարում են առճակատման քաղաքականություն. Ադրբեջանը <<Ին դիտարկում է որպէս սեփական ազգային անվտանգությանն ուղղուած մարտահրավեր, իսկ Թուրքիան շարունակում է <<Ի շրջափակման իր քաղաքականությունը,
- վերոնշեալից ելնելով՝ այս պայմաններում յատուկ նշանակություն է ստանում ԻԻՀ-ի որդեգրած քաղաքականությունը <<Ի նկատմամբ:

Արդ, սոյն ուսումնասիրության կարեւորությունը պայմանաւորուած է <<-ԻԻՀ տնտեսական կապերի խորացման եւ զարգացման իրողութեամբ: Ուստի, արխիւային փաստաթղթերի, ուսումնասիրությունների, մամուլի եւ այլ հրապարակումների հիման վրայ կը լուսաբանենք այդ կապերի ուղղվածության նշանակությունը տարածաշրջանում:

Յօդուածում կը ներկայացնենք <<ում իրանական նոր ներդրումների սկզբնատրման, << մարզերի եւ ԻԻՀ նահանգների միջեւ գործակցության նոր ոլորտների վերաբերեալ հարցերը, ինչպէս նաեւ կը քննարկենք երկկողմ զարգացման հեռանկարային ուղղությունները:

ԻՐԱՆԱԿԱՆ ԿԱՊՈՒԴԻՆՆԵՐԸ՝ ՈՐՊԷՍ ՀՀԻ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԶԱՐԳԱՅՄԱՆ ԱՅԼԸՆՏՐԱՆՔԱՅԻՆ ՏԱՐԲԵՐԱԿ. ՆՈՐ ՓԱՍՏԵՐ ԻՐԱՆ-ՀԱՅԱՍՏԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԿԱՄՈՒՐՋԻ ԿԱՌՈՒՅՄԱՆ ՄԱՍԻՆ

1990ականներին շրջափակուած ՀՀի համար կենսական նշանակութիւն ունէր իրանական կապուղիներից օգտուելը, քանի որ դէպի ՀՀ պարէն եւ նափ առաքում էր այդ ճանապարհով:

1992 Մարտի 24ին ընդունուեց «Մեղրու շրջանում Արաքս գետի վրայ ատօճանապարհային կամրջի շինարարութեան մասին» ՀՀ կառավարութեան թիւ 175 որոշումը: Հայկական կողմը ժամանակաւոր կամրջ էր գնել ՌԴ բանակից. Այն բերուեց եւ տեղադրուեց գետի վրայ: Մայիսի 6ին ՀՀ փոխնախագահ Գագիկ Յարութինեանի մասնակցութեամբ Արաքս գետի վրայ բացումը կատարուեց Մեղրի-Նորդուզ 120 մ. երկարութեամբ եւ 60 տոննա տարողութեամբ ժամանակաւոր զինուորական լաստակամրջին²: Յուլիսի 21ին պաշտօնապէս սկսուեց քաղաքացիների եւ փոխադրամիջոցների երթեւեկը լաստակամուջով: Այդ ժամանակահատուածում կապի այս միջոցն ունէր յատուկ նշանակութիւն ՀՀ համար:

Նոյն տարուան Սեպտեմբերին իրանական «Արիաթուր» ընկերութիւնը բացեց Երեւան-Թեհրան երկշաքաթեայ կանոնաւոր չուրթ:

1992 Մարտի 11-13ը ՀՀ այցելեց ԻԻՀ հաղորդակցութեան եւ ճանապարհների նախարարի տեղակալ Մոհամմադ Սայիդ Նեժադը: Կողմերը քննարկեցին Ադրբեջանի Հանրապետութեան (ԱՀ) տարածքում մնացած 1 մլրդ. դոլար արժողութեամբ իրանական 2700 վագոն բեռների Մեղրի-Ջուլֆա ճանապարհով տեղափոխման հարցը: ՀՀն դէմ չէր, սակայն ԱՀն թոյլ չէր տալիս:

Մարտի 13ին կողմերը ստորագրեցին փոխըմբռնման համաձայնագիր փոխադրամիջոցների գործակցութեան մասին³: Համաձայնագրի 1.2 կէտով որոշուած է փոխադրամիջոցների ելումուտը կատարել Մեղրիի սահմանային անցակէտով: Չրդ կէտով նախատեսուած էր կառուցել ժամանակաւոր եւ հիմնական կամուրջներ: 4րդ կէտով կողմերը միմեանց թոյլ էին տալիս իրենց տարածքով անարգել օգտուել երկաթուղուց: ԻԻՀն համաձայնուած էր ՀՀ ներմուծուող-արտահանուող-տարանցիկ բեռները Կասպից Ծովի էնզելի եւ Պարսից Ծոցի էման Խումէյնի նաւահանգիստներով փոխադրել այլ երկրներ եւ ապահովել բեռների պահեստաւորումը:

ՀՀ պետնախարար Ռուբէն Չիֆտալարեանը ԻԻՀ պատուիրակութեան հետ քննարկում է ԻԻՀն ՀՀին կապող երկաթգծի կառուցման հարցը: Տարբերակներից մէկով նախատեսուած էր Մեղրիից երկաթգծի կառուցել մինչեւ Երասխաւան կամ Ջերմուկ՝ յետագայում Մարտունի-Շորժա գծին միանալու պայմանով: Հայկական կողմի առաջարկած տարբերակով իրանական հատուածում նպատակայարմար էր կառուցել երկաթգծի Մեղրի-Ջուլֆա կամ Մեղրի-Մարանդ հատուածը: Մինչդեռ իրանական կողմի

կարծիքով հի՛հի տարածքում երկաթգիծ պետք է կառուցուի ոչ թե Ջուլֆայից մինչեւ Մեղրի՝ 64 կմ. հեռավորութեամբ, այլ Ալամդար քաղաքից Մեղրի՝ 45 կմ. հեռավորութեամբ: Հայկական կողմի առաջարկը հիմնաւորում էր ռազմագիտական նկատառումով: Երկաթգիծը Արաքս գետի ափերով անցնելու դէպքում Նախիջեանի կողմից վտանգի ենթարկուելու հաւանականութիւնը մեծանում էր, մինչդեռ հայկական տարբերակի դէպքում, այն գալու էր երկրի խորքից եւ չէր անցնելու սահմանամերձ ճանապարհներով, եւ վտանգի հաւանականութիւնը բացառում էր⁴:

Իրանական պատուիրակութիւնը առաջին եւ վերջին անգամ հի՛հ վերադարձաւ Նախիջեանի տարածքով: 1992 Ապրիլի 1ին Իջեանում տեղի են ունենում ՀՀի եւ ԱՀի (պատուիրակութեան ղեկավարն էր նախագահի խորհրդատու Ռասիմ Մուսաբէկովը) պատուիրակութիւնների միջեւ բանակցութիւններ՝ հի՛հի պատուիրակութեան մասնակցութեամբ եւ միջնորդութեամբ: Ըստ պայմանաւորութեան՝ պետք է բացուէին երկաթուղային ճանապարհները եւ ԱՀից ՀՀ եկող գազամուղը⁵: Սակայն Ապրիլի 2ին ԱՀն խախտեց պայմանաւորութիւնը: ԱՀ վարչապետ Հասան Հասանովը ՀՀի վարչապետի պաշտօնատար Գագիկ Յարութիւնեանին հեռախօսազրոյցում յայտնեց, որ Իջեանեան բանակցութիւններին ԱՀի պատուիրակութիւնը լիազօրուած չի եղել՝ կնքելու նման համաձայնութիւն:

Չնայած 1992 Մայիսի 8ին Թեհրանի համատեղ յայտարարութիւնը մնաց թղթի վրայ, սակայն հի՛հն շարունակում էր ՀՀի եւ ԱՀի միջեւ երկաթուղային կապի վերականգնման միջնորդական գործունէութիւնը: Փոխադրամիջոցների կապի վերականգնումը շահեկան էր հի՛հին. այդպիսով Թեհրանը ազդեցութիւն ձեռք կը բերէր Բաքուի եւ Երեւանի վրայ: Ի՛հն ունէր իր շահը, քանզի նա Նախիջեան-ՀՀ երկաթգծով կապ էր հաստատում Սեւ Տովի վրացական նաահանգիստների հետ եւ դուրս գալիս Արեւելեան Եւրոպայի շուկաներ:

1992 Հոկտեմբերի 2ին եւ 3ին Նախիջեանում, իսկ Հոկտեմբերի 6ին՝ Երեւանում հանդիպում են ՀՀ, հի՛հ եւ ԱՀ պատուիրակութիւնները⁶: Եռակողմ բանակցութիւնների արդիւնքում ՀՀ երկաթգծի վարչութեան մասնագէտները Հոկտեմբերի 8ից ձեռնարկելու էին Մեղրու շրջանում երկաթգծի վերականգնման աշխատանքներ: Սակայն համաձայնագիրը ստորագրած ԱՀն, չպահպանելով համաձայնագրով նախատեսուած հրադարձը, Ջանգելանի եւ Օրդուբադի շրջաններից կրակի տակ առաւ երկաթգծի վերականգնման աշխատանքների հատուածները, ինչպէս նաեւ Մեղրու շրջանի մի շարք բնակավայրեր:

Նոյն թուկանի Հոկտեմբերի 22ին ՀՀ կառավարութիւնը իրանական կողմին առաջարկեց օգտագործել Իջեան-Երեւան-Նախիջեան երկաթգիծը՝ ԱՀում կուտակուած բեռների փոխադրման համար⁷: Հոկտեմբերի 29ին հի՛հի ԱԳՆում քննարկում է երկաթուղու ապաշրջափակման հարցը: Ըստ իրանական աղբիւրների՝ ՀՀն, ի տարբերութիւն ԱՀի, լրջօրէն չէր

մօտենում երկաթուղու բացման հարցին, անլին, իրանական կողմի պնդմամբ ԱՀԻ կողմից չէին եղել յարձակումներ եւ գնդակոծութիւններ⁸:

Նոյնքերի 11-15ը երեսնում ԻԻՀԻ ԱԳՆԻ Արեւելեան Երոսպայի վարչութեան պետ Բահրամ Ղասեմին ՀՀ ղեկավարութեան հետ քննարկում է երկաթգծի բացման եւ իրանական բեռների տեղափոխման հարցերը, որոնք լուծում չստացան: Ղասեմին իրանական աղբիւրներում շրջանառուող տեսակէտը ԻԻՀԻ ԱԳՆԻ պաշտօնական դիրքորոշումը չէր համարում, սակայն այդ հարցում տիրող կարծիքը հայանպաստ չէր: Եթէ ՀՀն շահագրգռած չլինէր երկաթուղու բացմամբ, ԱՀԻ բանտորներին չէր առաջարկի մասնակցել շինարարութեանը եւ իրանական միջնորդներին չէր հրափրի: Իրականում Բաքուն Թեհրանին մոլորութեան մէջ էր գցել միակողմանի, հակահայ ուղղութեամբ եւ սխալ տեղեկատուութեամբ:

Երկաթուղու վերաբացման վերաբերեալ ԻԻՀԻ նախաձեռնութիւնը վերսկսուեց 1993 Օգոստոսի սկզբին: Թեհրանն առաջարկում էր Նախիջեանի տարածքով անցնող Ջուլֆա-Երեւան երկաթգիծը բաց յայտարարել իրանցի գործարարների համար⁹: Առաջարկում էր այդ ճանապարհով ՀՀ արդիւնաբերական ձեռնարկութիւններին հումք եւ վառելանիւթ տրամադրել ու փոխարէնը պատրաստի ապրանք տեղափոխել ԻԻՀ: Այդ քայլը հետապնդում էր երկու նպատակ. ա) քաղաքական՝ ԻԻՀն ցանկանում էր Լեռնային Ղարաբաղի հակամարտութեան կարգաւորման գործում իր վճռորոշ դերն ունենալ. այդ ճանապարհի վերաբացումը կարող էր նման հնարատրութիւն ընձեռել, եւ բ) տնտեսական՝ ուսումնասիրելով ՀՀԻ արդիւնաբերութեան ներուժը՝ ԻԻՀն համոզուել էր, որ ՀՀի օգնութեամբ կարող է լուծել իր ԻԻՀԻ շրջանների տնտեսական հիմնահարցերը: ԱՀԻ կեցուածքի պատճառով իրանական այս առաջարկը եւս ձախողուեց:

ԱՀում կուտակուած վերոնշեալ 2700 վագոն բեռների տեղափոխման հարցով՝ ՀՀ փոխնախագահ Յարութիւնեանը 1992 Դեկտեմբերի 22-25ը բանակցութիւններ է վարում ԻԻՀԻ ղեկավարութեան հետ¹⁰: Յարութիւնեանը յայտարարեց. «ՀՀն պատրաստ է ցանկացած պահին ԱՀում կուտակուած վերոնշեալ բեռները տեղափոխել Իջեանի հանգոյցով՝ իր վրայ վերցնելով տեղափոխման հարցերը: Ինչ վերաբերում էր Մեղրիի տարածքով այդ բեռների տեղափոխմանը, ապա ՀՀն պատրաստ էր դա անել անվտանգութեան երաշխիքներ ստեղծելու դէպքում»¹¹:

ՀՀի պատուիրակութեանը յաջողում է իրանական կողմին հաաստել հայերի բարի կամեցողութեան եւ ցրել նրանց կասկածները: Դա խթանեց բանակցութիւնների աշխուժացմանը եւ հնարատր դարձրեց Յարութիւնեանի հանդիպումները ԻԻՀԻ նախագահ Հաշեմի Ռաֆսանջանիի, փոխնախագահ Հասան Հաբիբիի, խորհրդարանի նախագահ Նաթէլ Նուրիի, ԱԳ նախարար Ալի Աքբար Վիլայաթիի, նրա տեղակալ Մահմուդ Վայեզիի հետ: Հայկական կողմը իր առջեւ դրուած գլխաւոր խնդիրը յաջողութեամբ իրագործեց: Ստորագրուեցին մի շարք տնտեսական նշանակութեան

պայմանագրեր, այդ թում՝ ՀՀ-ի և ԻԻՀ-ի օդային կապի մասին, որով շաբաթը մէկ կազմակերպուելու էր Երեւան-Թեհրան չուերթը:

1992 Հոկտեմբերի 6ին Երեւանում ստորագրուեց ՀՀ և ԻԻՀ կառավարութիւնների միջեւ միջազգային փոխադրումների համաձայնագիր¹²: Նոյեմբեր ամսին ՀՀն մեծ ուշադրութիւն է դարձնում ԻԻՀ-ով անցնող ճանապարհին: Նախատեսում էր, որ հացի մի մասը ՀՀն ստանալու էր Պարսից Ծոցով, ԻԻՀ-ի տարածքով: ՀՀ նախագահը կարելու էր, որ եթէ նոյնիսկ հնարատու լինի բեռները մէկ ճանապարհով տեղափոխել, այդ դէպքում էլ ՀՀն պէտք է աշխատի դրանք բերել 3-4 ճանապարհով, որպէսզի առաքումները երաշխատուած լինեն¹³:

1992 Դեկտեմբերի 25ին Թեհրանում ստորագրուած արձանագրութեամբ տարանցիկ փոխադրումների համար ՀՀն օգտագործելու էր ԻԻՀ երկաթուղային, ցամաքային ուղիների և նաւահանգիստների հնարարութիւնները: Ի կատարումն այդ փաստաթղթի՝ 1993 Յունուարի 27ին ՀՀ-ի և ԻԻՀ-ի միջեւ կնքուած է տարանցիկ փոխադրումների պայմանագիր: ԻԻՀն պարտաւորում էր էնգելի նաւահանգստում ստացած ռուսական հեղուկ վառելիքի դիմաց Ջուլֆայում ՀՀին տրամադրել նոյն որակի վառելիք, և որպէս այդ գործարքի վճար վերցնել վառելիքի 25%ը: ԻԻՀն վառելիքի մատակարարումը ՀՀին պէտք է սկսէր ռուսական վառելիքը ստանալուց յետոյ 48 ժամուայ ընթացքում՝ օրական 200-300 տոննա ծաւալով:

Առաջին հեղուկանալը էնգելիում դատարկուեց 1993 Մայիսի 6ին: Ստացուած վառելիքի դիմաց ՀՀն պէտք է ստանար 2000 տ. բենզին, հեղուկ վառելիք, սակայն մինչեւ 1993 Յուլիսի 5ը ՀՀն ստացաւ 1583 տ. վառելիք: Իրանական թերացման պատճառով մէկ ամսից անելի Մեղրիում պարապուրդի մէջ էին 42 հեղուկատար մեքենաների կէսից անելին¹⁴:

1993 Յուլիսի 5ին Յարութիւնեանը դիմում է Նուրբախշին՝ ԻԻՀ-ից ՀՀ հեղուկ վառելիքի տեղափոխման ձգձգումները վերացնելու համար¹⁵: Հարցը կարգաւորուեց երկար բանակցութիւններից յետոյ, երբ Արլ. Ատրպատականի փոխնախագահ Կարապետ Մոհամմադ Ալի Խաթիբին այցելեց ՀՀ: Փաստօրէն, հարցի լուծման հանգոյցը Թալիզում էր, ոչ թէ Թեհրանում:

1993 Օգոստոսի 4ին ՀՀ փոխադրութեան նախարար Հենրիկ Քոչինեանի և Մ. Խաթիբիի ստորագրած պայմանագրի համաձայն՝ էնգելիով փոխադրուած Ռ-Դի հեղուկ վառելանիւթը ՀՀ հասցնելու համար իրանական կողմը Ջուլֆայում պէտք է ՀՀին յանձնէր օրական 200 տ. հեղուկ վառելիք: Բայց մինչեւ 1993 Սեպտեմբերի 14ը իրանական կողմը բաց չէր թողել ՀՀին հասանելիք 850,000 լիտր վառելանիւթը: Հայկական կողմը դիմեց ԻԻՀ փոխադրութեան նախարար Ա. Թորքանին, որ իրանական կողմից ատոմեքենաներ չընդունելը և հեղուկ վառելանիւթ բաց չթողնելը կը դիտուի որպէս պայմանագրի չկատարում՝ դրանից բխող հետեանքներով¹⁶: Ստեղծուած իրադրութիւնը պայմանաւորուած էր ԼՂ

ճակատում ընթացող ռազմական գործողություններով, որոնց պատճառով իրանական կողմը թոյլ չէր տալիս բեռների փոխադրումը ՀՀ:

Ցատուկ նշանակությւն ունէր հիմնական կամուրջի կառուցումը, որի ֆինանսատրումը ՀՀի համար լուծուեց Աստրալիայի եւ Նոր Զելանդայի հայ համայնքների «Հայրենի Աղէտեալների Օգնութեան Ֆոնդ»ի յատկացրած 1 մլն. դոլար գումարով: Այն սկզբում նախատեսուած էր ՀՀ աղէտի գոտում բնակարաններ կառուցելու համար, սակայն շրջափակման եւ պատերազմի հետեանքով որեւէ ապրանք չէր փոխադրուած ՀՀ, ուստի աղէտի գոտում աշխատանքներ չէին կատարուած: 1992 Յունիսի 28ին ֆոնդի նախագահ, Աստրալիայի եւ Նոր Զելանդայի հայոց թեմի առաջնորդ Աղան Եպս. Պալիոզեանը գումարը յանձնեց ՀՀ կառավարութեանը¹⁷: Մինչդեռ իրանական կողմը ֆինանսատրման իր մասը յետաձգեց:

1993 Յունիսի 17ին եւ Յուլիսի 8ին Հայ-Իրանական Կապերի Համաձայնեցման Յանձնաժողովը (ՀԻԿՅ) քննարկում է կամուրջի շինարարութեան, Երեան-Թեհրան չուերթերի կազմակերպման, Վայք-Սիսիան ճանապարհային եւ Քաջարան-Մեղրի հատուածում վերակառուցման աշխատանքների հարցերը¹⁸: Միաժամանակ ապահով կապի ստեղծման ուղղութեամբ տեղի ունեցան այլ հանդիպումներ եւս¹⁹:

1994 Յունուարին բացուեց Երեան-Թեհրան ցամաքային երթուղի: Իսկ Թեհրան-Երեան ուղիղ հեռախօսակապի կայան ստեղծելու համար ՀՀ կառավարութեան որոշմամբ յատկացուել էր անհրաժեշտ գումար: 1994 Սեպտեմբերի 5ին կողմերը կնքեցին փոխըմբռնման յուշագիր՝ 8 մեգաբիթ վայրկեան թուային ռադիո-ինքնանջատիչ եւ միացուցիչ տեսակի միջազգային հեռախօսակապ ստեղծելու մասին²⁰:

1994 Ապրիլի 20ին ՀՀի դեսպանութիւնում Իրան-Հայաստան առեւտրարդիւնաբերական պալատի անդամներ Լ. Ահարոնեանը եւ Ն. Շահբազեանը²¹, իսկ Մայիսի 16-18ը ՀՀի փոխնախագահ Յարութիւնեանը Զանգեզուրի շրջանում Արեւելեան Ատրպատականի նահանգապետի²² հետ քննարկում են կամուրջի շինարարութեան, համատեղ փոխադրութեան ընկերութիւն ստեղծելու մասին հարցերը:

Կամուրջի կառուցման աշխատանքները տեւեցին միջանի տարի՝ ռազմաքաղաքական եւ ֆինանսական խնդիրների պատճառով: 1994 Սեպտեմբերի 13ին Քոչինեանը իրանական կողմին բողոքում է, որ երկու տարի է՝ Արաքս գետի վրայ կառուցուած է կամուրջ, սակայն իրանական կողմը չէր փոխանցել իր ֆինանսական մասնաբաժինը²³: Նրա մէկ այլ դիմումում նշուած էր, որ 1993 Հոկտեմբերի 18ին իր եւ ԻԻՀի փոխադրութեան ու ճանապարհների շինարարութեան նախարարի տեղակալ Բ. Ֆ. Հալուայի հանդիպման ժամանակ որոշում էր ընդունուել, որ հիմնական համաձայնագրի կնքման համար իրանական կողմը կը հրափրի ՀՀի ներկայացուցիչներին: Սակայն անցել էր մէկ տարի եւ համաձայնագրի հարցը չէր լուծուել: ՀՀն իր բաժնեմասը յատկացրել էր,

իսկ իրանական կողմը դրամական ներդրում չէր կատարում, որի հետեանքով կամուրջի շինարարութիւնը դադարել էր²⁴:

1994 Սեպտեմբերի 15ին ՀԻԿՅն քննարկում է իր ստորագրած յուշագիրը²⁵: Վերջինս առաջարկում էր կազմակերպել Երեւան-Թեհրան-Սպահան-Քիշ կանոնաւոր չութեր, Երեւան-Թափզ ցամաքային ուղերթեր: Նոյն նպատակն ունէր նաեւ Նոյեմբերի 25-27ը ՀՀ փոխնախագահ Յարութիւնեանի այցը Թեհրան եւ Քիշ կղզի²⁶: Նոյեմբերի 27ին Թեհրանում ստորագրուեց Արաքսի կամուրջի կառուցման մասին պայմանագիր, որով լուծուեց կամուրջի ֆինանսատրման հարցը: Որոշում է բանակցել Թեհրան-Երեւան եւ Թափզ-Երեւան ցամաքային երթուղիներ բացելու շուրջ²⁷: Զուգահեռ քննարկում էր նաեւ Մեղրի-Երեւան ատոճանապարհի շինաշխատանքներում ԻԻՀին մասնակից դարձնելու հարցը: Մինչդեռ Թեհրանն առաջ էր քաշում ԻԻՀ-Նախիջեւան-ՀՀ-ԱՀ-Վրաստան երկաթուղու վերագործարկման հարցը:

1994 Նոյեմբերի 11ին ԻԻՀի դեսպան Համիդ Ռեզա Էսֆահանին ՀՀի վարչապետ Հրանդ Բազրատեանին յայտնում է, որ իրանական կողմը լուծել է Մեղրիի կամուրջի կառուցման հարցը եւ պէտք է կնքուի համաձայնագիր գումարի մասին: Դեսպանը անդրադառնում է երկու երկրների միջեւ օդային կապ ստեղծելու կարեւորութեանը, քանզի Երեւան-Մեղրի 400 կմ. տարածութիւնը միայն բեռնատար մեքենաների միջոցով անցնելը խոչընդոտում էր հրատապ հարցերի արագ լուծմանը²⁸: Փաստօրէն իրանական կողմը առաջ էր քաշում ռազմավարական հարց, որի լուծումը մեծ նշանակութիւն ունէր ՀՀի զարգացման համար:

1995 Օգոստոսի 20ին ԻԻՀ խորհրդարանի փոխնախագահ Հասան Ռոհանին՝ ՀՀ կատարած այցի ընթացքում պայմանաւորում է Օգոստոսի 29ին Մեղրիում կազմակերպել հանդիպում: Սակայն նշուած օրը Մեղրիում ՀՀի պատուիրակութեանը իրանական կողմից ոչ ոք չէր եկել դիմատրելու, իսկ Թափզում գտնուող ԻԻՀ փոխադրութեան նախարարը հանդիպման գալու փոխարէն վերադարձել էր Թեհրան: Դեսպան Էսֆահանին նոյնպէս անելող էր համարել այցելել Մեղրի: Օգոստոսի 31ին ՀՀ փոխնախագահ Յարութիւնեանը դիմեց ՀԻԿՅի նախագահ, ԻԻՀ տնտեսութեան եւ ֆինանսների նախարար Մ. Մոհամմադխանին, ԻԻՀ ԱԳ նախարար Վիլայթիին եւ ԻԻՀ Ռոհանիին եւ յայտնեց իր մտահոգութիւնը, քանզի աշխատանքներ չէին կատարում ԻԻՀի կողմից ֆինանսական պարտատրութիւնները չկատարելու պատճառով²⁹: Իրանի մեղքով քանիցս ծախողուել էին նախապէս պայմանաւորուած տարբեր մակարդակի հանդիպումները:

Հայկական կողմի դիմումներից յետոյ միայն 1995ի աշնանը ԻԻՀն կատարեց ֆինանսական իր պարտականութիւնները: Շինարարութիւնն աւարտուեց 1995 Դեկտեմբերին: Ամսի 26ին Արաքսի վրայ գցուած 192 մ. երկարութեամբ կամուրջը կապեց ՀՀն ԻԻՀին: Կամուրջի ընդհանուր արժեքը 2,46 մլն. դոլար էր, որի 1 մլն.ը ներդրել էր իրանական կողմը:

Հայկական կողմի բազմաթիւ դիմումների՝ մինչեւ 1995ի աշուն անպատասխան մնալն ունէր ոչ թէ ֆինանսական, այլ քաղաքական պատճառներ: Իրականում Թեհրանը ձգտում էր բաւարարել ԻԻՀ-ում ադրբեջանական լոպիի ցանկութիւնը, իսկ Լեռնային Ղարաբաղում հաստատուած հրադադարից յետոյ բացել Երեւան-Նախիջեւան-Ջուլֆա երկաթգիծը, որի համար յետաձգում էր կամուրջի ֆինանսական յատկացումը: Եւ միայն երբ պաշտօնական Թեհրանի համար այլեւս պարզ էր, որ Նախիջեւանի ուղղութեամբ հեռահաղորդակցութեան հարցը փակուած է, վերջապէս, որոշեց ընթացք տալ կամուրջի կառուցման գործին:

1996 Յունուարի 9ին տեղի ունեցաւ Արաքսի վրայ ՀՀ-ԻԻՀ 400 տ. բեռնատար հիմնական կամրջի հանդիսատար բացումը, մասնակցութեամբ ՀՀ-ԻԻՀ բարձրաստիճան պաշտօնեաների: Սա առաջին համատեղ կառոյցն էր եւ ՀՀի համար արտաքին աշխարհ դուրս գալու բացառիկ ուղի³⁰:

Կամուրջը նպաստեց առեւտրաշրջանառութեան ընդլայնմանը: ԻԻՀն ՀՀի համար դարձաւ Պարսից Ծոցի, Ծայրագոյն Արեւելքի, Հարաւարեւելեան Ասիայի երկրներից բեռների փոխադրման տարանցիկ ճանապարհ: Բեռնափոխադրումները անելացան 3-4 անգամ: Բաւական է նշել, որ եթէ 1994ին երկկողմ առեւտրաշրջանառութիւնը 57 մլն. էր, 1995ին՝ 94 մլն., ապա 1996ին, կամուրջի շահագործումից յետոյ այն հասաւ 193 մլն. դոլարի, որը մինչեւ 2011 մնաց անգերազանցելի: 1997ին ՀՀ նախագահ Լեւոն Տէր-Պետրոսեանի խօսքով՝ եթէ մէկ շաբաթով դադարի կամուրջի գործունէութիւնը, ապա գները ՀՀ-ում կ'աճեն երկու անգամ, այսինքն՝ տեղի կ'ունենայ բնակչութեան կենսամակարդակի 100 տոկոսանոց անկում³¹:

Տնտեսական կապերի զարգացման համար կարեւոր էր ՀՀ Մեղրիի մաքսակէտի համալիրի կառուցումը, որը շահագործման է յանձնուել 1998ին, կամրջի հարեանութեամբ, իսկ ԻԻՀի մաքսատան համալիրը՝ 1996ին³²:

Չնայած վերոնշեալին Թեհրանը շարունակում էր հետաքրքրուել երկաթուղու վերագործարկմամբ: Ինչ խօսք, այս տարբերակն անելի ճեռնտու էր Իրանին՝ անելի մեծ քանակով բեռներ տեղափոխելու եւ զուգահեռ իր ազդեցութիւնը տարածաշրջանում ամրապնդելու տեսակէտից: Այդ նպատակով ԻԻՀն շարունակում էր տնտեսական քննոյթի առաջարկները ՀՀին եւ ԱՀին: 1995 Փետրուարի 16ին Բագրատեանը ընդունում է ԻԻՀ դեսպան Էսֆահանիին: Վերջինս կարեւորում էր երկաթուղի: ԻԻՀի կառավարութիւնը բանակցում էր ԱՀի հետ Նախիջեւանով անցնող երկաթուղու ճանապարհը բացելու ուղղութեամբ: Դեսպանը առաջարկում է մեծացնել չուերթերի քանակը՝ Երեւան-Թաւրիզ, Երեւան-Սպահան նոր չուերթեր ստեղծելու համար: ԻԻՀ անգամ պատրաստ էր տարանցիկ վիզաներ տրամադրել ՀՀ քաղաքացիներին ԻԻՀ տարածքով այլ երկրներ մեկնելու համար³³:

Երկկողմ կապերի զարգացման գործում կարեւոր էր օդային հաղորդակցութեան հարցը: Թեհրան-Երեւան չուերթի իրականացման

գործում մեծ է եղել Ահարոնեանի դերը: Նա 6 տարի գործարարների համագումարի փոխնախագահն էր եւ 1993ին հիմնադրել է Իրան-Հայաստան Առևտրի Պալատը, որի խորհրդի նախագահն է մինչեւ օրս³⁴: Պալատն աշխատում է ԻԻՀ Առևտրի եւ Հանքարդիւնաբերութեան Պալատին կից: Պալատի կանոնադրութեան կարգաւորման եւ գրանցման մէջ մեծ դեր է ունեցել Ժ. Աբրահամեանը³⁵: Սակայն Երեւան-Թափրիզ օդային կամուրջը երկար կեանք չունեցաւ, փոխարէնը՝ 1997 Դեկտեմբերի 29ին ԻԻՀ «Դիդարէ Ալեյրզիթի» եւ Երեւանի միջքաղաքային ուղեփոխադրութեան ընկերութեան միջեւ կնքուած պայմանագրով 1998 Հոկտեմբերի 25ից սկսեց գործել Երեւան-Թեհրան ցամաքային երթուղին³⁶:

Երկկողմ կապերի զարգացման գործում որոշակի նշանակութիւն ունէր բեռների փոխադրման հարցը: 2000 Ապրիլի 8ին ԻԻՀ ղեկավանութիւնը յայտնում է, որ ըստ բեռնափոխադրումների համաձայնագրերի՝ ՀՀի բեռնատար մեքենաների միջանցիկ երթեւեկը ԻԻՀի տարածքով դէպի երրորդ երկրներ (օրինակ՝ Իրաք) ենթակայ չէ որեւէ սահմանափակման³⁷: Ոլորտում առկայ հարցերը քննարկելու նպատակով Յունիսին ՀՀ այցելեց ԻԻՀ փոխադրութեան նախարար Մ. Հոջաթին: Իսկ Օգոստոսի 9ին Երեւանում ՀԻԿՅն քննարկում է Աստրախան-Էնզելի ծովային ուղով ՀՀի հետ գործակցութեան աշխուժացման հարցը³⁸:

1999 Յունուարի 22ին ՀԻԿՅն՝ Երուանդ Չախարեանի նախագահութեամբ, բազմիցս քննարկուած Մեղրի-Քաջարան փապուղու հարցը հանեց օրակարգից՝ իրանական կողմի ֆինանսատրման անհամաձայնութեան պատճառով: Իրանական կողմը չհամաձայնուեց այն կառուցել սեփական ներդրումների հաշուին:

Քաջարանի փապուղու շինարարութեան շուրջ նոր քննարկումներ սկսուեցին 2001ին: Իրանական կողմն առաջարկում էր 50% ներդրում կատարել, հակառակ դէպքում իրանական ներդրումները 30%ից չեն անցնի³⁹: Նոյեմբերի 14ին ՀՀ ուժանիւթի նախարար Կարէն Գալուստեանը ընդունեց ԻԻՀ ԱԳՆ ԱՊՀի հետ համագործակցութեան գլխատր վարչութեան պետ Մեդրի Սաֆարիին եւ ԱՊՀ Ա. վարչութեան պետի տեղակալ Նաջաֆի Խոշրուդիին: Սաֆարին ՌԴում ղեկավար եղած ժամանակ մեծ աանդ էր ունեցել Հիսիս-Հարաւ Առանցքի ձեւատրման մէջ⁴⁰: Կողմերը քննարկեցին ՀՀ նախագահի՝ ԻԻՀ այցի ընթացքում Քաջարանի փապուղու շինարարութեան մասին փաստաթղթի ստորագրման հարցը: Յիրափ, սա կարող էր դառնալ որակապէս նոր ու խոստմնայից նախագիծ:

2001 Դեկտեմբերի 25-27ը ՀՀ նախագահի այցի արարտին Թեհրանում ստորագրուեց նաեւ Քաջարանի փապուղու կառուցման մասին համաձայնագիր⁴¹: Սակայն գործնական քայլեր այդ հարցում չէին կատարում: 2004 Սեպտեմբերի 8-9ը, երբ ԻԻՀ նախագահ Մոհամադ Խաթամիի՝ ՀՀ այցի շրջանակներում ստորագրուեցին տնտեսական միջաբք կարեւոր համաձայնագրեր, դրանց թում նաեւ՝ Քաջարանի

փապուղու նախագիծը⁴² իրագործելու համար հնարաւոր լուծումներ գտնելու վերաբերեալ փաստաթուղթը: Սակայն փապուղու նախագծային աշխատանքները դադարեցուցին. փապուղու կառուցման համար անհրաժեշտ էր 50-60 մլն. դոլար: Իրանական կողմի խոստացած վարկի պայմաններն անընդունելի էին հայկական կողմի համար, քանի որ դրանք *բիզնէս-վարկեր* էին: ՀՀն միայն ճանապարհների վերականգնման համար տարեկան տրամադրում էր 20 մլն. դոլար, հետեւաբար ՀՀի միջոցներով աշխատանքները կատարել հնարաւոր չէր⁴³:

Նոր կապուղիների ստեղծման նպատակով 2002 Մայիսի 21ին Սանկտ Պետերբուրգում ՀՀ փոխադրութեան եւ կապի նախարար Անդրանիկ Մանուկեանը մասնակցեց «Հիսիս-Հարաւ» փոխադրութեան միջանցքի նախագծի իրականացման խորհրդակցութեանը⁴⁴: Նոյն տարուայ Յունիսի 11-12ը հայկական կողմը Թեհրանում մասնակցեց «Իրան-Տրանզիտ-2002» միջազգային համաժողովին: Կողմերի համար ընդունելի էր համակցուած փոխադրութեան հնարատրութիւնների օգտագործումը, որի համար իրական պայմաններ կարող էր ստեղծել «Տրասեկա»⁴⁵ ծրագրի շրջանակներում վերանորոգուած Կարմիր Բլուր երկաթգծային բեռնահամալիրը, որի բացումը տեղի ունեցաւ 2000 Յուլիսի 15ին: Այն հնարաւոր էր դարձնում բեռնափոխադրումների իրականացումը Սեւ Ծովից Վրաստանի, ՀՀի եւ ԻԻՀի տարածքով դէպի Պարսից Ծոց, որոնց ծաւալներն աճել էին՝ 2000ի 156,000 տոննայից 2001ի 231,000 տոննայի⁴⁶: Բեռնահամալիրի արդիականացման դրամաշնորհային ծրագիրը իրագործուել է 1 մլն. եւրօ արժողութեամբ:

Բեռնափոխադրումների կտրուկ աճին կարող էր նպաստել, եթէ իրանական կողմը Վրաստանի եւ ՀՀ տարածքով ԻԻՀ փոխադրուող ու ԻԻՀից առաքուող բեռների համար սահմանէր յատուկ սակագնային զեղչեր: Աւելին, իրանական կողմը պէտք է պարզեցնէր վիզայի տրամադրման կարգը, քանզի հայկական մեքենաները ԻԻՀ տարածք արտօնուած էին մտնել ոչ աւել քան 60 կմ., այնինչ՝ իրանական մեքենաները ՀՀ տարածքով անցնում էին Վրաստան: Թեհրանը այս հարցերում այլ մօտեցում ունէր եւ լուրջ քայլեր՝ այդ ուղղութեամբ չարուեցին:

Տնտեսական կապերի զարգացման համար բացարձակապէս նոր նշանակութիւն կարող է ունենալ Իրան-Հայաստան երկաթգծի կառուցումը: Ադրբեջանական շրջափակման պայմաններում, երբ չի գործում Երեւան-Նախիջեւան-Ջուլֆա-Թաւրիզ երկաթգիծը, նոր երկաթգիծ կառուցելու հարցը կենսական նշանակութիւն ունի ՀՀ զարգացման համար⁴⁷:

Այս խնդրով բանակցութիւնները մեկնարկել են դեռեւս 1992ին, մշակուել են դրա կառուցապատման վերաբերեալ միջանի նախագծեր, սակայն դրանք այդպէս էլ կեանքի չկոչուեցին: Իրանական

երկաթուղիների հետ կապի հաստատման դէպքում ՀՀն հնարատրութիւն կը ստանար մուտք գործելու հաղորդակցման նոր ուղիներ, դուրս գալու Պարսից Ծոց ու Միջին Ասիա: Իր հերթին Իրանը կապ կը հաստատէր Սեւ Ծովի աազանի եւ ԱՊՀ երկրների հետ: Նախնական հաշուարկներով՝ երկաթգծի շինարարութեան ընդհանուր ծախսը 1,8 մլրդ. դոլար էր, որից 1,4 մլրդ-ը պէտք է հոգար Իրանը, մնացած մասը՝ «Ռուսական երկաթգծեր» ԲԲԸ: Երկաթգծի շինարարութեան բանակցութիւնները վերականգնուեցին միայն 2009 Ապրիլին՝ ՀՀ նախագահ Սերժ Սարգսեանի՝ Իրան կատարած այցի ընթացքում: Որոշուեց աշխուժացնել քայլերը շինարարական աշխատանքների մեկնարկի վերաբերեալ, սակայն այս անգամ էլ բանակցութիւններից գործնականին անցնելուն խոչընդոտեց համաշխարհային տնտեսական ճգնաժամը:

Այսպիսով տնտեսական յարաբերութիւնների զարգացման համար մեծ նշանակութիւն ունեցաւ Արաքսի հիմնական կամուրջի կառուցումը, ինչպէս նաեւ երկու երկրներն իրար կապող օդային եւ ցամաքային հաղորդակցութեան հաստատումը: Այդ ամէնի նշորհիւ մեղմուեց ՀՀին սպառնացող շրջափակումը:

ՀԱՅ-ԻՐԱՆԱԿԱՆ ԳՈՐԾԱՐԱՐ ՀԱՄԱԺՈՂՈՎԸ, ՀԻՆ ՀԱՐՅԵՐ ՆՈՐ ՀՆԱՐԱԻՈՐՈՒԹԻՒՆՆԵՐ

1998 Նոյեմբերի 19-25ը Երեւանում տեղի ունեցաւ հայ-իրանական գործարար համաժողով, որին մասնակցեցին անոյի քան 300 գործարարներ: Նրանցից 80ը իրանական տարբեր ոլորտների ներկայացուցիչներ, ինչպէս նաեւ պատասխանատուներ էին Արեւելեան Ատրպատական եւ Քերման նահանգներից: Զուգահեռ կազմակերպուեց նաեւ իրանական 50 ընկերութիւնների արտադրանքների ցուցահանդէս:

Հայաստանի Արդիւնաբերողների եւ Գործարարների Միութեան նախագահ Ա. Վարդանեանը եւ Իրան-Հայաստան Առեւտրի Պալատի նախագահ Ահարոնեանը ստորագրեցին գործակցութեան եւ գործընկերութեան պայմանագիր, որով հիմք դրուեց այդ կառոյցների երկարաժամկէտ փոխյարաբերութեանը⁴⁸:

Համաժողովի մասնակիցներն ընդունեցին «Դիմում Երկու երկրների Օրէնսդիր եւ Գործադիր Մարմինների Բարձրաստիճան Պաշտօնեաներին» բանաձեւ: Այն առաջարկում էր.-

Ա) մշակել եւ ընդունել միջկառավարական այնպիսի համաձայնագրեր, որոնք բարենպաստ պայմաններ կը ստեղծէին երկու երկրների գործարարների կողմից արտադրական համատեղ ձեռնարկութիւնների ստեղծման համար, կը նպաստէին ներդրումային ծրագրերի իրականացմանը.

Բ) նոյնացնել տարանցիկ բեռնափոխադրումների տարիքները.

Գ) կազմակերպել արդիւնաբերական ապրանքների ամէնամեայ ցուցահանդէսներ երեսնում եւ Թեհրանում.

Դ) պարզեցնել գործարարների մուտքի եւ ելքի վիզաների ձեւակերպումը.

Ե) օժանդակել ԻԻՀ նահանգների եւ ՀՀ մարզերի միջեւ գործակցութեան զարգացմանը.

Ձ) պայմաններ ստեղծել տնտեսական տեղեկատուութեան փոխանակման համար.

Է) ապահովել երկու երկրների չափանիշերի համապատասխանութիւնը⁴⁹:

Արտահանման եւ ներմուծման օրէնքների պարզեցումը, մաքսային եւ հարկային տոկոսադրոյքների իջեցումը զգալիօրէն կը նպաստէր տնտեսական գործակցութեան զարգացմանը: Վերջին հարցին է անդրադառնում ԻԻՀ դեսպանութեան գործերի հաւատարմատար Մոհամմադ Ֆարհադ Քոլէյնին 1998 Դեկտեմբերի 16ին ՀՀ նախագահ Ռոբերտ Քոչարեանի հետ հանդիպմանը: Նա դժգոհում էր, որ ՀՀ ճանապարհների շահագործման համար իրանական ծանր քեռնատարներից գանձում էր հարկ: Բանակցութիւններից պարզ է դառնում, որ հայկական կողմը տրանզիտից շահոյթ ստանալու նպատակ չունէր: Աւելին, նշում էր հարկը գանձում էր սոսկ մէկ պատճառով՝ ՀՀն 1998ին Մեղրի-Կապան ճանապարհը նորոգելու համար ծախսել էր 4,5 մլն. դոլար, պէտք է ծախսուէր եւ 8-9 մլն. դոլար, մինչդեռ ամավարկը չունէր նման միջոցներ: Այդ գումարն անհրաժեշտ էր ճանապարհի միա հատուածները նորոգելու համար:

ՀՀ նախագահը եւ ԻԻՀ գործերի հաւատարմատարը քննարկում են նաեւ գազամուղի կառուցման հարցը⁵⁰: Իրանական կողմը սպասում էր, որ ՀՀն Մոսկուայի հետ յստակեցնէր ծրագրի իրականացման համատեղ ընկերութեան հարցը եւ քննարկէր իրանական կողմի հետ, որտեղ էլ առաջանում էին մի շարք խնդիրներ: Նման դէպքում իրանական կողմը չէր կարող ներդրումներ անել: Քոլէյնին առաջարկում էր ստեղծել ժամանակատար կոմիտէ՝ լուծելու բոլոր հարցերը: Չնայած՝ Քոլէյնիի բարձրացրած հարցերը տեղին էին, սակայն հայկական կողմի համար խնդիրն այն էր, որ դրանք կեանքի կոչելու համար նախատեսուող 100 մլն. դոլարը բացակայում էր: Փաստօրէն, գազամուղի շինարարութիւնը յետաձգում էր ֆինանսական միջոցներ չլինելու պատճառով:

Հայ-ռուսական բանակցութիւններն արդիւնք չտուեցին: Աւելին, ՌԴն շահագրգռում էր, որ իրանական գազը մտնի ՀՀ: ՌԴի ընդդիմութիւնը բացատրում էր նրանով, որ գազամուղի գործարկման հետեւանքով ՀՀն յաւակնում էր դառնալ տարանցիկ երկիր իրանական գազը Եւրոպա փոխադրելու համար: Այստեղ արդէն բախում էին ՌԴ-ԻԻՀ շահերը: Այդպիսով ՀՀն զրկում էր իրանական գազից օգտուելու հնարատրութիւնից, որն անվտանգութեան տեսակէտից անելի ապահով էր:

իրանական մամուլն անդրադառնում էր տնտեսական կապերին: Թեհրանում լոյս տեսնող *Ասիայէ Միանէ* տնտեսական ուղղութեամբ շարաթաթերթի թղթակիցը ՀՀ կատարած այցի ընթացքում պատրաստել էր յօդուած՝ «ՀՀ. Նրանց Կանաչ Լոյսերը եւ Մեր Կրիայի Քայլերը» վերնագրով⁵¹: Յօդուածից յայտնի է դառնում, որ ՀՀում գործող իրանցի առեւտրականների միութեանը անդամակցել ցանկացողներից ստիպողաբար վերցում էր 500 դոլար: Շարունակելով նիւթը՝ յօդուածագիրը յաւելում էր. «ՀՀ ասելով, մենք ոչ միայն հասկանում ենք Կովկասում գտնուող եւ հարեանի հեպ վիճելի հարցեր ունեցող հանրապետութիւն՝ «Ղարաբաղ», այլեւ շուկայ, որպէզ ոչ-հեռու ապագայում, ԻԻՀն լուրջ շահեր կ'ունենայ: Լինելով իրանամէտ՝ ՀՀն դեռեւս յոյս ունի տեսնելու ԻԻՀի ներկայութիւնը իր տնտեսութեան փարբեր ոլորտներում»⁵²:

Իրանական կողմը գտնէ մամուլի մակարդակով եզրակացրեց, որ ՀՀի ակնկալիքները ԻԻՀից մեծ էին, սակայն վերջինս յապաղեց եւ նուազ ներդրումային քաղաքականութեամբ նշանատրեց 1990ականները: Հակառակ՝ նոր խնդիրներ առաջացան տնտեսական կապերում⁵³: Այսպէս, 1998ին իրանական կողմը որոշ սահմանափակումներ մտրեց Ջուֆայից ԻԻՀ տարածք երթեւեկող հայկական բեռնատարների համար⁵⁴:

Վերը նշուած խնդիրների պատճառով՝ նաեւ 1997ի համեմատ 1998ին ՀՀի եւ ԻԻՀի միջեւ պարանքաշրջանառութիւնը նուազեց մօտ 30-35%ով⁵⁵: Այն ունէր քաղաքական պատճառներ՝ Թեհրանը դէմ էր ՀՀի նոր իշխանութեան քաղաքականութեանը Լեռնային Ղարաբաղի հարցում: Ահա թէ ինչու իրանական կողմը բարձրացրեց մաքսատուութիւնը եւ ճանապարհային վճարները, որոնք խոչընդոտում էին բնականոն յարաբերութիւններին եւ որոնց շուրջ կողմերն ընդհանուր յայտարարի չէին գալիս: Ուշագրաւ է, որ Երեւանում կազմակերպուած ցուցահանդէս-վաճառքից յետոյ պատասխան ցուցահանդէսը Թեհրանում ձգձգուեց: Երեւանում կազմակերպուած ցուցահանդէսի համար էլ եղան բարդութիւններ մաքսազերծման հարցում: Չնայած պայմանաւորութեանը՝ ՀՀ ֆինանսների նախարարութիւնն այն չազատեց մաքսատուութիւն: Հայկական կողմն առաջարկեց կառուցել մետաղական ջարդօտի վերամշակման համատեղ գործարան, որը իրանական կողմը մերժեց եւ փոխարէնը առաջարկեց գիւղատնտեսական ծրագրեր՝ ոռոգման ցանց 200,000 դոլար ներդրումով, տրակտորների հաւաքման գործարանի կառուցում, անասնաբուժական ազարակ՝ 10,000 գլուխ անասուններ՝ 7000-8000 լիտր կաթնատուութեամբ, ԻԻՀում թռչնաբուժական ազարակների վարձակալութիւն⁵⁶: Իրանական կողմը խուսափում էր խոշոր ներդրումներից եւ շեշտը դնում գիւղատնտեսութեան վրայ:

1990ականների 2րդ կէսին առետրի ոլորտում անցում կատարուեց ապրանքների քանակական ցուցանիշից որակականին: Թէեւ առետրաշրջանառութիւնը 1999ին հասաւ 112 մլն. դոլարի, սակայն յաջորդ

տարիներին այն կրկին նուազեց, 2004ին կազմեց 107 մլն. դոլար: Այդ տարիներին առետարի ոլորտում պահպանում էր մօտ 30-70%ի յարաբերակցությունը յօգուտ հի՛Հի:

Այսպիսով, 1998-2000՝ տնտեսական յարաբերություններում տիրեց անորոշութիւն: Անհրաժեշտ էին նոր քայլեր՝ դուրս գալու փակուղոց:

ԲԱՆԱԿՏԱՅԻՆ ԳՈՐԾԸՆԹԱՅԸ ՈՒԺԱՆԻԻԹԻ ԾՐԱԳՐԵՐԻ ՇՈՒՐՁ

Ուժանիւթի ոլորտում յաջողուած կարելի է համարել երկկողմ գործակցութիւնը:

Ի՛հ՛Ն որոշակի ռազմավարական նպատակներ էր հետապնդում՝ կառուցելով Ի՛հ՛ՀՀ բարձրավոլտ էլեկտրահաղորդման գիծը, որը շահագործման յանձնուեց 1997ին: Ենթադրում էր, որ այդ գիծը կը շարունակուի դէպի Վրաստան, որը, սակայն, չիրականացաւ Թբիլիսիի մերժման պատճառով⁵⁷: Նախատեսում էր 1997 Փետրուարի վերջին Ի՛հ՛Հից սկսել ՀՀ ուժանիւթի մատակարարումը: Սկզբում պէտք է ՀՀ մատակարարուէր 65 մզվտ. հոսանք, իսկ 1997ի վերջին՝ 200 մզվտ.: Ակնկալում էր տարեկան ստանալ 330 մլն. կվտ. էլեկտրականութիւն⁵⁸: Սակայն հոսանքացանցի միացումը յետաձգուեց, քանի որ հայկական կողմն իր պարտատրութիւնը չէր կատարել եւ ՀՀ պատուիրակութիւնը չէր մեկնել Թեհրան: Մայիսի 1ից ՀՀն Ի՛հ՛Հից ստացաւ էլեկտրականութիւն:

1999 Ապրիլին «Հայիդրօէներգանախագիծ» հիմնարկը մշակեց Մեղրիի ՀԷԿի⁵⁹ յատակագիծը⁶⁰: Սակայն Մայիսի 24-25ը Մեղրիում «Հայիդրօէներգանախագիծ» եւ Ի՛հ՛Հ «Մահաբ Ղոդս» ընկերութիւնների մասնագէտների հանդիպումից պարզ դարձաւ, որ «Մահաբ Ղոդս»ի հետ համաձայնեցուած չէր հայկական կողմի կազմած յատակագիծը: Ըստ յատակագծի՝ ընդունուած էր Մեղրիի ՀԷԿը ՀՀ, իսկ Ուժտարի ՀԷԿը Ի՛հ՛Հի տարածքում հաասար հզօրութիւններով կառուցելու տարբերակը⁶¹: Այս հարցում աշխուժացում նկատուեց միայն 2012 Նոյեմբերի 8ին, երբ սկսուեց ՀԷԿի շինարարութիւնը⁶²:

ՀԷԿի շինարարութիւնը պէտք է տեւէր 5 տարի եւ աարտուէր 2017ին: Անհրաժեշտ ներդրումները (մօտ 325 մ. դոլար) պէտք է անէր իրանական կողմը: Տարեկան ՀԷԿը պէտք է արտադրէր մօտ 800 մ. կվտ./ժ. ուժանիւթ, որը ՀՀ ընդհանուր տարեկան ուժանիւթի արտադրութեան 10 տոկոսից աւելին է: Շահագործման յանձնուելուց յետոյ, ըստ ծրագրի, ՀԷԿը պէտք է 15 տարի շարունակ էլեկտրականութիւնը արտահանէր Իրան, իսկ դրանից յետոյ այն պէտք է անհատոյց փոխանցուէր ՀՀին⁶³:

Սակայն 2016 եւ 2017ին ՀՀ կառավարութեան գործունէութեան ծրագրում Մեղրիի ՀԷԿին վերաբերող որեւէ դրոյթ չներառուեց⁶⁴. Մեղրիի ՀԷԿի ծրագիրը հանուեց օրակարգից: Աւելին, Մեղրիի ՀԷԿի շինարարութեան հարցը չքննարկուեց անգամ Ի՛հ՛Հ նախագահ Ռոհանիի՝ 2016 Դեկտեմբերի 21ին Հայաստան կատարած այցի ժամանակ⁶⁵:

Գազամուղի շուրջ բանակցությունները նոր աշխուժացում ունեցան 1990ականների վերջին: 1999 Յուլիսի 22ին Կիեւում տեղի ունեցած Ինտելթի⁶⁶ գազաթաժողովում հայկական կողմի ներկայացրած փաթեթով առաջարկում էր ՀՀ տարածքով ածխաջրածինների փոխադրման արդիւնաւետ եւ էժան տարբերակ: Այդ ծրագիրը 2000 Յունիսի 29-30ը Բրիւսելում կայացած «էներգետիկ Ուխտ»⁶⁷ կազմակերպութեան հանդիպմանը ստացաւ Եւրոպական յանձնաժողովի համաձայնութիւնը: 2000 Յուլիսի 14ին երեւանում տեղի ունեցաւ ՀՀ-ԻԻՀ-ԵՄ եռակողմ հանդիպումը՝ քննարկելու ԻԻՀ-ՀՀ գազամուղի կառուցման հեռանկարները: Օգոստոսի 9ին երեւանում տեղի ունեցած հայ-իրանական կապերի յանձնաժողովի նիստում կարեւորուեց գազատարի շինարարութեան հարցը⁶⁸:

Մինչ ընթանում էին ՀՀ-ԻԻՀ բանակցությունները, 1999 Նոյեմբերի 18ին ԱՀ, Թուրքիայի եւ Վրաստանի նախագահները ԵԱՀԿ Ստամբուլի գազաթաժողովում ստորագրեցին միջկառավարական համաձայնագիր: ԱՄՆ նախագահ Բիլ Բիլթընը եւ ստորագրեց այդ համաձայնագիրը որպէս դէտ⁶⁹: ԱՄՆը շահագրգռած էր Բաքու-Թբիլիսի-Ջէյհան նաւթամուղի կառուցմամբ որպէս այլընտրանք՝ գոյութիւն ունեցող Բաքու-Նովոռոսիյսկ նաւթամուղին: ԱՄՆի նպատակն էր թուլացնել Ռ-Դի եւ ԻԻՀի կշիռը տարածաշրջանում եւ ուժեղացնել Թուրքիայի դերն այդ հարցում:

2000 Մայիսի 13-15ը *Թեհրան Թայմզ* գործակալութիւնն անդրադարձաւ ՀՀ-ԻԻՀ գազամուղի շուրջ քննարկումներին: Բանակցություններ էին վարում Ճապոնիայի, Չինաստանի, Ռ-Դի եւ մի շարք օտարերկրեայ դրամատների հետ՝ ԻԻՀ-ՀՀ գազամուղի ծրագրի ֆինանսատրաման համար⁷⁰: Թեհրանը տարածաշրջանում տնտեսական զարգացման համար առաջնային էր համարում նախային արդիւնաբերութիւնը, որի հետեւանքով անտեսում էր գազի արդիւնաբերութիւնը:

Գազամուղի կառուցման նպատակով 2000 Նոյեմբերի 8-9ը ՀՀ պաշտպանութեան նախարար Սերժ Սարգսեանը, իսկ 2001 Փետրուարին ԱԳ նախարար Վարդան Օսկանեանը Թեհրանում բանակցեցին ԻԻՀ ղեկավարութեան հետ: Նախի նախարար Բիժան Ջանգաւէն յանձնարարել էր սկսել գազատարի շինարարութիւնը եւ անգամ քննարկում էր, որ ՀՀին առաջարկուի գումարի փոխարէն ԻԻՀին տրամադրել ՀՀում արտադրուող ապրանքներ՝ լամպ, «Նայիրիտ»ի եւ Վանաձորի գործարանների արտադրանք⁷¹: Այդպէս լուծուելու էր նաեւ գնի հետ կապուած տարակարծութիւնը:

2001 Ապրիլի 15ին ՀՀ ուժանիւթի նախարար, հայ-իրանական կապերի միջկառավարական յանձնաժողովի նախագահ Գալուստեանը մեկնեց ԻԻՀ⁷²: ԻԻՀի շահագրգիռ նախարարների հետ տեղի ունեցած հանդիպումներին մասնակցում էր ԻԻՀ ԱԳՆի Իրան-Հայաստան գազամուղի յատուկ յանձնարարականներով դեսպան Թահերին: Հայկական կողմի համար կարեւոր էր, թէ ով է ստորագրելու պայմանագիրը եւ ինչ բովանդակութեամբ՝ միջգերատեսչական յուշագի՞ր, թէ՞ միջկառավարական համա-

ծայնագիր: Խնդիրն այն էր, որ առաջինի դեպքում շահագրգռուած կը լինէին գերատեսչութիւնները, իսկ երկրորդի դեպքում՝ կառավարութիւնները: Կառավարութիւնների ծրագրում ներառելու դեպքում գազամուղի հարցի լուծումն աւելի իրատեսական կը լինէր: Սակայն իրանական կողմը հակուած էր կնքել միջգերատեսչական համաձայնագիր:

2001 Նոյեմբերի 14ին երեւանում ԻԻՀ ԱԳՆ ԱՊՀ վարչութեան պետ Եւ Կասպից Շուփի հարցերով նախագահի լիազօր-ներկայացուցիչ Մեհդի Սաֆարին Եւ Խոշրուդին հանդիպեցին Գալուստեանին⁷³: Սաֆարիի ջանքերով գազամուղի ֆինանսատրումը ամրագրուել էր ԻԻՀ կառավարութեան 2002ի ամավարկում⁷⁴: Սաֆարին խորհրդարանում մի խումբ էր ձեւատրել, որը լոբիիստական աշխատանք էր տանում այդ հարցերով:

Բանակցութիւնների ընթացքում հայկական կողմն ուզում էր աւելի մեծ վարկեր վերցնել «Մեւլլաթ» Բանկից, բայց իրանական կողմը նախատեսում էր վարկեր տրամադրել այն պայմանով, որ դրանցով գնուէին միայն իրանական ապրանքներ: Հայկական կողմն ակնկալում էր ստանալ մօտ 7-10 մլն. դոլարի առետրային վարկ Եւ պատրաստ էր դրա դիմաց տալ պետական երաշխիք: Մինչդեռ «Մեւլլաթ»ը համաձայն էր տալ ընդամէնը 2-2,5 մլն. դոլար⁷⁵: Միայն Սաֆարիի աջակցութեամբ 2002 Յունիսի 1ին ԻԻՀ Արտահանման երաշխատրման Հիմնադրամը պատրաստականութիւն յայտնեց 20 մլն. դոլարի ապրանքային վարկ տրամադրել հայկական կողմին⁷⁶:

2001 Դեկտեմբերի 4ին Իրանի Գազի Արտահանման Ազգային Ընկերութիւնը պատրաստականութիւն յայտնեց բանակցելու հայկական կողմի հետ ԻԻՀ տարածքով թուրքմէնական գազի՝ ՀՀ տարանցման մասին փոխըմբռնման յուշագրի նախագծի կապակցութեամբ⁷⁷:

2001 Դեկտեմբերի 25-27ը տեղի ունեցաւ նախագահ Քոչարեանի այցը ԻԻՀ: ՀՀ նախագահի շեշտադրումները վերաբերում էին համատեղ ծրագրերին, գործակցութեան բազմազանութեանը, ՀՀում իրանական ներդրումներին: ՀՀ նախագահի այցին անդրադարձաւ իրանական մամուլը: *Նոռուզ* օրաթերթը տպագրեց ԻԻՀում ՀՀ դեսպան Գէորգ Ղարիբջանեանի հարցազրոյցը՝ «Իրանը Եւ Հայաստանը Համագործակցութեան 11 Փաստաթղթեր Եւ Ստորագրելու» վերնագրով: Թերթը տպագրեց նաեւ ԻԻՀ ԱԳՆ խօսնակ Հ. Ասեֆիի խօսքը «Իրան-Հայաստան՝ Հակամարտութիւնից Ջերձ Հարեանութիւն» վերնագրով: *Հայաթէ Նօ* օրաթերթը գրեց որ Թեհրան-երեւան յարաբերութիւնները ուրիշներին չեն վնասում: Խօսքն, իհարկէ, վերաբերում էր ԱՀին⁷⁸:

Կողմերը փոխըմբռնման յուշագրի տեսքով պայմանաւորուեցին գազամուղի կառուցման մասին: ԻԻՀ-ՀՀ գազատարին անդրադառնալիս ՀՀ նախագահը նշում է, որ այն փոխշահաւէտ է, Եւ ԻԻՀն հաւասարապէս օգտուելու է դրանից: Փաստօրէն նախկին տեսակէտը, թէ իբր այն բխում է միայն ՀՀ շահերից, վերանայում էր Եւ այժմ գնահատում էր իբրեւ

փոխշահաւէտ, հեռանկարային եւ ռազմավարական նշանակութեան գործօն: Այցի աարտին ստորագրուեց նաեւ Արաքս գետի համատեղ ՀԷԿի նախագծման մասին փաստաթուղթը⁷⁹: Այսպիսով, այցի ձեռքբերումը գազամուղի շինարարութեան համաձայնագրի ստորագրումն էր:

Ուժանիւթի շուրջ գործակցութեան յուշագրով իրականացուելու էին Ագարակի փոխանջատիչ կէտի շինութեան աարտի, Սիւնիք-Կենտրոն բարձրավոլտ էլեկտրահաղորդման գծի կառուցման եւ Արաքս գետի հիդրոէներգետիկ ներուժի օգտագործման տեխնիկատնտեսական հիմնատրման ծրագրերը: Իրանական կողմը 2 մլն. դոլար էր տրամադրում այլընտրանքային՝ քամուց արտադրուող էլեկտրականութեան ծրագրի համար:

2002 Ապրիլին «Սանիր» ընկերութիւնը եւ հայ էլեկտրագէտները յստակեցրին Ագարակի փոխանջատիչ կէտի շինարարութիւնն աարտելու եւ «Սիւնիք-Կենտրոն» բարձրավոլտ էլեկտրահաղորդման գծի՝ Ագարակ-Շիւնուհայր հատուածը կառուցելու հարցերը: Ստորագրուած պայմանագրով՝ Ագարակի փոխանջատիչ կէտի շինարարութիւնն աարտելու համար անհրաժեշտ էր 585,000 դոլար, իսկ Ագարակ-Շիւնուհայր հատուածի համար՝ 10 մլն. դոլար: Երկուսն էլ յատկացնելու էր «Սանիր»ը: Հայկական կողմը փոխհատուցելու էր համարժէք ուժանիւթով: Յուլիսի 8-11ը Երեւանում ԻԻՀ ուժանիւթի նախարար Հաբիբոլլահ Բիթարաֆի գլխատրած էլեկտրագէտների պատուիրակութիւնը քննարկեց ոլորտում գործակցութեան յուշագրի կատարման ընթացքը: Նախագահ Քոչարեանի խօսքով՝ երկկողմ յարաբերութիւններում ուժանիւթը այն շարժիչ ուժն է, որն իր ետեւից կարող է տանել բազմաթիւ այլ ոլորտներ⁸⁰: 1998 Սեպտեմբեր-2002 Յուլիս՝ իրաքանչիւր ուղղութեամբ փոխանցուել է անելի քան 1,3 մլոդ. կվտ./ժ. էլեկտրականութիւն: Կողմերը պայմանատրուեցին էլեկտրականութեան փոխանակման համատեղ ծրագրերի իրականացման եւ ՀԷԿերի կառուցման հարցերի շուրջ: Ըստ Բիթարաֆի՝ այդ ծրագրերը ոչ թէ առետրային, այլ տարածաշրջանային հեռահար նպատակ էին հետապնդում⁸¹:

2002 Սեպտեմբերի 19ին տեղի ունեցաւ «Ագարակ 220 կվ» փոխանջատիչ կէտի բացումը⁸², որի արժէքը 377,300 դոլար էր: Փոխանջատիչ կէտի նախագծումը, սարքատրումների մատակարարումը իրագործել է «Սափթա» ընկերութիւնը: Նրա շինարարութիւնը սկսուել էր 1996ին:

2004 Մայիսի 13ին ստորագրուեց ԻԻՀ-ՀՀ գազատարի կառուցման վերջնական պայմանագիրը: Բանակցութիւններում քննարկուեցին գազի որակը, սակագինը եւ մատակարարման ծաւալը⁸³: Իսկ 2004 Սեպտեմբերի 8-9ը նախագահ Խաթամիի՝ ՀՀ այցի ընթացքում ստորագրուեց նաեւ գազատարի Մեղրի-Քաջարան հատուածի ֆինանսատրման եւ գազատարի կառուցման կապալի մասին փաստաթուղթը:

Գազամուղի կառուցման արագացումը որոշակիօրէն կապուած էր ԱՄՆի շահերի հետ: 2004 Հոկտեմբերի 4ին Ուաշինկթընում տնտեսական

գործակցության հայ-ամերիկեան աշխատանքային խումբն իր նիստում մշակեց փաստաթղթի նախագիծ, որի 2րդ կետը վերաբերում էր ԻԻՀ-ՀՀ գազամուղի շինարարության ծրագրին: ՀՀ կառավարությանն առաջարկում էր ստանալ իրաական խորհրդատուություն՝ ԱՄՆի կողմից ԻԻՀի նկատմամբ պատժամիջոցներ կիրառելու մասին օրէնքի ազդեցությունից խուսափելու նպատակով⁸⁴: Փաստօրէն նոր պայմաններում իրանական կողմը դարձաւ անելի շահագրգռուած այս հարցի լուծման օգտին:

Գազատարի առաջին հատուածը պաշտօնապէս բացուեց 2007 Մարտի 19ին՝ նախագահներ՝ Քոչարեանի եւ Մոհամադ Ահմադինեժադի մասնակցութեամբ: Նոյն օրը ստորագրուեց «Հայաստանի Հանրապետութեան Կառավարութեան եւ Իրանի Իսլամական Հանրապետութեան Կառավարութեան Միջեւ Արաքս Գետի Վրայ ՀէԿեր Կառուցելու եւ Շահագործելու Բնագաւառում Համագործակցութեան Մասին» համաձայնագիրը: Իրան-Հայաստան գազատարը շահագործման յանձնուեց 2008ին: Շինարարութեան ընդհանուր ծախսերը հասան 250 մլն. դոլարի⁸⁵:

ԳՈՐԾԱԿՅՈՒԹԻՒՆԸ ՀՀ ՄԱՐԶԵՐԻ ԵՒ ԻԻՀ ՆԱՀԱՆԳՆԵՐԻ ՄԻՋԵՒ, ՓՈԼ ԳՈՒԼԻ ԱՌԱՋԱՐԿԸ, ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԿԱՊԵՐԻ ՎԵՐԱՇԽՈՒԺԱՑՈՒՄԸ

1990ականների վերջ-2000ականների սկզբում երկու երկրներում ստեղծուեցին առեւտրական բազմաթիւ ընկերություններ, որոնք գործում էին անհատապէս կամ «Իրանցի Առեւտրականների եւ Արտադրողների Միութիւն» հասարակական կազմակերպութեան շրջանակներում եւ կամ՝ Իրան-Հայաստան Առեւտրի Պալատի հովանու ներքոյ: Դրանցից էին՝ «Փաք Գազ»ը, որը 500,000 դոլար ներդրումով շահագործման էր յանձնել մաքրող եւ լուացող նիւթերի գործարան, «Թաժ» ընկերութիւնը, որը 1 մլն. դոլար ներդրումներով հիմնել էր մաքրող նիւթերի արտադրութիւն, «Արմէն Փարս» դեղագործական ընկերութիւնը, որը կատարել էր 1 մլն. դոլար ներդրումներ, հայկական «Գրանդ» Հոլդինգը, որի ներդրումներով ԻԻՀ Ջուլֆայի ազատ առեւտրի գօտում իրանական կողմի հետ համատեղ ներկայացում էր արդիւնաբերական արտադրանք:

Համատեղ նախագծերից էին նաեւ իրանական դրամազլիտով եւ «Գրանդ» Հոլդինգի գործակցութեամբ երեւանում օճառի արտադրութիւնը, Սիւնիքի մարզում կաշուի, պայուսակի եւ կօշիկի գործարանի գործարկումը: 2002 Յունուարի 1ի դրութեամբ իրանական ներդրումների ծաւալը ՀՀում հասել է անելի քան 17 մլրդ. ՀՀ դրամի կամ օտարերկրեայ ներդրումների ընդհանուր ծաւալի 26,8%ին⁸⁶:

ԻԻՀի հետ արտահանման ծաւալը 2001ին եղել է 162,5 մլրդ. ՀՀ դրամ, ներմուծումը՝ 44,5 մլրդ. ՀՀ դրամ: Արտահանուել է յատկապէս սեւ մետաղ՝ 1053,3 մլն. դրամ, պղինձ եւ պղնձէ իրեր՝ 1156,6 մլն. ՀՀ դրամ,

ներմուծուել են պոլիէթիլենային իրեր՝ 3177,1 մլն. ՀՀ դրամի⁸⁷: 2002ին հիճն ՀՀի առևտրական Յրդ գործընկերն էր՝ ՌԴից եւ Բելգիայից յետոյ:

Սակայն իրանական մաքսային սակագները շարունակում էին չափազանց բարձր մնալ ՀՀից ապրանքներ ներմուծելու համար: Միա կողմից՝ 2002 Յունուար-Յունիս ամիսներին ՀՀ ներմուծող իրանական ապրանքների ծաւալը մօտ 6%ով կրճատուել էր նախորդ տարուայ նոյն ժամանակահատուածի համեմատ: Աւելի քան 14,000 բեռնատար մեքենայ էր երթեւեկել ՀՀ եւ հիճ տարածքով, որը գերազանցում էր նախորդ տարուայ տուեալները: Օդային ճանապարհից (շաբաթական 4-5 չուերթ) օգտուել էին ՀՀ եւ հիճ 50,000 քաղաքացիներ:

2002 Սեպտեմբերի 25ից Հոկտեմբերի 5ը երեանում տեղի ունեցաւ իրանական արտադրանքի հերթական ցուցահանդէսը: Դեսպան Քոլէնիի խօսքով՝ հիճն ամենախոշոր դրամական առևտրային ներդրումներն ունէր ՀՀում: 2003 Յունիսի 13ին երեանում բացուած իրանական Տրդ ցուցահանդէսին ներկայացուած էին շինանիւթի արտադրութեան 30 ընկերութիւնների ցուցանմուշներ:

Տնտեսական կապերի զարգացման գործում կարեւոր նշանակութիւն ունեցաւ Թեհրանի կողմից նոր շահագրգռութիւնը ՀՀում իր տնտեսական ներկայութիւնը խորացնելու ուղղութեամբ՝ ի հեճուկս ԱՄՆ պետքարտուղարութեան նախկին ԽՍՀՄ գծով յատուկ խորհրդական Փոլ Գոբլի առաջարկի:

2000 Յունիսին ամերիկացի վերլուծաբան Գոբլը առաջարկեց նոր գաղափար, որի վերաբերեալ յետագայում խոստովանում է. «Հայերի համար Իրանի հետ սահման ունենալու կարեւորութիւնն անգնահատելի է: 1992ին ՀՀ-հիճ ճանապարհով առևտրորը շարքիչ էր, եւ կարծում էի, որ հայերը Մեղրիս յանուն խաղաղութեան կը զոհաբերեն՝ դրա դիմաց ստանալով Լաչինը: Բայց այժմ հասկանում եմ դրա հոգեբանական իմաստը, դա կարեւոր է ոչ միայն առևտրի յեղադաջ զարգացման համար, այլ յարկապէս որպէս ելք՝ դէպի ոչ-թուրքական աշխարհ: Այդ ժամանակ թերագնահատել էի այդ հանգամանքը»⁸⁸: Ըստ Գոբլի առաջարկի՝ ՀՀն Մեղրիի մի հատուածը, Արաքս գետի երկարութեամբ՝ 48 կմ., յանձնում էր Ադրբեջանին, իսկ վերջինս էլ Լաչինի միջանցքը դէ ետրէ յանձնում էր ՀՀին, նաեւ՝ Նախիջեանի Հանրապետութեան ծայրագոյն հիւսիսի մի հատուած:

Այս առաջարկը ժամանակին հայ հասարակական-քաղաքական շրջանակներում բոտն քննարկման արժանացաւ եւ մերժուեց: Այդ ամենին կտրուկ արտայայտուեցին Թեհրանում եա: Սակայն այս առաջարկը դրդեց իրանական կողմի որոշակի աշխուժացման. նկատուեց ՀՀ տնտեսութեան մէջ նոր ներդրումներ կատարելու միտում:

2000 Նոյեմբերի 7-9ը ՀՀ Ազգային Անվտանգութեան խորհրդի քարտուղար, պաշտպանութեան նախարար Սերժ Սարգսեանը երկօրեայ այցով մեկնեց հիճ⁸⁹: Հանդիպման ընթացքում հիճի Ազգային

Անվտանգության Գերագոյն Խորհրդի քարտուղար Ռոհանիի խօսքով՝ ԻԻՀն իրեն համարում է տարածաշրջանի պատասխանատու եւ քնական չէր համարում, որ մի շարք երկրներ (ԵԱՀԿ Մինսկի խումբ - Կ.Մ.) դրսից փորձում են կարգաւորել Լեռնային Ղարաբաղի հարցը⁹⁰: Նա ակնարկում էր միջնորդների առաջարկած Մեղրիի տարածքի փոխարէն ստանալ ԼՂն: Դրանով կը վերանար ՀՀ-ԻԻՀ միջպետական սահմանը. դա սպառնալիք էր երկու պետութիւնների ազգային անվտանգութեանը: Սարգսեանը յայտնում է, որ այդ առաջարկութիւնը մերժուել է:

Միա կողմից նշելի է, որ Ադրբեջանը փորձում էր ԼՂ հակամարտութեան կարգաւորման գործընթացը տեղափոխել ԵԱՀԿից ՄԱԿ, որտեղ բազմաթիւ գործօններ են իրենց օգտին աշխատում՝ նրանց դաշնակցութիւնը ՎՈւԱՄ (Վրաստան, Ուկրաինա, Ադրբեջան, Մոլդովա) կազմակերպութեան հետ, Իսլամական Համաժողով Կազմակերպութեան անդամների (այդ թում՝ ԻԻՀի) աջակցութիւնը, Թուրքիայի եւ Պակիստանի անվերապահ համերաշխութիւնը⁹¹:

2001 Ապրիլին Քի Ուեստի բանակցութիւններից յետոյ ԵԱՀԿ ամերիկեան համանախագահ Քերի Քաւանտն յայտնեց, որ անհրաժեշտ է բանակցային գործընթացի մասին տեղեակ պահել ԻԻՀին⁹²: Միաժամանակ ԱՄՆի ջանքերով ԼՂ հակամարտութեան կարգաւորման գործընթացից մի կողմ դրուած Թուրքիան Մեղրու միջանցքի խնդիրը դարձնում էր ՀՀին դէպի երոպա ճանապարհի տալու նախապայման: ԱՄՆը պատրանք էր ստեղծում, որ ԼՂ հակամարտութեան կարգաւորման գործընթացում հաշուի են առնուելու անգամ ԻԻՀ շահերը⁹³:

2001ին Խաթամին վերընտրուեց ԻԻՀ նախագահ, ԻԻՀ եւ ՀՀ այցելեցին մի շարք պատուիրակութիւններ⁹⁴: Երկկողմ յարաբերութիւններում տեղի էին ունենում որակական փոփոխութիւններ, որոնց նախաձեռնողը Թեհրանն էր: ԻԻՀի համար անընդունելի էին ԼՂ հակամարտութեան կարգաւորման համար շրջանառութեան դրուած եւ հայկական կողմից մերժուած վերոնշեալ տարածքային փոխանակումները: ԻԻՀն ՀՀի հետ ընդհանուր սահմանը դիտում էր ազգային անվտանգութեան տարրերից մէկը: Ահա թէ ինչու Թեհրանը մերժել էր Գորլի ծրագիրը: Աւելին, շրջանառում էր միջոցառումների մի փաթեթ, որն առնչուում էր Մեղրիի հետ.-

Ա) Իրան-Հայաստան գազատարի կառուցում.

Բ) Քաջարանի փապուղու շինութիւն.

Գ) Արաքս գետի վրայ համատեղ երկու ՀէԿի նախագծում.

Դ) Բարձրավոլտ էլեկտրահաղորդակցման երեք գծերի անցկացում.

Ե) Թարիզ-Մեղրի-Երեւան-Թբիլիսի ճանապարհի գործարկում.

Ձ) Մեղրիի սահմանամերձ շուկայի վերագործարկում են.:

15 Յուլիս 2000ին նախագահ Քոչարեանը եւ վարչապետ Մարգարեանն ընդունեցին ԻԻՀ ԱԳՆ տեղակալ Մ. Հ. Ադէլի գլխատրած պատուիրակութեանը: Բանակցութիւնների ընթացքում ուշագրաւ էր Ադէլի

ջերմ հաւանութիւնը, որ նա արտայայտել է Մեղրու շրջանում ՀՀ կառավարութեան միջոցառումների կապակցութեամբ: Նրա խօսքով՝ իրականացուող ծրագիրը հետաքրքրութեամբ է ընդունուել ԻԻՀում, արծագանգները շատ են գործարար շրջանակներում⁹⁵:

Տարածաշրջանի անվտանգութեան եւ տնտեսական զարգացման հարցերում իրանական կողմի զգօնութեան մասին է վկայում նաեւ այն, որ 3 Յուլիս 2001ին ԻԻՀ Ազգային Անվտանգութեան Բարձրագոյն Խորհրդի քարտուղար Ռոհանին Թեհրանում Ադրբեջանի դեսպան Աբրաս Հասանովի հետ հանդիպման ընթացքում յայտարարեց, որ Իրանը Հարաւային Կովկասը համարում է իր ազգային անվտանգութեան գօտին եւ չի կարող անտարբեր լինել այնտեղի զարգացումների նկատմամբ: Ռոհանիի խօսքով՝ Կովկասում ցանկացած փոփոխութիւն իր դրսեւորումը կ'ունենայ նաեւ ԻԻՀում, հետեւաբար կովկասեան բոլոր հիմնախնդիրները պէտք է լուծուեն ի շահ այդ տարածաշրջանի բնակչութեան եւ արդարութեան ու կայունութեան հիման վրայ⁹⁶:

Ռոհանիի մատնանշած կայուն տարածաշրջան ունենալուն էր միտուած 7 Յուլիս 2001ին երկօրեայ պաշտօնական այցով ՀՀ Սիւնիքի Մարզ ժամանումը ԻԻՀ Արեւելեան Ատրպատական Նահանգի պատուիրակութեան, նահանգապետ Եահիա Մոհամմադզադէի գլխաւորութեամբ: Պատուիրակութիւնը այցելեց Գորիս եւ Սիսիան քաղաքները, ինչպէս նաեւ Կապանի ձեռնարկութիւններ: Ստորագրուեց փոխըմբռնման յուշագիր⁹⁷:

Սիւնիքի մարզպետարանում տեղի ունեցաւ հայ եւ իրանցի գործարարների հանդիպում, որի ընթացքում քննարկուեցին դեռեւ 2000ից սկսուած գործակցութեան արդիւնքները: Դրա շրջանակներում գործում են սահմանամերձ շուկաները, իրանական կողմը մարզ էր ներկրել պարարտանիւթ, թէլ եւ 800 տոննա վառելանիւթ:

Նոյն օրերին իրանցի պաշտօնեան հանդիպեց նաեւ ՀՀ արդիւնաբերութեան եւ առեւտրի նախարար Կարէն Ճշմարիտեանի հետ⁹⁸: ՀՀ-ում գործում էին իրանական դրամազխով 416 ձեռնարկութիւն, սակայն զարգանալու տեղ ունէր նրանց մասնակցութեան ձեւաչափը ՀՀ արդիւնաբերական ձեռնարկութիւնների սեփականաշնորհման ծրագրերին: Միաժամանակ իրանական կողմի նախաձեռնութեամբ նոյն թուականի Օգոստոսի 12-19ը Թաւրիզի Արդիւնաբերական Միջազգային Ցուցահանդէսում ՀՀին տրամադրուեց անվճար տաղաւար:

Նոյն թուականի Հոկտեմբերին կողմերի միջեւ կնքուած պայամնագրով՝ ԻԻՀ Արեւելեան Ատրպատական նահանգում հիմնադրուած լամպերի արտադրութեան համատեղ ձեռնարկութեան կանոնադիր դրամազխի 51%ը իրանական կողմինն է, իսկ 49%ը՝ հայկական, կատարուել է 1,4 մլն. դոլարի ներդրում⁹⁹: Հայկական կողմը ներկայացնում էր «Գրանդ Սան» ընկերութիւնը:

2002ի դրութեամբ կողմերը Սինիքի մարզում գործակցում էին քիմիական արդիւնաբերութեան, գիւղատնտեսութեան, թռչնաբուծութեան եւ զագի բնագաւառներում:

ԻԻՀ նահանգների եւ ՀՀ մարզերի միջեւ գործակցութեան խթանման ուղղութեամբ ձեռք բերուեցին նոր պայմանաւորութիւններ: Այսպէս, 2003 Հոկտեմբերի 22ին ՀՀ նախագահն ընդունուեց ԻԻՀ Արեւելեան Ատրպատականի նահանգապետ Մոհամմադ Ալի Սոքիանոյլահին, որին ուղեկցում էին շուրջ 20 գործարարներ¹⁰⁰: Իրանական կողմն առաջարկում էր վերացնել սահմանափակումները, ինչպէս վարուել է ԻԻՀն, այսինքն՝ եթէ նախկինում իրանական կողմը թոյլատրում էր մինչեւ 500 դոլարի առետուր կատարել, ապա այժմ հանուել էր այդ սահմանափակումը:

Այսպիսով, ՀՀ-ԻԻՀ տնտեսական գործակցութեան մէջ նկատելի դարձան որոշակի յաջողութիւններ: Մեղրիի տարածքում իրականացուած շուրջ 10 մլն. դոլարի ուժանիւթի ծրագրերը նպաստեցին, որ Մեղրին քաղաքական շահարկումների առարկայ չդառնայ: Արդիւնաւէտ գործակցութիւն ծաւալուեց նաեւ փոխադրամիջոցների, գիւղատնտեսութեան բնագաւառներում, ինչպէս նաեւ միջմարզային գործակցութեան ոլորտում: Սկսեցին կեանքի կոչուել ռազմավարական բնոյթի նախագծեր:

2004 Նոյեմբերի 30ին շահագործման յանձնուեց Ագարակ-Շինուհայր էլեկտրահողորդման Հայաստան-Իրան բարձրավոլտ օդային Բ. գիծը: 2004 Դեկտեմբերի 2ին կողմերը երեսնում ստորագրեցին փոխըմբռնման յուշագիր՝ ՀՀ-ԻԻՀ միջեւ նոր երկշրջայ էլեկտրահողորդման գիծ կառուցելու վերաբերեալ: 2004ին շարունակուեցին նաեւ Պուշկինի Լեռնանցքում հողմաէլեկտրակայանի կառուցման աշխատանքները, որի նպատակով Իրանի զարգացման աջակցութեան ծրագրի շրջանակներում ՀՀին անհատոյց տրամադրուեց 2,5 մլն. դոլար ֆինանսական օգնութիւն, որին ւելացաւ 2004ին տրամադրուած 1 մլն. դոլարի դրամաշնորհը:

Պուշկինի Լեռնանցքում շահագործման յանձնուած ՀԷԿը ոչ միայն Հայաստանում, այլեւ Կովկասում առաջին ցանցային հողմաէլեկտրակայանն է՝ 2,6 մգվտ./ժ. ընդհանուր հզօրութեամբ: Այնտեղ 2005ին գործարկուած չորս հողմաէլեկտրակայանները 2007ին արտադրել են 2,84 մլն. կվտ./ժ. էլեկտրականութիւն¹⁰¹:

Չնայած 2004ին Քաջարանի փապուղու նախագիծի յուշագրի ստորագրմանը՝ փապուղու կառուցման նախագիծը չգտաւ իր լուծումը, որի համար ՀՀ 2004ի պետական վարկի ծախսային մասում նախատեսուած 40 մլն. դրամն ուղղուեց Իրանը Հայաստանին կապող երկրորդ՝ Մեղրի-Շուանիձոր-Ծաւ-Դարաւան ճանապարհի նախագծմանը¹⁰²:

2007 Հոկտեմբերի 26ին ՀՀ նախագահի մասնակցութեամբ տեղի ունեցաւ Իրան-Հայաստան այլընտրանքային ճանապարհի բացման արարողութիւնը: Մեղրի-Կապան էապէս անելի էժան նոր ճանապարհի երկարութիւնը 91 կմ. է¹⁰³:

երկկողմ տնտեսական կապերում առկայ դրական միտումներն իրենց թրային որոշակի արտացոլումը գտան ԻԻՀին սահմանակից ՀՀ Սինիքի Մարզում: Այս մարզում 2007-11՝ անելացել է բեռնափոխադրումների ծաւալը. եթէ 1998ին Սինիքին բաժին էր ընկնում ՀՀում ինքնաշարժային միջոցներով փոխադրուած բեռների անելի քան 44%ը, ապա 2010ին՝ շուրջ 80%ը: 2010ին Սինիքի Մարզում ինքնաշարժային միջոցներով փոխադրուել են անելի մեծ ծաւալով բեռներ, քան 1998-2005ի իրաքանչիւր տարի ՀՀում: 2007-10՝ չորս տարում, Սինիքի Մարզում ինքնաշարժային միջոցներով փոխադրուել են անելի մեծ ծաւալով բեռներ, քան ողջ հանրապետութիւնում 1998-2003՝ վեց տարում: 2010ին Սինիքի Մարզում ինքնաշարժային միջոցներով փոխադրուել են երեք անգամ անելի մեծ ծաւալով բեռներ, քան 2000ին, կրկնակի անելի քան՝ 2004ին եւ մէկ երրորդով անելի քան՝ նախաճգնաժամային 2007ին:

2010ին ՀՀ մարզերում ինքնաշարժային բեռնաշրջանառութեան 40%ից անելին կատարուել է Սինիքում: 2010ին Մարզում ինքնաշարժային բեռնաշրջանառութեան ծաւալը 2005ի համեմատ կրկնապատուիկն էր¹⁰⁴:

Տնտեսական կապերի խորացման համար կարեւոր է 2016 Յունիսի 5ին Թեհրանում ստորագրուած մուտքի արտօնագրի վերացման մասին փոխըմբռնման յուշագիրը¹⁰⁵: Վերջին տարիներին ՀՀ են այցելում հազարաւոր իրանցիներ: Միայն Նովրուզի տօնի ընթացքում տարեկան ՀՀ են այցելում մինչեւ 30,000 իրանցի զբօսաշրջիկներ: Միա կողմից ստորեւ բերուած աղիասակի թրային պատկերը վկայում է, որ յաճախ տատանումներ են նկատուում այցելութիւնների տոկոսային յարաբերակցութեան մէջ: Դրա պատճառ կարելի է տեսնել նաեւ ոչ-կանոնաւոր զբօսաշրջութիւնը, այսինքն՝ տարբեր նպատակներով ՀՀ տարածք մուտք գործած իրանցիներն են: 2018ին գրանցուած այցելուների նուազումը կապուած է Իրանի տնտեսական վիճակի հետ:

ԻԻՀից ՀՀ ժամանումները ¹⁰⁶		
Տարին	Ժամանում	Աճը նախորդ տարուայ համեմատ
2009	87214	
2010	120863	+38.5%
2011	134063	+10.9%
2012	111028	-20%
2013	94736	-17%
2014	116324	+22.7%
2015	144160	+24%
2016	188851	+31%
2017	220147	+16.6%

Այս ենթահողում կարեւոր է նկատի ունենալ, որ Սինիքի Մարզի Մեղրի քաղաքը հարուստ է պատմութեան եւ մշակոյթի յուշարձաններով, որի ցանկը 2002ին հաստատուել է ՀՀ կառավարութեան կողմից¹⁰⁷: Յանկում

ներառում է 97 յուշարձան (5 միատր): Մեղրու ինքնատիպ ճարտարապետությանը, կենցաղի եւ մշակոյթի ամենօրեային պահպանելու մտահոգութեամբ 2000ին ԻՆՆԵՍԿՕի ուշադրութեանն է ներկայացուել «Հայաստանի Ամենահարաային Շրջանի Տնտեսութեան Վերանորոգում» ծաւալուն ծրագիրը, որը հաւանութեան է արժանացել ու ներգրատուել նոյիրատուների 2001ի «Մշակոյթը Զարգացման Համար» համաժողովում:

Մեղրու շրջանում գրանցուած յուշարձաններն անկրկնելի են ոչ միայն ճարտարապետութեամբ, այլեւ որմնանկարներով, ինչպիսիք հազուադէպ են հայկական եկեղեցիներում ու վանքերում: Քաղաքի հին ու նոր թաղերի եկեղեցիների պատերը կրում են Յովնաթանեան¹⁰⁸ տոհմի նկարիչների զարդանախշ հետքերը:

Անկասկած, երկկողմ կապերում հեռանկարային նշանակութիւն ունի զբօսաշրջութիւնը, իսկ Սիւնիքի Մարզն իր հարուստ պատմամշակութային կոթողներով կարող է դառնալ ՀՀի այցեքարտը իրանցի զբօսաշրջիկների համար:

Տնտեսական կապերի զարգացմանը կարող է նպաստել ազատ տնտեսական գօտիների ստեղծումը, որոնք կարող են օտարերկրեայ ձեռնարկատէրերին ու ներդրողներին թոյլատրել առաւել ազատ պայմաններով ծաւալել տնտեսական գործունէութիւն: Դրա համար ստեղծում են բարենպաստ օրէնսդրական, հարկային, վարձակալման եւ այլ պայմաններ:

2017 Դեկտեմբերի 15ին տեղի ունեցաւ ՀՀ կառավարութեան նախաձեռնութեամբ ստեղծուած «Մեղրի Ազատ Տնտեսական Գօտու» (ՄԱՏԳ) բացման արարողութեանը¹⁰⁹: Գօտու կազմակերպիչ է ճանաչուել պետութեան կողմից ստեղծուած ՄԱՏԳ փակ բաժնետիրական ընկերութիւնը: ՄԱՏԳը նախատեսուած է կառուցապատել երկու փուլով:

Առաջին փուլով ստեղծուել են նուազագոյն անհրաժեշտ ենթակառուցուածքներ եւ նախապայմաններ՝ աշխատանքները մեկնարկելու եւ ՄԱՏԳում գործունէութիւն ծաւալելու հետաքրքրութիւն ունեցող ընկերութիւնների հետ տեղում գործունէութիւնը կազմակերպելու համար:

Երկրորդ փուլով նախատեսում է ՄԱՏԳ գործունէութեան, ենթակառուցուածքների, տարածքի 70 հեկտարով ընդլայնում՝ ստեղծելով նախապայմաններ շահութաբեր գործարք ծաւալելու համար: Վերոնշեալ տարածքներից շուրջ 50 հեկտարը կը տրամադրուի շահագործողների գործունէութեան, 10 հեկտարը՝ պահեստային տարածքների, մնացած տարածքները՝ գրասենեակային եւ այլ ծառայութիւնների համար¹¹⁰:

• Տնտեսական գօտում նախատեսում է աշխուժացնել ԻԻՀի հետ սահմանային առեւտուրը, զբօսաշրջութիւնը, ակնկալում է որ իրանցի գործընկերներ տեղակայուելով այստեղ, դուրս գան ԵՄն եւ ԵԱՏՄ շուկաներ:

2017 Յունուարի 17ին Երեւանում Հայաստանի Զարգացման Հիմնադրամի աջակցութեամբ տեղի ունեցաւ սննդարդիւնաբերութեան ոլորտի

50ից անելի հայկական ընկերությունների եւ ԻԻՀից ժամանած «Արաս» Ազատ Տնտեսական Գօտուի»¹¹¹ (ԱԱՏԳ) պատուիրակության հանդիպումը:

ԱԱՏԳ գործադիր տնօրէն եւ տնօրէնների խորհրդի նախագահ Մոհսէն Խաղէմ Արաբ Բաղին նկատել է, որ 80 միլիոն բնակչութիւն ունեցող Իրանը կարող է լաւ շուկայ դառնալ հայ արտադրողների համար. «Մեր ազգայր տնտեսական գօրհին սահմանակից է Հայաստանին եւ ունի 51 հազար հեկտար մակերես: Այստեղ աշխուժ գործում են մօտ 400 ընկերութիւններ՝ արդիւնաբերութեան տարբեր ոլորտներից: Ունենք գիտատնտեսական ապրանքների արտադրման, վերամշակման գործարաններ, ջերմոցային տնտեսութիւն ... նաեւ լաւ պոտենցիալ մեր տարածքում զբօսաշրջութեան ոլորտը զարգացնելու համար»¹¹²:

Այսպիսով, առկայ են նպաստաւոր պայմաններ «Մերի» եւ «Արաս» ազատ տնտեսական գօտիների գործակցութեան համար:

Պէտք է նշել, որ ՀՀ-ԻԻՀ առեւտրաշրջանառութիւնը 2017ին աճել է ԻԻՀից ներմուծման ծաւալների անկացման շնորհիւ: Մինչդեռ փոփոխութիւններ չեն նկատուում առեւտրի ապրանքախմբերի կազմում: Այս առեւտրում շարունակում է առանցքային դեր խաղալ գազ՝ ելեկտրականութեան դիմաց փոխանակման ծրագիրը, որի համար էլ ՀՀից ԻԻՀ արտահանման գլխաւոր ապրանքը մնում է ելեկտրականութիւնը: ՀՀն ամենաբնակաւորէն ներմուծողի դերում է: 2017ի տուեալներով՝ ԻԻՀն ՀՀ արտաքին առեւտրի գործընկերների շարքում 6րդ տեղում է, ՀՀ արտաքին առեւտրաշրջանառութեան 4.1%ը բաժին է ընկնում ԻԻՀ հետ առեւտրին:

Ըստ Ազգային Վիճակագրական Ծառայութեան տուեալների՝ ՀՀի եւ ԻԻՀի միջեւ ապրանքների առեւտրաշրջանառութիւնը 2017ին եղել է մօտ 237 մլն. դոլար (7.8% աճ): 2017ի Յունուար-Նոյեմբերին ՀՀից ԻԻՀ արտահանումը եղել է մօտ 74 մլն. դոլար (4.4% աճ): ՀՀի արտահանման կազմում ԻԻՀ կշիռը կազմել է 3.7%: Նոյն տարուայ կտրուածքով ԻԻՀից ՀՀ է ներմուծուել անելի քան 163 մլն. դոլարի ապրանք (9.4% աճ): Իսկ ներմուծման կազմում ԻԻՀի կշիռը 4.3% է:

Ամփոփելով՝ կարող ենք հաւաստել, որ այսօր ՀՀ տնտեսական զարգացման եւ ներդրումների նախարարութեան տուեալների համաձայն՝ ՀՀում 2019 Յունուար 1ի դրութեամբ գրանցուած է իրանական դրամագլխի մասնակցութեամբ 5301 ընկերութիւն, գլխաւորապէս՝ անհատ ձեռնարկատէրեր, ինչը կազմում է ՀՀում գրանցուած օտարերկրեայ ընկերութիւնների 36.6%ը¹¹³: Իրանական դրամագլխով խոշոր ընկերութիւնները ներկայացնում են տեղեկատուական արհեստագիտութիւնների, մշակող արդիւնաբերութեան, շինարարութեան եւ անշարժ գոյքի, առեւտրի, գիտատնտեսութեան, զբօսաշրջութեան, փոխադրութեան ոլորտները:

ՀՀ առեւտրաշրջանառութիւնը ԻԻՀ հետ 2018ին եղել է 363.62 մլն. դոլար (2017ի համեմատ 40.5% աճ): 2018ին արտահանումը ՀՀից ԻԻՀ եղել է 94.2 մլն. դոլար (2017ի համեմատ 12% աճ): Իսկ ներմուծումը, ըստ

ծագման երկրի յատկանիշի, 2018ին եղել է 269.42 մլն. դոլար (2017ի համեմատ 54.2% աճ):

ՀՀ-ի հետ առևտրաշրջանառութեան վերջին 3 տարիների ուսումնասիրութիւնը ցոյց է տալիս, որ վերջին 2 տարիներին առևտրաշրջանառութեան աճ է գրանցուել: Իհի՛հ ՀՀ արտաքին առևտրի հիմնական գործընկերների ցանկում 2017ին գրաղեցրել է Երդ տեղը, իսկ 2018ին՝ 5րդ:

ՀՀ-ի հետ առևտրաշրջանառութեան ծաւալները (միլիոն դոլար¹⁴)

Տարեթի	Արտահանում	Ներմուծում	Ընդհանուր ծաւալը
1993	5.5	15.8	21.3
1994	14.6	42.5	57.1
1995	35.0	59.8	94.8
1996	43.9	149.8	193.7
1997	42.6	88.7	131.3
1998	31.4	63.9	95.3
1999	34.2	78.5	112.7
2000	27.1	82.9	110.7
2001	31.870.400	78.120.100	109.990.500
2002	31.468.600	62.150.400	94.084.100
2003	22.478.400	70.187.300	92.666.100
2004	30.559.600	72.270.100	107.837.700
2005	25.354.900	101.951.900	127.306.800
2006	29.642.900	114.399.500	144.042.400
2007	38.499.000	141.663.000	526.662.000
2008	25.056.300	202.991.200	228.047.500
2009	33.025.900	162.398.000	195.133.900
2010	84.831.200	199.884.700	284.715.900
2011	106.250.400	216.792.300	323.042.700
2012	108.512.100	219.413.100	327.925.200
2013	94.955.200	198.492.000	293.447.200
2014	84.630.600	206.542.000	291.172.600
2015	81.727.500	198.361.400	280.088.900
2016	65.043.700	133.949.000	198.992.700
2017	84000	174000	258.000

ԵՐԴԱԿԱՏՈՒԹԻՒՆՆԵՐ

Կարող ենք եզրակացնել.

1.- ՀՀ-ի հետ տնտեսական կապերի զարգացումը բխում է երկու կողմերի ե՛լ ուզմամբ: Երկու կողմերի կապերի զարգացումը բխում է երկու կողմերի կողմից: Այն կենսական նշանակութիւն ունի, եթէ նկատի ունենանք աշխարհաքաղաքական եւ ուզմամբ կապերի աշխարհաքաղաքական այն իրավիճակը եւ տարածաշրջանը, որտեղ գտնուում են ՀՀ եւ Իհի՛հ:

2. Արաքսի վրայ կառուցում, ԻԻՀն ՀՀին կապող կամուրջը ճեղքեց Թուրքիայից եւ ԱՀից ՀՀին պարտադրած շրջափակումը: Այսօր էլ կամուրջն ունի ռազմատնտեսական նշանակութիւն ՀՀի համար:
3. Կապուղիները լիարժէք գործելու հնարատրութիւն կը ստանան եթէ տարիներ շարունակ քննարկուած Քաջարանի փապուղու եւ երկաթուղու կառուցման նախագծերը իրականացուեն: Իրանական կողմը խուսափում է խոշոր ներդրումներ կատարելուց, իսկ տնտեսական զարգացումն առնչում է հեռահաղորդակցութեան յուսալի եւ մշտական ուղիների հետ:
4. 2000ականների սկզբին իրականացրած ներդրումային նոր քաղաքականութեամբ ԻԻՀն իր մասնաբաժնով չէզոքացրել է տարածքային հնարատր փոփոխութիւնների՝ Մեղրին Լաչինի դիմաց Գորլի ծրագիրը:
5. ՀՀում իրանական եւ ԻԻՀում հայկական ներդրումների ցուցանիշները հաստատում են, որ չնայած հայ-իրանական առեւտրատնտեսական յարաբերութիւնների ներուժը չի իրացում իր ողջ ծաւալով, սակայն որոշակի աշխատանքներ կատարուել են կապերի զարգացման գործում:
6. ՀՀ մարզերի եւ ԻԻՀ նահանգների միջեւ գործակցութիւնը կարող է դառնալ սահմանամերձ շրջանների զարգացման շարժիչ ուժը:
7. ՀՀի տնտեսական զարգացման շրջանակներում որոշակի տեղ է յատկացուած քրօսաշրջութեանը: Վերջին 1,5 տասնամեակում ոլորտի զարգացումը կախուած է նաեւ իրանցի քրօսաշրջիկների՝ ՀՀ պատմամշակութային վայրեր այցելութիւններով եւ հանգստի կազմակերպմամբ:
8. Չնայած ՀՀ-ԻԻՀ տնտեսական յարաբերութիւնները զգալիօրէն ետ են ընկնում քաղաքական յարաբերութիւնների մակարդակից: Այնուամենայնիւ կողմերը ջանքեր են գործադրում տնտեսական գործակցութեան մէջ նոր յաջողութիւններ արձանագրելու ուղղութեամբ, ինչպիսիք են՝ ՀՀ մտնող իրանական գազի ծաւալների մեծացումը, հիախս-հարաւ (ԻԻՀ-ՀՀ-Վրաստան-ԲԴ) էներգահամակարգերի միաւորումը, ՀՀում հողմային էլեկտրակայանների կառուցումը, ազատ տնտեսական գոտիների ստեղծումը, ՀՀ տարածքով Պարսից Ծոց-Սեւ Ծով փոխադրումների ուղու կայացումը եւ այլ ենթակառուցածքների զարգացումը:
9. ԻԻՀին սահմանակից ՀՀ Մեղրու Ազատ Տնտեսական Գօտին կարող է կամուրջ դառնալ Իրանի համար՝ կապ հաստատելու ԵԱՏՄ եւ ԵՄ երկրների հետ՝ հաշուի առնելով աշխարհագրական դիրքը, առեւտրային հնարատրութիւնները, ՀՀ բազմուղի առեւտրային արտօնեալ ռեժիմները: Այս տեսակէտից ԻԻՀի հիախսային երկու՝ Արեւելեան եւ Արեւմտեան Ատրպատական նահանգների համար բացում են որակապէս եւ քանակապէս սպառման նոր շուկաներ, զարգացման նոր ուղիներ:
10. ՄԱՏԳն կը նպաստի ոչ միայն Մեղրու ընկերատնտեսական խնդիրների լուծմանը, այլեւ ՀՀ օտարերկրեայ դրամագլխի ներհոսքին, ԻԻՀի հետ տնտեսական կապերի ամրապնդմանը եւ ԵԱՏՄ հետ կապերի

խորացմանը, ԵՄ հետ յարաբերությունների եւ ներուժի առաւել արդիւնաւէտ օգտագործմանը:

11. Իրականացուած հետեւեալ ծրագրերը պէտք է դիտարկել որպէս ձեռքբերումներ.

- 1996՝ Արաքսի վրայ կառուցուած, Իրանը Հայաստանին կապող հիմնական կամուրջ.
- 2005՝ Պուշկինի լեռնանցքի հողմաէլեկտրակայաններ.
- 2007 Հոկտեմբեր՝ Մեղրի-Շուշի-Գաւ-Դարաւան ճանապարհը.
- 2007՝ Իրան-Հայաստան գազատարի առաջին հատուածի բացում (140 կմ. երկարութիւն եւ 700մմ. տրամագիծ ունեցող գազատարի կառուցման վերաբերեալ համաձայնագիրն ստորագրուել է 2004ին).
- 2008 Նոյեմբեր՝ Գազատարի Բ. հատուածի շինարարութեան աւարտ.
- ՀՀ-ԻԻՀ բարձրավոլտ էլեկտրահաղորդման Ա. եւ Բ. գծերը.
- ԻԻՀի հետ սահմանամերձ գիւղերի գազաֆիկացման 2016ին իրականացուած ծրագիրը (դրամաշնորհ).

12. 2012ին ԱՄՆի յորդորով եւրոպական մի շարք պետութիւնների կողմից նոր պատժամիջոցների սահմանումը իրանական նաւթի, գազի եւ դրամատնային համակարգի վրայ, որոշակիօրէն նուազեցրին այդ երկրի տնտեսական աշխուժութիւնը տարածաշրջանում.

13. Վերջին տարիներին կրկին որոշակի աշխուժութիւն է նկատում, որն էլ պայմանատրուած է 2015ին վերոնշեալ պատժամիջոցների մասնակի թուլացման կամ վերացման հետ¹⁵:

ԱՌԱՋԱՐԿՈՒԹԻՒՆՆԵՐ

1. ՄԱՏԳն դարձնել ՀՀ կառավարութեան առաջիկայ տարիների զարգացման ծրագրերի առանցք: Այդ նպատակով արտադրական գործարաններ հիմնել Սինիքի մարզում:

2. Աջակցել մասնատր/հանրային հատուածի ներդրումներին Մեղրիում:

3. ՀՀում իրանցի զբօսաշրջիկների հանգստի կազմակերպումը դարձնել առաւել նպատակային ու ծրագրուած՝ հաշուի առնելով իրանական զբօսաշրջութեան առանձնայատկութիւնները:

4. Մշակել զբօսաշրջութեան զարգացման ծրագրեր ՀՀ Սինիքի Մարզի կենսաբազմազանութեամբ եւ բնական ժառանգութեամբ հարուստ «Արեւիկ» Ազգային Զբօսավայրի 340 կմ.² տարածքը:

- Մեղրիում ներդրումային գրաւչութիւն ունեցող ուղղութիւններն են.-
ա) պատմամշակութային, բ) կենսոլորտային եւ գ) ժամանցային զբօսաշրջութիւնը: Այդ նպատակով՝ ա) համալրել հիւրանոցների ցանցը, բ) բարեկարգել պատմամշակութային կոթողները, հնավայրերը, գ) մշակել զբօսաշրջային երթուղիներ դէպի 30ից անւել եկեղեցիներ, պաշտպանական կառոյցներ, ջրանցոյցներ, միջնադարեան բնակելի տներ,

դ) նորոգել ճանապարհները, ե) կազմակերպել մասնագիտացում շրջապատյոտներ բարձրորակ աշխատակիցների կողմից, գ) ստեղծել բարեկարգ հանգստի գոտիներ եւ ենթակառուցումներ, է) կազմակերպել մարզի տարածքով տարեկան 130,000ից անելի զբոսաշրջիկների սպասարկման ծառայությունները, ը) ստեղծել իրանցի զբոսաշրջիկներին հետաքրքրող պայմաններ, թ) առանձնացնել մշակութային եւ երիտասարդական միջոցառումների կազմակերպման համար տարածքները, ժ) կազմակերպել իրանական սննդի սպասարկման եւ անտրի ծառայությունները:

ԾԱՆՕԹԱԳՐՈՒԹԻՒՆՆԵՐ

- ¹ Լ. Ահարոնեան, *Փոթորկույր Կենքիս Օրերը (Հասարակական եւ Քաղաքական Յուշեր)*, խմբ.՝ Կ. Ասատրեան, Թեհրան, «Սալթ» Հրատ., 2010, էջ 885:
- ² Գ. Բաղալեան, *Իրան. Հանրագիտարան*, Երեան, հեղինակային հրատ., 2011, էջ 447:
- ³ ՀՀ Արտաքին Գործերի Նախարարության Պատմա-Դիանագիտական Արխիվ ԱԳՆ ՊՂԱ, ց. 8, գ. 86, թթ. 1-6:
- ⁴ Վահան Բայրուդեան, «Հայ-Իրանական Յարաբերությունները Հայաստանի Անկախության Ձեռքբերումից Յետոյ», *Մերձատր եւ Միջին Արեւելքի երկրներ եւ Ժողովուրդներ*, Հտր. 17, Երեան, ՀՀ ԳԱԱ «Գիտություն» Հրատ., 1998, էջ 17:
- ⁵ ՀԱԱ, ֆ. 326, ց. 9, գ. 45, թ. 26:
- ⁶ Նոյն, գ. 170, թ. 37:
- ⁷ Նոյն, թ. 41:
- ⁸ Նոյն, գ. 84, թթ. 103-6:
- ⁹ ՀՀ ԱԳՆ ՊՂԱ, ց. 1, գ. 283, թ. 88:
- ¹⁰ *Ազգ Օրաթերթ*, 29 Դեկտեմբերի 1992:
- ¹¹ Նոյն:
- ¹² Նոյն, 7 Հոկտեմբերի 1992:
- ¹³ Լ. Տեր-Պետրոսեան, *Ընկրանի. Ելոյթներ, Յօդուածներ, Հարցազրոյցներ*, կազմ., խմբ., առաջ. եւ վերջ.՝ Ա. Բ. Սարգսեան, Երեան, «ՓՐԻՆԹԻՆՖՕ» ՀՁ ՄՊԸ Հրատ., 2006, էջ 322:
- ¹⁴ ՀՀ ԱԳՆ ՊՂԱ, ց. 1, գ. 283, թթ. 75-6:
- ¹⁵ ՀԱԱ, ֆ. 326, ց. 9, գ. 176, թթ. 38-39, թթ. 49-50:
- ¹⁶ Նոյն, թ. 80:
- ¹⁷ ՀԱԱ, ֆ. 827, ց. 1, գ. 137, թթ. 6-15:
- ¹⁸ Նոյն:
- ¹⁹ ՀՀ ԱԳՆ ՊՂԱ, ց. 1, գ. 283, թթ. 138-139. նաեւ՝ ՀԱԱ, ֆ. 1177, ց. 1, գ. 52, թթ. 67-73: 10 Հոկտեմբեր 1993ին ՀՀի դեսպանության խորհրդական Գրիգոր Առաքելեանը հանդիպում ունեցաւ ԻԻՀ տնտեսության եւ ֆինանսների նախարարութեան արտաքին կապերի վարչութեան պետ, ՀԻՀՅի նախագահ Մ. Բիբարանիին հետ եւ քննարկեց օդազնացութեան, կապի եւ կամուրջի շինարարութեան հարցերը: Հոկտեմբերի 12ին Թաւրիզ ժամանեց ՀՀ կապի նախարար Քոչինեանը ՌԴից վառելանիւթի տարանցիկ փոխադրման հարցերի շուրջ բանակցելու

նպատակով: Հայկական կողմն առաջարկում էր նախարարների մակարդակով հանդիպել Թեհրանում՝ քննարկելու կամուրջի հետ կապուած հարցերը:

11-12 Յունուար 1994ին ՀԻՀՅն արտագնայ նիստեր է գումարում Կապան ու Մեղրի քաղաքներում եւ քննարկում նախկինում ստորագրուած, գործնականում չիրագործուած, պայմանագրերի կատարման ընթացքը: Անհրաժեշտ էր վերջնական պայմանատրուածութիւն ձեռք բերել եւ իրանական աւիում շտապ սկսել կամուրջի շինաշխատանքները: Իրանական կողմն անտեսեց հայկական կողմի նշանակած վերջնաժամկէտը՝ կամուրջը շահագործման յանձնել 31 Օգոստոս 1994ին:

²⁰ ՀՀ ԱԳՆ ՊՂԱ, ց. 1, գ. 285, թթ. 84-86:

²¹ Նոյն, թթ. 57-58:

²² ՀԱԱ, ֆ. 827, ց. 1, գ. 137, թ. 55:

²³ ՀՀ ԱԳՆ ՊՂԱ, ց. 1, գ. 285, թ. 107:

²⁴ Նոյն, թթ. 123-124:

²⁵ ՀԱԱ, ֆ. 827, ց. 1, գ. 137, թթ. 67-70:

²⁶ Նոյն, թ. 88:

²⁷ ՀՀ ԱԳՆ ՊՂԱ, ց. 1, գ. 285, թ. 139:

²⁸ Նոյն, թ. 148:

²⁹ Նոյն, գ. 286, թթ. 125-126:

³⁰ Կամուրջի կառուցման գործում մեծ դեր ունեցան ՀՀ ազգային ժողովի պատգամատր, «Հրագրանմաշ» ՓԲԸ նախագահ, Հայաստանի Արդիւնաբերողների եւ Գործարարների Միութեան խորհրդի անդամ, Թելման Տէր-Պետրոսեանը (1937-1997), էլեկտրադինամիկայի քնագաւառի գիտնական, պրոֆետր, ՀՀ Ճարտարագիտական Ակադեմիայի թղթակից անդամ ժողա Միրզաբէկեանը, ճարտարագէտ Աւետիք Աւետիսեանը, նախարար Հենրիկ Քոչինեանը, ՀՀ շինարարութեան նախարար Ֆելիքս Ֆ. Փիրումեանը, ԻԻՀ խորհրդարանի հայազգի պատգամատրներ՝ Վարդան Վարդանեանը, Արտաազգ Բաղդամեանը եւ գործարար Լեւոն Ահարոնեանը: Վերջինիս՝ ՀՀ վարչապետ Անդրանիկ Մարգարեանի կողմից 26 Սեպտեմբեր 2003ին շնորհուեց շնորհակալագիր:

³¹ Տէր-Պետրոսեան, էջ 496:

³² Բադալեան, էջ 448:

³³ ՀՀ ԱԳՆ ՊՂԱ, ց. 1, գ. 286, թթ. 24-26:

³⁴ *Իրանահայոց Հանրագիտարան*, կազմող ժանէտ Տ. Լազարեան, Երեւան, «ՎՄՎ-Պրինտ», 2012, էջ 141:

³⁵ Նոյն, էջ 423:

³⁶ ՀՀ ԱԳՆ ՊՂԱ, ց. 2, գ. 186, թ. 10:

³⁷ Նոյն, ց. 2, գ. 158, թ. 38:

³⁸ Նոյն, ց. 11, գ. 182, թթ. 48-49:

³⁹ Նոյն, ց. 1, գ. 285, թ. 120:

⁴⁰ Նոյն, ց. 8, գ. 86, թ. 92:

⁴¹ Նոյն, ց. 11, գ. 182, թ. 78:

⁴² Փապուղին նախագծուած էր անցկացնել 2070 մ. բարձրութեան վրայ՝ Մեղրու լեռնանցքի տակ, որը գտնուում է ԻԻՀի հետ սահմանից 20 կլմ. հիախա: Նախագիծը մշակել է «Հայգիպրոտրանս» հիմնարկը: Փապուղու երկարութիւնը

3 կմ է: Փապուղու գործարկումը կ'ապահովի ՀՀի եւ ԻԻՀի միջեւ ինքնաշարժային հաղորդակցութիւնն ամբողջ տարրայ ընթացքում, քանի որ Մեղրու լեռնանցքում ծիւնը Նոյեմբերից մինչեւ Ապրիլ ամիսներին խոչընդոտում են փոխադրամիջոցների անխափան երթեւեկութիւնը:

⁴³ <http://www.armworld.am/detail.php?paperid=70&pageid=2406&lang=%E2%80%8E> դիտուել է 06.08.2018:

⁴⁴ ՀՀ նահապարգում էր նախագծի իրականացմամբ եւ մտադիր էր դառնալ դրա լիիրաւ անդամ: Նախագծի հեղինակներն են ՌԴ, ԻԻՀ եւ Հնդկաստանը: Այն Հնդկաստանից ԻԻՀով եւ ՌԴով անցնում է հիւսիսային եւրոպայի երկրներ՝ ներառելով երկաթուղային եւ ծովային փոխադրութիւնը:

⁴⁵ ՀՀ-ԵՄ յարաբերութիւնների համակարգում կարեւորում էր «Տրասեկա» ծրագրին ՀՀի լիարժէք մասնակցութիւնը: Ըստ «Տրասեկա» հիմնական բազմակողմ համաձայնագրի՝ ստեղծուել է միջկառավարական յանձնաժողով, որի նպատակն է բազմակողմ համաձայնագրի իրագործումը:

⁴⁶ Հայաստանի Հանրապետութիւն Պաշտօնաթերթ, 15 Յունիսի 2002:

⁴⁷ Վ. Ա. Բայրուրդեան, *Իրանն Այսօր, (Տեղեկագրու)*, Երեւան, ՀՀ ԳԱԱ Հրատ., 1999, էջ 323:

⁴⁸ ՀՀ ԱԳՆ ՊԴԱ, ց. 11, գ. 182, թ. 10:

⁴⁹ Նոյն, թթ. 10-11:

⁵⁰ Նոյն, ց. 2, գ. 242, թթ. 260-264:

⁵¹ Նոյն, ց. 5, գ. 239, թթ. 133-137:

⁵² Նոյն, թ. 133:

⁵³ Ըստ երկու երկրների միջեւ գործող համաձայնագրերի՝ փոխադրամիջոցների երթեւեկը կատարում էր առանց փոխադրութեան անցագրի թոյլտուութեան: Հայկական փոխադրութեան միջոցները երթեւեկում էին մինչեւ Զուլֆա: Ներմուծող, արտահանող եւ տարանցիկ ապրանքների տեղափոխումն ու ընդունումը կատարում էր Զուլֆայի մաքսատանը: Իրանական փոխադրութեան միջոցների մի մասի կողմից բեռնափոխադրումը կատարում էր մինչեւ Զուլֆա, իսկ միա մասը մուտք էր գործում ՀՀ տարածք: Հայկական փոխադրամիջոցներից Նորդու-Զուլֆա ճանապարհահատումում վառելիքի գնի տարբերութեան գումար չէր գանձում: ԻԻՀում օտարերկրեայ փոխադրամիջոցների երթեւեկութեան վերաբերեալ օրէնքը հայկական բեռնատարների նկատմամբ չէր կիրառում: Իրանական կողմի հաաստիացմամբ այդ քայլը ազդել էր ԱՀի հետ յարաբերութիւնների վրայ: Իրանական կողմը յայտնում էր, որ ՀՀ փոխադրամիջոցները փոխադրութեան Միջազգային երթեւեկութեան մաքսային պահանջներին չհամապատասխանելու դէպքում, երկրի միա վայրերը երթեւեկելիս պարտատր են ապահովել մաքսային տուրքը:

⁵⁴ ՀՀ ԱԳՆ ՊԴԱ, ց. 2, գ. 158, թ. 2:

⁵⁵ Նոյն, ց. 11, գ. 182, թ. 14:

⁵⁶ Նոյն, թ. 15:

⁵⁷ Վ. Բայրուրդեան, «Հայաստանի Հանրապետութեան Տեղը եւ Դերը Իրանի Իսլամական Հանրապետութեան Տարածաշրջանային Քաղաքականութեան

Ոլորտում», *Հայագիտության Արդի Վիճակը եւ Զարգացման Հեռանկարները Զեկուցումների ժողովածու*, Երեւան, «Տիգրան Մեծ» Հրատ., 2004, էջ 146:

⁵⁸ *Ազգ Օրաթերթ*, 30 Յունուարի 1997:

⁵⁹ ՀԷԿի նախագծային հզորությունը 75,5 մգվ. էր, ելեկտրականության տարեկան արտադրանքը՝ 410 մլն. կվտ./ժ.: Միջազգային կոնսորցիումը՝ Գազ դե Ֆրանս, Սիմենս, Գազպրոմ եւ այլ ընկերություններ, պետք է իրականացնէին այս համատեղ նախագծերը մինչեւ 2008: Նախագծի ընդհանուր արժեքը 120 մլն. դոլար էր, որից 42 մլն.ը՝ ԻԻՀ տարածքի շինարարության արժեքն էր:

⁶⁰ ՀՀ ԱԳՆ ՊԴԱ, ց. 5, գ. 238, թ. 51:

⁶¹ Նոյն, ց. 11, գ. 182, թ. 42:

⁶² Մեղրու ջրաէլեկտրակայանը Արաքս գետի վրայ կառուցուող ՀԷԿ է, որը տարեկան պետք է արտադրի 793 մլն. կվտ./ժ. ելեկտրականություն: ՀԷԿի հաշուարկային հզորությունը 130 մգվտ. է: Կառուցելու է 18,200 մ. երկարությամբ փապուղի՝ Ծիրանիձորից մինչեւ հայ-իրանական սահմանային տեղամաս, որը գտնուում է նախկին երկաթուղու փապուղու մօտ: ՀԷԿի վայրում կառուցուելու է 65 մգվտ. հզորությամբ 2 ջրէլեկտրակայաններ:

Արաքս գետի վրայ ՀԷԿեր կառուցելու եւ շահագործելու նպատակով ՀՀ եւ ԻԻՀ կառավարությունների միջեւ 2007ին եւ 2008ին ստորագրուել են միջկառավարական երկու համաձայնագրեր, որոնք վաւերացրել են երկու պետությունների խորհրդարանները: 14 Ապրիլի 2009ին ՀՀ նախագահի՝ Իրան կատարած այցի ընթացքում ՀՀ ուժանիւթի եւ քնական պաշարների նախարարության եւ Իրանի ուժանիւթի նախարարության միջեւ ստորագրուել է փոխըմբռնման յուշագիր՝ Մեղրի ՀԷԿի կառուցման ֆինանսատրաման յատակագծի վերաբերեալ: Իրանական կողմը պատրաստակամութիւն է յայտնել գնել Մեղրի ՀԷԿի արտադրած ելեկտրականության ամբողջ ծաւայը:

16 Սեպտեմբեր 2010ին ՀՀ կառավարութիւնը լիազօրեց ուժանիւթի եւ քնական պաշարների նախարարութեանը՝ իրանական «Ֆարաբ-Սեփասար» ընկերութեան հետ Արաքս Գետի վրայ ջրէլեկտրակայան կառուցելու պայմանագիր ստորագրել: Ներդրող ընկերութիւնն ինքնուրոյն լուծելու էր Մեղրի ՀԷԿի կառուցման եւ շահագործման հետ կապուած ֆինանսական միջոցների հայթայթման եւ կազմակերպական հարցերը: Շինարարութիւնը պետք է իրականացուէր 5 տարուայ ընթացքում, որից յետոյ 15 տարի Մեղրի ՀԷԿի արտադրած ելեկտրականութիւնը պետք է տեղափոխուի Իրան՝ ներդրողի կողմից կառուցուող 230 կվ լարման էլեկտրահաղորդման գծով: Շահագործման 15րդ տարուայ ամարտին Մեղրի ՀԷԿը պետք է անհատոյց փոխանցուէր հայկական կողմին:

Արաքս գետի վրայ պետք է կառուցուի 2 ՀԷԿից բաղկացած կասկադ՝ յաջորդաբար կառուցուած էլեկտրակայանների շարք, որից մէկը կը պատկանի ՀՀին (Մեղրի ՀԷԿը), միւսը՝ ԻԻՀին (Ղարաջինարի ՀԷԿը): Հայկական կայանը Դանդիսանալու էր գլխամասային հանգոյց եւ արտադրելու էր տարեկան 180 մլն. կվտ./ժ. ելեկտրականութիւն: Ներդրումների ընդհանուր արժեքը, 2009ի գնեքով, կազմելու էր 323 մ. դոլար:

⁶³ «Արաքս Գետի Վրայ Կը Կառուցուեն Հայ-Իրանական Հիդրօկայաններ» 16.09.2010 <https://news.am/arm/news/31125.html> դիտուել է 06.08.2018:

- ⁶⁴ «Մեդրիի ՀԷԿ-ի Շինարարութիւնն Այլեւ Մեր Տնտեսական Կեանքի Օրակարգում Զէ», *Հայկական Ժամանակ*, 19 Յունուարի 2017, <https://armtur.am/639840/> դիտուել է 06.08.2018:
- ⁶⁵ «Հայաստանի եւ Իրանի Նախագահներն Ամփոփել են Բանակցութիւնների Արդիւնքները», 21.12.2016 <http://www.president.am/hy/press-release/item/2016/12/21/President-Serzh-Sargsyan-Iran-President-Hassan-Rouain-announcements-for-Mass-Media/> դիտուել է 02.09.2018:
- ⁶⁶ ԵՄԻ INOGATE ծրագիրը տարածաշրջանային խոշորագոյն ծրագրերից է, որին ՀՀն հիմնման սկզբից ենթ իր մասնակցութիւնն է բերել: Այն հնարատրութիւն կ'ընծեոի միանալ էներգակիրների՝ Կենտրոնական Ասիայից դէպի Երոպա փոխադրման խողովակաշարային ցանցին:
- ⁶⁷ Այն հիմնադրուել է 1991ին՝ Հաազայում ստորագրուած քաղաքական հռչակագրով: Կազմակերպութեանն անդամակցում են 51 երկրներ: Կենտրոնը գտնուում է Բրիւսէլում: ՀՀ Ուկրաինայի պայմանագիրը ստորագրել է 1994ին: Ուկրաինայի նպատակը միասնական իրաւական դաշտի եւ կանոնների սահմանումն ու ամրապնդումն է: Ուկրաինայի որոշումնառու մարմինը տարեկան համաժողովն է:
- ⁶⁸ ՀՀ ԱԳՆ ՊՂԱ, ց. 11, գ. 182, թթ. 48-49:
- ⁶⁹ Գ. Արշակեան, *Թուրքիայի Քաղաքականութիւնը Հարաւային Կովկասում 1991-2001 թթ.*, Երեւան, ՀՀ ԳԱԱ «Գիտութիւն» Հրատ., էջ 155:
- ⁷⁰ ՀՀ ԱԳՆ ՊՂԱ, ց. 6, գ. 67, թ. 40:
- ⁷¹ Նոյն, ց. 7, գ. 308, թ. 30:
- ⁷² Նոյն, ց. 8, գ. 86, թ. 91:
- ⁷³ Նոյն, թ. 92:
- ⁷⁴ Նոյն, թ. 93:
- ⁷⁵ Նոյն, թ. 93:
- ⁷⁶ Նոյն, թ. 108:
- ⁷⁷ Նոյն, ց. 7, գ. 308, թ. 168:
- ⁷⁸ Գ. Բաղալեան, *Հայաստան-Իրան. Յարաբերութիւնները 20 Տարեկան են*, Թեհրան, «Ալիք» Հրատ., 2012, էջ 88:
- ⁷⁹ ՀՀ ԱԳՆ ՊՂԱ, ց. 11, գ. 182, թ. 78:
- ⁸⁰ *Հայաստանի Հանրապետութիւն Պաշտօնաթերթ*, 11 Յուլիսի 2002:
- ⁸¹ Նոյն, 17 Հոկտեմբերի 2002:
- ⁸² Նոյն, 21 Սեպտեմբերի 2002:
- ⁸³ Գ. Իսկանդարեան, «Հայաստան-Իրան Յարաբերութիւնները Էներգետիկայի Ոլորտում», *Հայաստան-Իրան. 20 Տարի Համագործակցութեան Ծանապարհով, Միջազգային Գիտաժողովի Նիւթեր*, Երեւան, «Զանգակ» Հրատ., էջ 92:
- ⁸⁴ ՀՀ ԱԳՆ ՊՂԱ, ց. 11, գ. 183, թ. 22:
- ⁸⁵ ՀՀ ԱԳՆ ՊՂԱ, ց. 13, գ. 123:
- ⁸⁶ *Հայաստանի Հանրապետութիւն Պաշտօնաթերթ*, 17 Մայիսի 2002:
- ⁸⁷ Նոյն, 22 Մայիսի 2002:
- ⁸⁸ «Ինչ էր Առաջարկում Գորլը», *Լոյս Մշակութային եւ Հասարակական Երկշաքաթերթ*, N 24, 15 Մարտի 2001, էջ 7-8:
- ⁸⁹ ՀՀ ԱԳՆ ՊՂԱ, ց. 8, գ. 86, թ. 89:
- ⁹⁰ Բաղալեան, *Հայաստան-Իրան*, էջ 81:

⁹¹ Վ. Օսկանեան, *Անաարար Տասնամեակ, Ելոյթների Ընդրանի*, Երեւան, «Սիւլիթթաս» Հիմնադրամ, 2009, էջ 33:

⁹² *Արաքս Ամսագիր*, Թեհրան, Մայիս-Յունիս 2001, թիւ 99-100, էջ 27:

⁹³ Գ. Խոլոյիներ, «Ղարաբաղեան Հիմնահարց. Կարգադրման Պատրանքներն Ու Ստեղծման Հնարատրութիւնները», *Դրօշակ*, թիւ 3, Յունիս 2001, էջ 143:

⁹⁴ ԻԻՀ այցելեցին ՀՀ ԱԳ նախարար Օսկանեանը, ԱԳ փոխնախարար Ռուբէն Շուգարեանը (3 անգամ), ՀՀ Սահմանադրական Դատարանի նախագահ Յարութիւնեանը, ՀՀ նախագահի աշխատակազմի ղեկավար Արտաշէս Թումանեանը, ՀՀ էներգետիկայի նախարար, ՀԻՏԿՀՅԻ նախագահ Գալուստեանը (2 անգամ), ՀՀ նախագահի այցը նախապատրաստող պատուիրակուպիւնը, կրթութեան եւ գիտութեան նախարար Էդուարդ Ղազարեանը, արդիւնաբերութեան եւ առեւտրի նախարար Ճշմարիտեանը, քաղաքաշինութեան նախարար Դալիթ Լոքեանը, քաղաքացիայի վարչութեան պետի տեղակալ Սամուէլ Մարգարեանը, տրանսպորտի եւ կապի փոխնախարար Վաղինակ Քոչարեանը, Մաքսային Պետական Կոմիտէի, Արտակարգ Իրավիճակների Վարչութեան, գիտատնտեսութեան նախարարութեան ներկայացուցիչները, «Հայոտագագարդի» փոխտնօրէն Աշոտ Յովսէփեանը, «Գրանդ Հոլդինգ»-ի նախագահ Հրանտ Վարդանեանը:

⁹⁵ *Լոյս Մշակութային եւ Հասարակական Երկշաբաթերթ*, N 10, 15 Օգոստոսի 2000, էջ 3-4:

⁹⁶ *Ալիք Օրաթերթ*, 8 Յուլիսի 2001:

⁹⁷ *Ալիք Օրաթերթ*, 14 Յուլիսի 2001:

⁹⁸ *Ալիք Օրաթերթ*, 16 Յուլիսի 2001:

⁹⁹ *Ալիք Օրաթերթ*, 22 Հոկտեմբերի 2001:

¹⁰⁰ *Հայաստանի Հանրապետութիւն Պաշտօնաթերթ*, 23 Հոկտեմբերի 2003:

¹⁰¹ «Լոռու Մարզում Շարունակում են Հողմային Էներգիայի Իրացման Աշխատանքները», 14 Փետրուար 2008, Վանաձոր, Արմենպրէս (սեփ. թղթ. Վահագն Անտոնեան), <https://armenpress.am/arm/print/503294/> դիտուել է 25.08.2018:

¹⁰² Ամփոփ տեղեկանք 2004 թուականի ընթացքում միջկառավարական յանձնաժողովների գործունէութեան վերաբերեալ, փաստաթուղթ, Երեւան, 2004, էջ 4-5:

¹⁰³ «Շահագործման Յանձնուեց Կապան-Մեղրի Այլընտրանքային Ճանապարհի Առաջին Հատուածը», <https://armenpress.am/arm/news/421082/shahagortsman-handznvec-kapan-mexri-aylyntraqayin-tchanaparhi.html> 23 Նոյեմբերի 2006 Արմենպրէս (սեփ. թղթ. Գոհար Իսախանեան), դիտուել է 02.09.2018:

Կապան-Մեղրի այլընտրանքային ճանապարհը երրորդ կարգի ճանապարհ է, անցնում է լեռնային բարդ տեղանքով: Այդ ճանապարհի 2,5 կիլոմետրը կառուցուել է Արաքս գետի հունի նեղացման հաշուին, որը եւ եղել է ամենաբարդ հատուածը: Ճանապարհի կառուցման համար պետամավարկից տրամադրուել է 26,5 մլն. դոլար, եւ 6 մլն. դոլար յատկացուել լրացուցիչ:

¹⁰⁴ *Սիւնիք. Հայաստանի Հանրապետութեան Սիւնիքի Մարզի Ձեռքբերումները 2007-2011 թթ.*, Երեւան, Տնտեսական Բարեփոխումների Վերլուծական-Տեղեկատուական Կենտրոն, 2012, էջ 31:

- ¹⁰⁵ <http://www.concourt.am/armenian/decisions/common/2016/pdf/sdv-1281.pdf>,
դիտուել է 02.09.2018:
- ¹⁰⁶ Տուեալները ներկայացրած են ըստ հետետեալ կայքի՝
<https://www.mfa.am/hy/bilateral-relations/ir> դիտուել է 25.08.2018:
- ¹⁰⁷ «ՀՀ Կառավարութեան Որոշումը Սիւնիքի Մարզի Պատմութեան եւ Մշակոյթի
Անշարժ Յուշարձանների Պետական Ցուցակը Հաստատելու Մասին»,
<http://www.arlis.am/DocumentView.aspx?DocID=36406> դիտուել է 30.09.2018:
- ¹⁰⁸ Յովնաթանեան ընտանիքի նկարիչները գործել են Ժ.Ժ. դարերում: Մօտ
երկու հարիւրամեակի ընթացքում տոհմի միջանի սերնդի ներկայացուցիչներ
մեծ դեր են կատարել հայ ու հարեան ժողովուրդների մշակութային կեանքում:
Տոհմը նոր աստիճանի է բարձրացրել հայ կերպարունստը:
- ¹⁰⁹ <http://hetq.am/arm/news/84367/trvel-e-mexri-azat-tntesakan-gotu-gortsuneutyam-meknarky.html> դիտուել է 25.08.2018:
- ¹¹⁰ «ՀՀ Սիւնիքի Մարզի Մեղրի Համայնքի Միկրոնեոգիտնալ Մակարդակի՝
Համակցուած Տարածական Պլանատուման Փաստաթղթերի Մշակման
Նախագիծ», նախնական գնահատման հայտ, Սիւնիք-3, (Մեղրի համայնք),
Երեւան, 2018, էջ 13:
- ¹¹¹ <http://www.arasfz.ir/en> դիտուել է 27.08.2018:
- ¹¹² Մնդի ոլորտի հայկական ընկերութիւնները ծանօթացել են «Արաս»
տնտեսական գոտում գործելու հնարատրութիւնների
(<https://armenpress.am/arm/news/876406/snndi-olorti-haykakan-yinkerutyunnery-tsanotacel-en-aras.html>) դիտուել է 30.09.2018:
- ¹¹³ ՀՀ-ում դրամագլխի մասնակցութեամբ գործում է 5000ից անիւ ընկերութիւն.
Իրանը ՀՀի արտաքին գործընկերների առաջին հնգեակում է, 26 Փետրուար,
2019,
https://armenpress.am/arm/news/965500.html?fbclid=IwAR27x5s05RHff1ofkd-Sy0o_rb1MphL2RkU79s0tDsTdOV5mr8qMp6mAfyo դիտուել է 07.03.2019:
- ¹¹⁴ Ըստ ՀՀ Ազգային Վիճակագրական Ծառայութեան Կայքի տուեալների
(<https://www.armstat.am/am/?nid=82>) դիտուել է 20.02.2019:
- ¹¹⁵ Սակայն պէտք է նշել, որ 2018 Հոկտեմբերի 16ին ԱՄՆն ընդլայնել է Իրանի
նկատմամբ գործող պատժամիջոցների ցուցակը: Այս նոր պատժամիջոցները
կարող են որոշ դանդաղկոտութիւն մտցնել երկկողմ տնտեսական ծրագրերում:

**ECONOMIC RELATIONS BETWEEN THE REPUBLIC OF ARMENIA AND THE
ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN AS A FACTOR IN SECURITY IN THE REGION
(Summary)**

KAREN MKRTCHYAN

K86Mkrtchyan@gmail.com

The development of economic ties and the promotion of cooperation between the Republic of Armenia and the Islamic Republic of Iran in various fields stems from the two sides' strategic, political and economic interests. This political direction has a vital importance, if we take into consideration the geopolitical and strategic situation and the region in which the RA and the IRI are located.

The deepening of cooperation between Turkey, Georgia and Azerbaijan in the post-Soviet era, in the 2000's and today has a certain impact on developments in the South Caucasus. All this in turn affects the national security of the Republic of Armenia. The form of the three neighboring states' cooperation in the region excludes only Armenia, as a result of which Armenian interests are ignored in the South Caucasus. Under these conditions, Iran's policy towards Armenia obtains special importance.

The article presents issues related to the beginning of new Iranian investments in the Republic of Armenia as well as new spheres of cooperation between provinces of the Islamic Republic of Iran and the regions of the Republic of Armenia. Also discussed are prospective directions of bilateral development.