

# Նավթամթերքների հայթայթման խնդիրը Հայաստանի Հանրապետությունում 1920թ. մայիս-նոյեմբեր ամիսներին

*Ղույան Յուրիկ*

*Հանգուցային բառեր. Հայաստան, Խորհրդային Ադրբեջան, նավթ, երկաթուղի, պայմանագիր, պատերազմ*

Հայաստանի Հանրապետության նկատմամբ ունեցած տնտեսական առավելություններով էր մասամբ պայմանավորված որ 1918-1920թթ. Ադրբեջանը Հայաստանի Հանրապետության հետ հարաբերություններում գլխավոր նշանակությունը տալիս էր տարածքային հարցերին: Միայն դրանց լուծումից հետո էր Ադրբեջանը մտադիր Հայաստանի Հանրապետության հետ հարաբերությունների մեջ մտնել տնտեսական և այլ հարցերում:

1920թ. ապրիլի 28-ին Ադրբեջանը խորհրդայնացվեց: ՀՀ իշխանությունների մոտ որոշակի հույս առաջացավ, որ նոր կառավարությունն իր գործելակերպով չի կրկնի նախորդին ու արգելք չի հանդիսանա Հայաստան նավթի առաքման համար:

«Նախկին Ադրբեջանի կառավարությունը քաղաքական նպատակներով ամեն անգամ արգելակում էր նավթի առաքումը Հայաստան: Այժմ Ադրբեջանի նոր հանրապետությունը, որն իսկական դեմոկրատական կարգ ունի ՀՀ կառավարությանը հույս է ներշնչում, որ այդ հարցում ոչ մի արգելք չի լինի»<sup>1</sup>, – ասված էր 1920թ. ապրիլի 30-ին Ադրբեջանում ՀՀ դիվանագիտական ներկայացուցիչ Մ. Հարությունյանին ԱԳ նախարարի ուղարկած գրության մեջ: ՀՀ կառավարությունը Ադրբեջանում ՀՀ դիվանագիտական ներկայացուցչին լիազորեց կապի մեջ մտնել Ադրբեջանի իշխանությունների հետ նավթի հարցի շտապ լուծման համար:

Եթե մուսավաթականների իշխանության տարիներին Հայաստանին ինչ-որ ձևով հաջողվում էր Ադրբեջանից նավթամթերք ստանալ, ապա Ադրբեջանի խորհրդայնացումից հետո Ադրբեջանից Հայաստանի տնտեսական կախվածությունն էլ ավելի մեծացավ: Ադրբեջանը խորհրդայնացումից հետո բոլորովին դադարեց Հայաստանին նավթ մատակարարել: Առանց Բաքվի նավթի ու կերոսինի՝ Հայաստանի երկաթուղիները, արդյունաբերությունը կանգ կառնեին: Հրաժարվելով Հայաստանի Հանրապետությանը վառելանյութ վաճառելու առաջարկներից՝ մուսավաթականները, որոնք արդեն կերպարանափոխվել էին բոլշևիկների, Հայաստանին ստիպում էին վառելանյութ ձեռք բերել միջնորդ առևտրականներից: Մի կերպ ձեռք բերված բենզինն ու յուղը այժմ արդեն դժվարությամբ էր փոխադրվում վրացական երկաթուղով, որովհետև մենջևիկները ևս, ունենալով տարած-

<sup>1</sup>ՀԱԱ, ֆ. 278, ց. 1, գ. 38, թ. 85:

քային հեռահար նպատակներ, պահանջում էին բարձր մաքս կամ տարածքային զիջումներ:<sup>2</sup> Արդյունքում երկաթուղին ու ավտոմոբիլային տրանսպորտը օր օրի անգործության էին մատնվում՝ սովի ճիրաններում հայտնված ժողովրդի ֆիզիկական գոյությունը դնելով հարցականի տակ:

Նավթ ստանալու համար այլընտրանքային ուղիներ փնտրելու ճանապարհին ՀՀ կառավարությունը, 1920թ. մայիսի 10-ի նիստում լսելով հաղորդակցության նախարարի զեկուցումը որոշեց Փարիզի Հայկական պատվիրակության միջոցով դիմել Անգլիական կառավարությանը՝ Բաթումից նավթ ստանալու համար<sup>3</sup>:

Վառելանյութը Հայաստան էր հասցվում բազում դժվարություններ հաղթահարելով ու առասպելական գներով: Կառավարությունը ուշադրությունից դուրս չէր թողնում փոխադրամիջոցների անխափան ու նոր ընդգրկումներով գործունեությունը ապահովելու համար, որի առաջին քայլերից մեկը հանրապետության հեռավոր շրջանների հետ հաղորդակցության հաստատումն էր:

Նոր պայմաններում, երբ Խորհրդային Ադրբեջանը դադարեցրել էր Հայաստանին նավթի տրամադրումը, ՀՀ կառավարությունը ինտենսիվ այլընտրանք էր փնտրում նաև երկրի ներսում՝ առաջին հերթին ածխի որոնման և շահագործման ուղղությամբ գնացքների երթևեկի համար անհրաժեշտ մագուլթը ածխով փոխարինելու նպատակով:

1920թ. ամռանը ՀՀ զինված ուժերը թուրքական ճակատում հաջողության հասնելով գրավեցին Օլթիի քարածխի հարուստ հանքերը՝ Օլթի քաղաքով: Օլթիի և Կարսի ածխահարուստ այդ շրջանի գրավումով ՀՀ-ն ի վիճակի կլիներ վարել տնտեսապես անկախ կյանք: Իսկ մինչ այդ երկաթուղին վառելիքի պակասության պատճառով դատապարտվել էր անգործության: Դա մի մեծ աղետ էր, որից դուրս գալու համար հարկավոր եղավ շահագործել Օլթիի քարածուխի հանքերը: «Այդ ածուխով մենք հնարավորություն պետք է ունենանք ապահովելու և օրինակելի դարձնելու մեր երկաթուղու կանոնավոր երթևեկությունը և արդյունաբերությանը զարկ տալու»<sup>4</sup>,– ասվում էր նախարարապետ և ԱԳ նախարար Հ.Օհանջանյանի 1920թ. օգոստոսի 2-ի պառլամենտում ներկայացրած զեկույցում: Հ.Օհանջանյանը խորհրդարանին զեկույցեց նաև նավթի ձեռք բերման ուղղությամբ տարվող բանակցությունների մասին: Տեղեկացրեց ստացած հեռագրի մասին, որ գնդապետ Հասկելի միջոցով Հայաստան է ճանապարհվում 106 ցիստերն մագուլթ, որի մի մասն արդեն հասել է և մեկ շաբաթվա դադարից հետո այլուրի փոխադրությունը վերսկսվել է: Դրանից առաջ կառավարությունը հրահանգել էր երեք շոգեկառք հարմարեցնել փայտ վառելու և ժամանակավորապես կանգնեցնել մարդատար

<sup>2</sup>ՎրացյանՍ., Հայաստանի Հանրապետություն, Եր., 1993, էջ 223:

<sup>3</sup>Հայաստանի Հանրապետության կառավարության նիստերի արձանագրություններ 1918-1920թթ., Երևան, 2014, էջ 450:

<sup>4</sup>Հայաստանի պառլամենտի արձանագրություններ, 1918-1920թթ., Եր., 2010, էջ 522:

գնացքները: «Զբավականանալով այդքանով կառավարությունը դիմել է բոլոր արտաքին շուկաներին՝ Պարսկաստան, Ադրբեջան, Վրաստան, Հյուսիսային Կովկաս, Մակու և այլն, 3-4 ամիս շարունակ բանակցություն է վարել և շարունակում է այդ բանակցությունները»<sup>5</sup>, – ասում էր Հ.Օհանջանյանը:

1920թ. ամռանը գյուղատնտեսական ու պետական գույքի նախարարության հանքային բաժնի պետ Ս.Թուրյանի ղեկավարությամբ հրավիրվում են մի շարք հեղինակավոր մասնագետներ՝ ճարտարագետներ Կարապետյանը, Ն. Տեր-Միքայելյանը, Մ. Տեր-Դավթյանը և ուրիշներ, որոնցից կազմված հանձնախմբերը այցելում են Կաղզվանի աղահանքերն ու Փենեաքի ածխահանքերը: Այցելության ավարտին հանձնախմբերը մշակված ձևով ներկայացնում են գեկուցումներ աղի և ածուխի արտադրության և ածխացման մասին<sup>6</sup>: Աղն էլ, ածուխն էլ շահագործվում էին կառավարության միջոցներով:

Ս. Վրացյանը գրում է, որ Օլթիի ածխահանքերը օրական տալիս էին 5000-6000 փուլ՝ ածուխ, որը Կարս-Մերդենեկ ձիաքարշով փոխադրվում էր Կարս երկաթուղային կարիքների համար<sup>7</sup> և մասամբ մեղմացնում վառելիքի պակասը: Երկիրը պաշարված էր ու մեկուսացված, վառելիք իսպառ չկար, այնպես որ նշված քանակության առկայությունն անգամ կարևոր էր: Այդուհանդերձ ձեռք առնված միջոցները բավարար չէին հանրապետության վառելիքի նկատմամբ ունեցած կարիքները բավարարելու համար:

Ադրբեջանը նավթ չէր տալիս, և կառավարությունը գերմարդկային ճիգ էր գործ դնում, որպեսզի երկաթուղին չկանգնե՝<sup>8</sup>:

«Մազուլ չլինելու պատճառով օգոստոսի 8-ից սկսած ուղիդ գծով գնացքների հոսքը Թիֆլիսի և Երևանի միջև ընդհատվում է»<sup>9</sup>, – գրում էր «Յառաջ» թերթը 1920 թվականի օգոստոսին:

Ըստ Ս. Վրացյանի՝ «Գլխավորապես նավթ ու քարածուխ հայտնաբերելու նպատակով հետախուզումները հետագայում էլ շարունակվեցին, սակայն վրահասած թուրքական արշավանքը խափանեց հանձնաժողովի գործունեությունը»<sup>10</sup>:

1920թ. աշնանը Հայաստանի Հանրապետության տնտեսական ծանր կացության մասին է խոսում նաև Թիֆլիսում ԱՄՆ-ի հյուպատոսը, որը սեպտեմբերի 18-ին իր կառավարությանը հայտնելով Հայաստանի տնտեսական ծանր վիճակի մասին գրում է. «Ավելի քան հինգ տարի է, ինչ ստեղծված իրավիճակի հետևանքով աշխատունակ բնակչության մեծ մասը չի աշխատում: Անցած վերջին երեք շաբաթների ընթացքում ոչ մի գնացք չի շարժվել երկրի ներսում... Հայաստանը

---

<sup>5</sup>Նույն տեղում:

<sup>6</sup> Վրացյան Ս., Հայաստանի Հանրապետություն, Եր., 1993, էջ 455:

<sup>7</sup> Վրացյան Ս. նշվ. աշխ., էջ 456:

<sup>8</sup> Վրացյան Ս., նշվ. աշխ., էջ 456:

<sup>9</sup> «Յառաջ», Երևան, 1920, օգոստոսի 11:

<sup>10</sup> Վրացյան Ս., Կյանքի ուղիներով, Ե հատոր, Պէյրուս, 1966, էջ 71:

հավանաբար ամենաընչագուրկ երկիրն է աշխարհում»<sup>11</sup>:

Սկսված թուրք-հայկական պատերազմի պայմաններում Ադրբեջանը Հայաստանին նավթ չէր տալիս: Նավթով սնվող Հայաստանի երկաթուղին հագիվ շունչ էր քաշում<sup>12</sup>: Պատերազմի մեջ գտնվող հանրապետության համար երկաթուղու անխափան աշխատանքն օդ ու ջրի նման անհրաժեշտ էր ռազմաճակատ գորք ու պարեն հասցնելու ու զորաշարժեր իրականացնելու համար: Իրավիճակը կառավարությունից պահանջում էր ավելացնել դրսում նավթի գնումները: Այսպես՝ կառավարության 1920թ. սեպտեմբերի 28-ի նիստում, լսելով հաղորդակցության նախարարի առաջարկը՝ գնելու Բաթումում 3.000 տոն կերոսին, 9.000 տոն մագուիթ, առաջինի տոնը՝ 20 ֆունտ ստեռլինգով, իսկ երկրորդինը՝ 30, համաձայնություն սովեց՝ գնելու այդ քանակությամբ և այդ գներով<sup>13</sup>: Նույն օրը վարչապետ և ԱԳ նախարար Համո Օհանջանյանը Վրաստանում Հայաստանի ներկայացուցիչ Տ. Բեկզադյանին հեռագրեց. «Անմիջապես դիմեցեք նաև վրացական կառավարությանը մեզ համար շտապ կերպով նավթ բաց թողնելու խնդրանքով, որն անհրաժեշտ է մեր գործերը ու զինամթերքը ռազմաճակատ ուղարկելու համար: Բացատրեք, որ եթե նավթը ուշանա, վտանգավոր դրություն կստեղծվի Գարսի մարզի, ինչպես նաև Բաթումի համար»<sup>14</sup>:

Սեպտեմբերի 30-ին Հ.Օհանջանյանը դարձյալ հեռագրեց Թիֆլիս՝ Տ. Բեկզադյանին. «Ունենք 700 վերստ ռազմաճակատ, որը պաշտպանում ենք սեփական ուժերով: Հայտնեցեք ամենի մասին դաշնակիցներին, պահանջեցեք շտապ և իրական օգնություն, խնդրեցեք վրացիներից նավթ, թեկուզ տրանսպորտի կարգավորման համար: Նրանց ևս վտանգ է սպառնում՝ Արդահանի և Բաթումի կողմից»<sup>15</sup>: Դրանով ՀՀ վարչապետ Հ.Օհանջանյանը փորձում էր Վրաստանին հասկացնել, որ Թուրքիայի կողմից վտանգ է սպառնում նաև Վրաստանին:

Վառելիքի պակասի մասին է խոսում նաև անգլիացի փոխգնդապետ Սթոքսը, որը ռազմաճակատի դրությանը ծանոթանալու նպատակով Գարս կատարած այցելությունից Թիֆլիս վերադառնալուց հետո հոկտեմբերի 6-ին Լոնդոն լուր ուղարկեց, որում մասնավորապես նշում էր. «Հայաստանի կառավարությունը, հակառակ սկզբնական կասկածներին, ամուր դիրք է գրավել բուլշևիզմի դեմ: Այժմ այն փորձում է ամրացնել թուրքական ճակատը, սակայն վառելիքի պակասն ու Ադրբեջանի կողմից ճնշումը խանգարում են դրան: Նկատի առնելով այն իսկապես զովելի ձևը, որով Հայաստանն ամեն բան անում է իրեն սպառնացող լուրջ

<sup>11</sup> Տե՛ս Գալոյան Գ., Հայաստանը և մեծ տերությունները, 1917-1923թթ., Եր., 1999, էջ 294:

<sup>12</sup> Վրացյան Ս., նշվ. աշխ., էջ 504:

<sup>13</sup> Հայաստանի Հանրապետության կառավարության նիստերի արձանագրություններ 1918-1920թթ., էջ 562:

<sup>14</sup> Տե՛ս, Ջոհրաբյան Է., 1920թ. թուրք-հայկական պատերազմը և տերությունները, Եր., 1997, էջ 182:

<sup>15</sup> Նույն տեղում, էջ 183:

վտանգը դիմակայելու համար և հիշելով Միջին Արևելքի հանդեպ մեր դիրքորոշման վրա հնարավոր այն հետևանքները, որ կգոյանան, եթե թուրքերին ու ռուսներին հաջողվի Հայաստանի վրայով ձեռքերն իրար միացնել, ես գտնում եմ, որ Նորին մեծության կառավարությունը պետք է բժախնդորեն նկատի առնի Հայաստանին օգնելու հնարավոր ամեն միջոց»<sup>16</sup>,- եզրափակում է Ստոքսը:

Տարածաշրջանի նկատմամբ մեծ հետաքրքրություններ ունեցող Մեծ Բրիտանիայի կառավարությունը, որն ամեն կերպ փորձում էր Հայաստանի Հանրապետությանը պահել հակաթուրքական ու հակաբոլշևիկյան ճակատում, մտադիր էր նրան օժանդակել նաև նավթամթերքների տրամադրման հարցում: Կոստանդնուպոլսում Բրիտանիայի բարձրագույն հանձնակատար ծովակալ Ջոն դը Ռոբերթը նույնպես աջակից էր Հայաստանին: Երբ նախկին վարչապետ Ալեքսանդր Խատիսյանը նրան ներկայացրեց Ադրբեջանի արգելամիջոցների պատճառով ամեն ամիս 16.000 տոննա նավթ ունենալու Հայաստանի կարիքը, դը Ռոբերթն արագ համաձայնվեց ամսական 1.000 տոննա հատկացնել Հայաստանի «անմիջական կարիքներին» համար: Հոկտեմբերի 17-ին նա Լոնդոնին տեղեկացրեց, որ 1.000 տոննան իսկապես բեռնաթափվել է Բաթումում և խիստ խնայողության դեպքում այն կարող է մեկ ամիս բավականացնել<sup>17</sup>:

Հրամայական անհրաժեշտություն էր վառելանյութի մատակարարումը շարունակելը, որպեսզի Հայաստանը կարողանար դիմադրել Օլթիից, Սարիղամիշից ու Կաղզվանից թուրքերի, Իզդիրի մոտակայքից՝ քրդերի, Շահթախտի մոտակայքից՝ Մակուի սարդարի և Ղազախից՝ բոլշևիկների միացյալ հարձակմանը: Ելնելով Միջերկրականի նավատորմի հրամանատարի իր պաշտոնից՝ դը Ռոբերթն իր հանձնարարականներն ուղարկեց նաև ծովակալական նախարարություն: Ծովակալական նախարարությունը հոկտեմբերի վերջին պատասխանեց, որ եթե Բրիտանիայի շահերի համար կարևոր է, կարելի է Հայաստանին ապահովել վառելանյութի ամենամալյա պաշարով: Արտաքին գործերի փոխնախարար Թիլլին նույնմբերի 2-ին Ավետիս Ահարոնյանի միջոցով Հայաստանի կառավարությանը հաղորդեց, որ անգլիական կառավարությունը ծայրահեղ կարիքի դեպքում, հանձնման ժամանակ կատարելիք վճարումների դիմաց պատրաստ է բավարար քանակության հեղուկ վառելիք մատակարարել Հայաստանին, որպեսզի լուծի ռազմական փոխադրամիջոցների անմիջական պահանջները: Հայաստանն ի վիճակի չէր վճարելու<sup>18</sup> և հարցը ինքնստիճյան լուծվեց մարտի դաշտում տեղի ունեցող զարգացումների շնորհիվ:

Բներգետիկ պաշարներից գուրկ Հայաստանի համար անտառն, իր անմիջական նշանակությունից ու դերից բացի, ծառայում էր նաև իբրև վառելիքի աղբյուր:

---

<sup>16</sup>Նույն տեղում:

<sup>17</sup> Նույնտեղում, էջ 242:

<sup>18</sup> Հովհաննիսյան Ռ., նշվ. աշխ., էջ 243 :

Երկաթուղին կաթվածահար չանելու համար կառավարությունն ամենակրիտիկական պահերին մեկ անգամ չէ, որ փայտն օգտագործում էր որպես վառելիք:

Հայաստանի ինչպես երկաթուղին, այնպես էլ ավտոմոբիլային տրանսպորտը գրկված էին անխափան ու մշտական աշխատելու հնարավորությունից: Հաճախակի կրկնվող վառելանյութի պակասության կամ բացակայության պատճառներով ավտոմոբիլներն անգործության էին մատնվում: 1920թ. հոկտեմբերի 8-ին հաղորդակցության նախարարը նախարարների խորհրդին հայտնում է այն մասին, որ շուտով «կսպառվի բենզինի և յուղի պաշարը և ավտոտրանսպորտը բոլորովին կդադարեցնի գործունեությունը, եթե օր առաջ բենզինի և յուղի պաշար ձեռք չբերենք»<sup>19</sup>:

Անելանելի վիճակն ավելի էր սրվում Ադրբեջանի թշնամական քաղաքականության պատճառով: Խորհրդային Ադրբեջանի հետ տնտեսական կապերի բացակայությունը ծանր էր նստում ՀՀ տնտեսության վրա: Այսպես՝ որպեսզի ավտոտրանսպորտը անընդմեջ գործեր, ըստ հաշվումների՝ անհրաժեշտ էր գնել 225 000 000 ռ. բենզին և 10 250 000 ռ. յուղ:<sup>20</sup>

Հայաստանը չուներ մի այնպիսի ապրանք, որն Ադրբեջանի համար նույնքան կարևոր լիներ, ինչպես նավթն ու կերոսինը՝ Հայաստանի համար: «Եթե մուսավաթի ժամանակ հայկական կողմը դեռ կարող էր նավթին հակադրել Սարիղամիշի շպալները, այժմ, երբ Ադրբեջանի համար թե՛ ցամաքային և թե՛ ջրային ճանապարհները դեպի Ռուսաստան բացված են, այդ բանումն էլ Ադրբեջանն անկախ է դառնում մեզանից»<sup>21</sup>, – գրում էր Խորհրդային Ադրբեջանում ՀՀ դիվանագիտական ներկայացուցիչ Մ. Հարությունյանը կառավարության նախագահին ուղղված 1920թ. օգոստոսի 27-ի նամակում:

«Հայերը գուցե դրամ և զենք ունենին կռվելու համար: Բայց Բաքվի մի հորը միայն՝ այնքան եկամուտ էր տալիս, որքան ամբողջ Հայաստանը իր ունեցածով: Ճիշտ է, հայերն ունենին պատրաստված սպաներ և զինվորություն, բայց դրա փոխարեն կային թուրք սպաներն ու չավուշները: Դրա վրա պիտի ավելացնել, որ Ադրբեջանի ձեռքն էր Հայաստանի հաղորդակցության բանալին, եթե նա ուզենար կարող էր դադարեցնել երթևեկը Հայաստանում՝ մագույթ՝ քարյուղ չտալով: Այս և բազմաթիվ այլ տվյալներ հոգուտ Ադրբեջանի հաջողության կը խոսեին, և բնավ անհաշիվ չէր նրա կողմից չափվիլը Հայաստանի և հայ ժողովուրդի հետ»<sup>22</sup>, – գրում է Հայաստանի առաջին Հանրապետության պետական ու քաղաքական գործիչ Ռուբեն Տեր-Մինասյանը:

---

<sup>19</sup> Զատիկյան Հ., Հայաստանի Հանրապետության ներքին դրությունը 1918-1920թթ. (պետական, սոցիալ-տնտեսական և մշակութային կյանքի հիմնահարցերը), ատենախոսություն, էջ 138:

<sup>20</sup>Նույն տեղը:

<sup>21</sup>ՀԱԱ, ֆ. 278, ց. 1, գ. 38, թ. 86:

<sup>22</sup>Ռուբեն, Հայ յեղափոխականի մը յիշատակները, է հատոր, Եր., 1991, էջ 189:

Հայաստանի և Ադրբեջանի հանրապետությունների միջև ստորագրված առևտրական պայմանագիրը կնքվել էր մեկ տարի ժամանակով, որի լրանալուց հետո, երկու կողմերի համաձայնությամբ, ժամկետը կարող էր երկարացվել: Սակայն Ադրբեջանում տեղի ունեցած իշխանության փոփոխությունից հետո այն այլևս չերկարացվեց և կորցրեց նախորդ իշխանությունների կողմից ստորագրված պայմանագրային ուժը: ՀՀ կառավարության ջանքերը՝ տնտեսական համագործակցության մեջ մտնել Ադրբեջանի Խորհրդային Հանրապետության հետ արդյունքի չհանգեցրին: «Մենք հայ-ադրբեջանական կոնֆերանս չենք գումարի, իսկ ընկ. Լեզրանը՝ ունենալով դիրեկտիվներ հայկական երկաթուղիներով ազատ տրանզիտ ստանալու մասին, ձեռքի տակ կունենա նաև մեր տարածքային վեճերը Հայաստանի հետ, ինչպես և նավթը պարզ է, իհարկե, եթե մենք ազատ անցում ստանանք դեպի Անատոլիա, ապա, իհարկե, կարելի կլինի զիջել տարածքային վիճելի հարցերում և, իհարկե, այն ժամանակ հարկ կլինի Հայաստանի հետ կնքել նաև առևտրական-տրանզիտային պայմանագիր»<sup>23</sup>, – Խորհրդային Ադրբեջանի դիրքորոշումն էր արտահայտում Ադրբեջանի հեղկոմի նախագահ Ն. Նարիմանովը:

Այսպիսով, եթե մինչև Ադրբեջանի խորհրդայնացումը կողմերի միջև գոյություն ունեին շատ թե քիչ կարգավորված տնտեսական կապեր, ապա խորհրդայնացումից հետո դրանք արտահայտվում էին Ադրբեջանից Հայաստանի միակողմանի տնտեսական կախվածությամբ: Խորհրդային Ադրբեջանից նավթի ու նավթամթերքների մատակարարման ընդհատումը կաթվածահար էր անում Հայաստանի առանց այդ էլ ծանր վիճակում գտնվող տնտեսությունը: Այդօրինակ տնտեսական հարաբերակցությամբ էին պայմանավորված նաև Ադրբեջանում Հայաստանի դիվանագիտական անհաջողությունները: Վերը թվարկված հանգամանքների պատճառով էր, որ երկու պետությունների միջև այդպես էլ չհաստատվեց վստահության ու փոխհամագործակցության մթնոլորտ, որն իր արտահայտությունը գտավ ինչպես սահմանային հարցերի լուծման, այնպես էլ տնտեսական հարաբերություններում:

---

<sup>23</sup>ՉոհրաբյանԷ., նշվ.աշխ., էջ 117-118:

## Проблема снабжения нефтепродуктами в Республике Армения в мае-ноябре 1920 г.

*Гулян Юрик*

### Резюме

**Ключевые слова:** *Армения, Советский Азербайджан, нефть, железная дорога, договор, война*

Если до советизации Азербайджана между Арменией и Азербайджаном существовали более или менее налаженные экономические связи, то после советизации они стали выражаться односторонней экономической зависимостью Армении от Азербайджана. После советизации Азербайджан полностью прекратил поставки нефти в Армению. Особенно напряженной была ситуация на железной дороге. Прекращение поставки нефти и нефтепродуктов из Советского Азербайджана парализовало находящуюся и без того в тяжелом положении экономику Армении. Подобным экономическим соотношением были обусловлены дипломатические неудачи Армении в Азербайджане. Вышеперечисленные обстоятельства стали причиной того, что между двумя государствами так и не утвердилась атмосфера доверия и взаимосотрудничества, что отразилось как в решении пограничных вопросов, так и в экономических отношениях. На пути к поиску альтернативных способов получения нефти, правительство Армении обратилось к английскому правительству через армянскую делегацию в Париже.

Топливо доходило до республики, преодолевая множество сложностей и по невероятно высоким ценам.

В новых условиях, когда Советский Азербайджан прекратил поставки нефти в Армению, правительство Армении интенсивно искало альтернативу внутри страны, в первую очередь, поиск угля и его эксплуатация и замена необходимого для поездов топлива на уголь. Поиски по обнаружению нефти и угля продолжались и впоследствии, но турецкий набег нарушил деятельность комиссии.



## The Problem of Finding Oil Products in the Republic of Armenia from May to November in 1920

*Ghulyan Yurik*

### Summary

**Key words:** *Armenia, Soviet Azerbaijan, oil, railway, contract, war*

If before the sovietization of Azerbaijan there existed more or less regular economic relations between Armenia and Azerbaijan, after the sovietization they were reflected by the one-sided economic dependence of Armenia on Azerbaijan. After the sovietization, Azerbaijan stopped supplying Armenia with oil. The situation of the railways was tense. The interruption of oil products supply from Soviet Azerbaijan paralyzes the economy of Armenia, which was in grave condition. Diplomatic failures of Armenia were also conditioned by the similar economic relations. Because of the above-mentioned circumstances the atmosphere of trust and cooperation was not established between the two states, which found its expression both in solving border problems and in economic relations. The Government of Armenia was trying to find alternative ways to get oil and, therefore turned to the British government with the help of the Armenian delegation in Paris. The Suel was brought to the country at terribly high prices overcoming a lot of difficulties. In new conditions, when Azerbaijan had already stopped providing Armenia with oil, the government of Armenia was intensively looking for an alternative within the country, trying to search for coal and to exploit it. They had an aim to change the gas oil to coal, which was necessary for the rail traffic. Having a major aim to discover oil and coal, the search for them was carried out later, but the Turkish invasion upset the comission's activities.