

Նավթային գործոնը հայ-ադրբեջանական հարաբերություններում. 1919 թ. օգոստոս-1920 թ. մայիս

Նուրյան Յուրիկ

Հանգուցային բառեր. Հայաստան, Ադրբեջան, նավթ, պայմանագիր, դաշնակիցներ, գործարար

1919 թ. հունիսի 17-ին Բաքվում Հայաստանի և Ադրբեջանի հանրապետությունների միջև ստորագրվեց առևտրական և տարանցիկ պայմանագիր: Ադրբեջանի կողմից պայմանագիրը ստորագրեց առևտրի և արդյունաբերության նախարար Ա.Ամինովը, հայկական կողմից Ադրբեջանում ՀՀ դիվանագիտական ներկայացուցիչ Տ.Բեկզադյանը: Պայմանագիրը ենթակա էր երկու երկրների խորհրդարանների վավերացմանը¹: 1919թ. հուլիսի 12-ին ՀՀ կառավարությունը լսելով արտգործնախարարի զեկուցումը՝ Ադրբեջանի հետ առևտրական տրանզիտային պայմանագրի վավերացման մասին, որոշեց հաստատել կնքված պայմանագիրը²: Քանի որ նշված պայմանագիրը Հայաստանի խորհրդարանի կողմից վավերացվել էր, Ադրբեջանի խորհրդարանի կողմից պայմանագրի վավերացման ընթացքի մասին տեղեկություն չունենալով, ՀՀ դիվանագիտական ներկայացուցիչ Տ.Բեկզադյանը խնդրանքով դիմեց ԱԳ նախարարին իրեն հայտնելու խորհրդարանում այդ պայմանագրի ճակատագրի մասին և ընդհանրապես չմերժել նրա վավերացման արագացումը³: «Երեկ խոսակցություն ունեցա Մ.Ջաֆարովի հետ և բանավոր կերպով ստացա դրաձս հարցերի պատասխանը: Նավթ չեն տալիս մինչև պայմանագրի վավերացումը, որը ձգձգում են դիտավորյալ կերպով, ինչպես հեռագրել էի երեկ չէ մյուս օրը»⁴,– կարդում ենք Ադրբեջանում ՀՀ դիվ. ներկայացուցչի՝ ՀՀ ԱԳ նախարարին ուղարկած հուլիսի 22-ի զեկույցում:

Ադրբեջանը մտադիր չէր հետևելու Հայաստանի օրինակին: Առևտրական պայմանագրի վավերացումը Ադրբեջանի կողմից կանխատեսված կերպով ձգձգվում էր: Պայմանագրի ստորագրումից արդեն անցել էր երեք ամիս, բայց Ադրբեջանն այն դեռևս չէր վավերացրել: Բաքվի մաքսատներում կուտակված էին Հայաստանի համար գնված բավականին մեծ քանակությամբ մթերքներ, որոնք չէին թույլատրում դուրս հանել՝ մինչև տրանզիտի պայմանագիրը Ադրբեջանի խորհրդարանի կողմից վավերացնելը⁵: Ստեղծված իրավիճակում ՀՀ կառավարությունը երկրի ներսում ստիպված էր գնալու արտակարգ քայլերի: Այսպես՝ կառավարության օգոստոսի 12-ի նիստում, լսելով Ֆինանսների և Պարենավորման

¹ՀԱԱՖ. 278, ց. 1, գ. 3, թ.27:

²Նույն տեղում, գ. 100, թ.155:

³Նույն տեղում, գ. 22, թ. 1:

⁴Հայերի կոտորածները Բաքվի և Ելիզավետպոլի նահանգներում, էջ 370:

⁵«Ժողովուրդ», Երևան, 1919, օգոստոսի 8, սեպտեմբերի 14:

նախարարի օրինագիծը՝ գողացված նավթը, այլուրը և այլ պարենավորման մթերքները վաճառելու համար խիստ պատիժներ սահմանելու մասին⁶, որոշվեց հավանություն տալ օրինագծին և ներկայացնել Հայաստանի Խորհրդին, իսկ մինչև վերջինի հաստատելը հանձնարարել ներքին գործերի նախարարին գործադրել այդ օրենքը՝ պարտադիր որոշումների ձևով:

Դժվարին պայմաններում Հայաստանի կարիքների համար մթերքների ու նավթի ձեռքբերումն իրականացվում էր Ադրբեջանում ՀՀ դիվանագիտական ներկայացուցչության միջոցով⁷: Հայաստանին նավթ ու նավթամթերք մատակարարելու գործը կազմակերպելու համար ներկայացուցչությանն առընթեր ստեղծվել էր հատուկ հայթայթիչ կոմիտե⁸: Կոմիտեն իր աշխատակիցների միջոցով ուսումնասիրում էր շուկան, ապրանքների հայթայթման աղբյուրներն ու դրանք Հայաստան ուղարկելու հնարավորությունները: Վառելանյութի հայթայթմամբ զբաղվում էին ոչ միայն պետական կառույցները, այլ նաև անհատ անձինք ու գործարարներ: ՀՀ դիվանագիտական ներկայացուցչությունն ու հատուկ հայթայթիչ կոմիտեն կապ ունեին ձեռներեցների, միջնորդ մարդկանց հետ, սակարկում էին գների հարցով, փորձում առաջարկների մեջ ընտրել առավել ձեռնտուն, բայց դա ոչ միշտ էր հաջողվում:

Ադրբեջանը զանազան քաղաքական նկատառումներով բացարձակապես հրաժարվում էր մագուիթ բաց թողնել Հայաստանին: Մինչև 1919 թվականի վերջը Հայաստանը ստիպված էր ապավինել անուղղակի գնումների և բրիտանական ռազմական իշխանությունների ու ամերիկյան նպաստամատույց գործակալությունների մերթընդմերթ հատկացումներին: 1919թ. կտրվածքով ներմուծված ապրանքների մեջ աչքի էր ընկնում նավթամթերքների ներմուծումը՝ պետական հիմնարկների միջոցով, ընդամենը՝ 377.000 փութ կամ 59,2 տոկոս: Նույն նավթամթերքների 28,0 տոկոս կամ 177,858 փութը ներմուծվել էր մասնավոր մարդկանց միջոցով և 8,6 տոկոս կամ 55.000 փութ՝ ամերիկացիների միջոցով⁹: 1919թ. օգոստոսի 17-ից մինչև 1920թ. փետրվարի 13-ը հանրապետություն էր ներմուծվել մագուիթ՝ 15.000 փութ, նավթ՝ 11.250 փութ, մեքենայի համար յուղ՝ 9.000 փութ, բենզին՝ 13.300 փութ:

Կարևորելով Ադրբեջանի հետ առևտրատնտեսական հարաբերությունների իրականացման հարցը՝ Հայաստանի Հանրապետությունը խնդիրը ներկայացնում էր դաշնակից երկրների զինվորական ու քաղաքական ներկայացուցիչների մոտ նրանց հետ տարվող բանակցությունների ժամանակ: Բրիտանական գերագույն կոմիսար Օլիվեր Ուորդոպայի մասնակցությամբ 1920թ. հունվարի 30-ին գումար-

⁶ Հայաստանի Հանրապետության կառավարության նիստերի արձանագրություններ 1918-1920թթ., Երևան, 2014, էջ 279:

⁷ ՀԱԱ, ֆ. 199, ց. 1, գ. 52, թ.19:

⁸ ՀԱԱ, ֆ. 200, ց. 1, գ. 198, թ.76, 104, 107, գ. 433, մաս 2, թ.130:

⁹ ՀԱԱ, ֆ. 278, ց. 1, գ. 11, թ. 104:

ված ՀՀ նախարարների խորհրդի արտահերթ նիստում, որի ընթացքում քննարկվում էին մահամեղականների հետ վիճելի հարցերը՝ Ադրբեջանի ձգտումները իրենց տարածքները ի հաշիվ անվիճելի հայկական շրջաններ Ղարաբաղի, Զանգեզուրի մեծացնելը և այլն, ՀՀ վարչապետ Ալ. Խատիսյանը ի թիվս այլ հարցերի անդրադարձ կատարեց նաև Ադրբեջանի կողմից Հայաստանի համար նավթ բաց թողնելու արգելքի հարցին:

«Ադրբեջանական կառավարությունը ցանկանում է հարցերի վրա ներգործել նավթի առաքման լրիվ արգելումով: Հախվերդովն էլ պատճառաբանում է դժվարություններով, որոնք հարուցում են անգլիացիները: Անհրաժեշտ է վերջ դնել իրերի նման աննորմալ դրությամբ»¹⁰, – իր ելույթում նշում է Ալ.Խատիսյանը:

Օ.Ուորդրոպը պատասխանում է, որ ինքը հնարավոր ամեն ինչ կանի, որպեսզի Հայաստանը ստանա նավթ ու կերոսին:

Հայաստանի կարիքների համար նավթ ձեռք բերելու հարցով հայկական կողմը անընդհատ բանակցությունների մեջ էր դաշնակից անգլիացիների ու ամերիկացիների հետ: Մասնավորապես 1919 թվականի երկրորդ կեսից մինչև 1920 թվականի սկիզբը Հայաստանի համար նավթի մատակարարումը իրականացնում էին ամերիկացիները¹¹: 1920թ. սկզբներին Անդրկովկասում դաշնակից պետությունների գերագույն կոմիսար գնդապետ Ուիլյամ Հասկելի միջոցով Հայաստան ճանապարհվեց 106 ցիստերն մագույթ, որի մի մասի հասնելուց հետո միայն մեկ շաբաթվա դադարից հետո վերսկսվեց այլուրի փոխադրությունը: Հասկելը Հայաստանին նավթ հատկացնելու մասին հեռագրով դիմեց նաև Ադրբեջանի վարչապետ Ն. Ուսուբբեկովին, որը սկզբունքորեն տվեց իր համաձայնությունը: Հարցի հետ կապված՝ Ադրբեջանում ՀՀ դիվանագիտական ներկայացուցչին փոխարինողը խոսեց ամերիկացիների ներկայացուցչի գնդապետ Սթորիի հետ՝ իմանալու, թե Ն. Ուսուբբեկովն ինչ պատասխան է տվել Ու. Հասկելի հեռագրին նավթի մասին: Վերջինս հայտնեց, որ Ն. Ուսուբբեկովը պատասխանել էր Հասկելին, որ առաջարկած բոլոր պայմանները Հայաստանին նավթ տալու մասին սիրով կկատարի¹²:

Հունվարի 10-ին դիվանագիտական ներկայացուցչի անունով մի հեռագիր է ստացվում ինժեներ Գ. Խատիսյանից, որով խնդրում էր հանձնել Հասկելի հեռագրով հայերին ներկայացնող ամերիկացուն երկու հարյուր հազար փույթ նավթ Ալեքսանդրապոլ ուղարկելու համար¹³:

1920թ. հունվարի 22-ին Թիֆլիսում Հայաստանի Հանրապետության և Անդրկովկասում դաշնակիցների կոմիսար Ու.Հասկելի միջև ստորագրվեց պայմանագիր, ըստ որի ամերիկացիները Հայաստանի համար պետք է գնումներ կա-

¹⁰ Нагорный Карабах в 1918-1923гг. Сборник документов и материалов, Ер. 1992. Ст. 368.

¹¹ ՀԱԱ, ֆ. 200, ց.1, գ. 417, թ. 70:

¹² Նույն տեղում, ֆ. 278, ց. 1, գ. 10, թ. 37:

¹³ Նույն տեղում, թ. 35:

տարեին և այն առաքելին Հայաստան, այդ թվում՝ նաև Ադրբեջանից¹⁴: Վրաստանում ՀՀ դիվանագիտական ներկայացուցիչը 1920թ. հունվարի 30-ին ՀՀ ԱԳ նախարարին ուղարկած զեկույցում որպես տեղեկություն հաղորդեց, որ Ադրբեջանի ներկայացուցիչ Վեքիլովն այսօր մեկնում է Բաքու՝ Հասկելի հետ ստորագրած նավթը այլուրով փոխանակելու պայմանագիրը իրականացնելու համար¹⁵:

Հայաստանի համար այդ փոխադրումները կատարելով՝ ամերիկյան կողմը բավականին շահույթ էր ստանում: Հայաստանի համար ամերիկացիների բերած նավթի մեկ փութի գինը հասնում էր մինչև 80 ռուբլի, մինչդեռ իրական գինը չէր անցնում 38 ռուբլուց: Այս հանգամանքը հաշվի առնելով՝ Տ. Բեկզադյանը մատնանշում էր կերտսինամուրով կերտսինի առաքման նպատակահարմարությունը. այս դեպքում Հայաստանի համար կերտսինի մեկ փութը կարժենար 60 ռուբլի՝ ավելի էժան, քան ամերիկացիների տրամադրածն էր, որը Հայաստանում կարող էր օգտագործվել և որպես վառելիք՝ նավթի հետ, և բնակչության կարիքների համար¹⁶:

Դաշնակից պետություններից յուրաքանչյուրը փորձում էր առավելագույնս օգտվել Բաքվի նավթային հարստություններից:

Ամերիկյան առաքելությունը, օգտագործելով «նավթ՝ մթերքի դիմաց» ոչ խորամանկ բանաձևը Ադրբեջանից շաբաթական ստանում էր 500 մինչև 1000 տոն մագուր: Դրա հետ միասին նա պահանջում էր, որ ադրբեջանական կողմը իր վրա պատասխանատվություն վերցնե մինչև Բաթում ճանապարհի ողջ հատվածում բեռի պահպանության համար, այսինքն՝ ներառյալ նաև երկաթգծի վրացական մասի համար¹⁷: Հատկանշական է, որ ամերիկյան առաքելության ղեկավար գնդապետ Յուլիոն վերջնագրի ձևով Ադրբեջանին հայտարարել էր այն մասին, որ պայմանագիրը պիտի ստորագրվի միայն իրենց խմբագրությամբ, համաձայն որի՝ ամերիկացիները միայն պիտի այլուր դատարկեին Բաթումում, իսկ Բաքու հասցնելու խնդրով պետք է զբաղվեր ադրբեջանական կողմը: Հակառակ դեպքում ամերիկացիները սպառնում էին դադարեցնել Ադրբեջանի համար այդքան անհրաժեշտ այլուրի տրամադրման մասին պայմանագրի շուրջ բանակցությունները: Ադրբեջանի կառավարությունը հարկադրված էր համաձայնել նման պայմանների՝ դրա դիմաց ամերիկյան «Մերձավոր Արևելքի օգնության կոմիտեից»¹⁸ ստանալով խոստում շաբաթը երկու վագոն այլուր մատակարարելու մասին: ԱՄՆ-ի նման օգնությունը թանկ էր նստում Ադրբեջանի Հանրապետության վրա:

Օտար երկրների զանազան ներկայացուցիչներ իրենց կառավարություններին հղած զեկույցագրերում բազմիցս հաղորդում էին Հայաստանի վառելիքի պա-

¹⁴ Նույն տեղում, ֆ. 200, ց. 1, գ. 417, թ. 82:

¹⁵ Нагорный Карабах в 1918-1923гг. էջ 368:

¹⁶ Նույն տեղում:

¹⁷ Волхонский М., Муханов В., По следам Азербайджанской Демократической Республики, М., 2007, ст. 170.

¹⁸ Там же, ст. 171.

հանջարկի ու դրա պակասի պատճառով ստեղծված իրավիճակի մասին: Այսպես 1919թ. հոկտեմբերի 15-ին Երևան ժամանած Անդրկովկասում դաշնակիցների գերագույն կոմիսար անգլիական գեներալ Օլիվեր Ուորդոպը Հայաստանից ստացած տպավորությունների մասին, ի թիվս այլ հարցերի արտգործնախարար Ջորջ Քերզոնին տեղեկացնում էր, որ ամբողջ Հայաստանում միայն քսաներկու շոգեքարշեր և չորս հարյուր բեռնատար ավտոմեքենաներ կան¹⁹: «Երկաթուղային ճանապարհների աշխատանքը խափանվում է շոգեքարշերի, շարժակազմի և վերանորոգման դեպոների պակասության պատճառով, որ պահվում են Վրաստանի ու Ադրբեջանի կողմից, և հատկապես շոգեքարշերի համար վառելիքի պակասության, նավթ ձեռք են բերում միայն Բաքվում, Ադրբեջանում, և հիմա Հայաստանը այն ձեռք է բերում միայն հազվադեպ և մեծ դժվարությամբ, քանի որ այդ երկու փոքր երկրների միջև գոյություն ունի ռազմական դրություն»²⁰, – ասվում էր Թիֆլիսում ԱՄՆ-ի փոխ-հյուպատոս Դուլիտլայի Փարիզ՝ ամերիկյան ներկայացուցչությանը ուղարկած հեռագրում: Անդրկովկասյան հանրապետությունների միջև հաղորդակցության իրականացման անմխիթար վիճակին ծանոթանալուց հետո Հայաստան ժամանած ամերիկյան զինվորական առաքելության ղեկավար Ջեյմս Հարբորդը երկրամասի իրավիճակի մասին 1919թ. հոկտեմբերի 14-ին Փարիզ ուղարկած նամակում կարծիք էր հայտնում, որ Անդրկովկասյան երկաթուղիները չեն կարող միավորվել վերականգնման և գործելու համար առանց արտաքին վերահսկողության²¹: «Մանավանդ զգալի էր ձիերու սակավությունը, ինքնաշարժերու վատ դրությունը, բենզինի պակասը և երկաթուղային հաղորդակցության մեծ դժվարությունները շնորհիվ շոգեկառքերու փճացման և մագուրի բացակայության: Այս բոլոր հանգամանքները կարտահայտվեին ռազմական գործողություններուն վրա, երբեմն չափազանց ծանր և հոգնեցուցիչ դառնալով գորքերու համար»²², – ասված էր նամակում:

Չնայած Ադրբեջանի կողմից հարուցվող դժվարություններին՝ Ադրբեջանում ՀՀ դիվանագիտական ներկայացուցիչ Տ.Բեկզադյանը շարունակում էր ջանքեր գործադրել Հայաստանին նավթ ուղարկելու համար: Թիֆլիսում հրատարակվող «Աշխատավոր» թերթը հոկտեմբերի 28-ի հրապարակումից տեղեկանում ենք, որ ՀՀ դիվանագիտական ներկայացուցիչ Տ.Բեկզադյանը նորից է դիմել Ադրբեջանի Հանրապետության ճանապարհների հաղորդակցության նախարարին՝ խնդրելով արագացնել ՀՀ Վրաստանի սահմանամերձ Աղ-Թաղեա կայարանում 250 հազար

¹⁹ Հայաստանը միջազգային դիվանագիտության և Սովետական արտաքին քաղաքականության փաստաթղթերում, Եր., 1972, էջ 578:

²⁰ Նույն տեղում:

²¹ Նույն տեղում, էջ 573:

²² Խատիսյան Ալ., Հայաստանի Հանրապետության ծագումն ու զարգացումը, Բեյրութ, 1968, էջ 114:

փուլ Նավթ բաց թողնելու խնդիրը²³:

Սկսած 1919թ. նոյեմբերի 19-ից մինչև 1920 թվականի փետրվարի կեսերը՝ Ադրբեջանից Հայաստան նավթի առաքումը ընդհանրապես դադարեցվեց: Դա պայմանավորված էր Ադրբեջանի կողմից ցիստեռներ չտրամադրել, որոնք գրեթե ամբողջությամբ հատկացվում էին Վրաստանին և եվրոպական ներկայացուցչությանը, ինչպես նաև օգտագործվում էին Ադրբեջանի սեփական կարիքների համար: Քանի որ ադրբեջանական կողմը ոչ միշտ էր կարողանում իր գնացքներով ու ցիստեռներով տեղափոխել Հայաստանի համար նախատեսված նավթը, այն ՀՀ դիվանագիտական ներկայացուցչի ջանքերով Սանահին կամ Թիֆլիս էր տեղափոխվում Վրաստանի երկաթուղիների վարչության հատուկ գնացքներով²⁴:

Այս ուղղությամբ մեծ ծանրաբեռնվածությամբ էր աշխատում ճարտարագետ Գևորգ Խատիսյանը՝ ՀՀ վարչապետ Ալ. Խատիսյանի եղբայրը: Վերջինս եռանդուն կերպով աշխատում էր Հայաստան նավթ ուղարկելու համար կաթսաներ ձեռք բերելու ուղղությամբ²⁵: 1919թ. հունվարի վերջին Հայաստանում մագուծ չկար²⁶: Գնացքները երթնեկում էին փայտի վառելիքով, որի պատճառով երթնեկությունը շատ անկանոն էր²⁷:

Հայաստանի Հանրապետությունում դրության հարաբերական բարելավումն արդեն 1920 թվականին դեռևս բավարար չէր իրերի բնականոն ընթացքը վերականգնելու համար: Ադրբեջանի՝ բոլոր նավթամթերքների վրա կիրառած արգելափակման՝ էմբարգոյի պատճառով ՀՀ-ն հայտնվել էր ծանր կացության մեջ, որն ուղղակիորեն ազդում էր Բաթումից եկող օգնության պարենի հոսքի վրա²⁸: Մասամբ երկաթուղու անկանոն աշխատանքի պատճառով էր, որ կառավարությունը ստիպված էր հրաժարվել հեռավոր շրջաններ օգնություն հասցնելու մտքից:

ՀՀ կառավարությունը ստեղծված պայմաններում ջանքեր էր գործադրում ոչ միայն երկրի ներսում, այլ նաև արտերկրում, մասնավորապես խաղաղության կոնֆերանսին մեկնած պատվիրակության միջոցով: Հայաստանի կառավարության նախագահ Ալ.Խատիսյանը Փարիզում գտնվող ՀՀ պատվիրակության նախագահ Ա.Ահարոնյանին 1920թ. փետրվարի 6-ի ուղարկած նամակում պահանջում էր ճնշում գործադրել Փարիզի հաշտության կոնֆերանսի անդամ պետությունների վրա, որոնց մի մասն առնչվում էր Ադրբեջանի հետ:

«Ատրպեջանը արգիլել է նավթի և քարյուղի արտահանումը դեպի Հայաս-

²³ «Աշխատավոր», Թիֆլիս, 28 հոկտեմբերի, 1919թ.

²⁴ «Յառաջ», Երևան, 1919, նոյեմբերի 21:

²⁵ Նույն տեղում:

²⁶ ՀԱԱ, ֆ.199, ց. 1, գ. 108, մաս 1, թ. 48:

²⁷ «Մշակ», Թիֆլիս, 1919, հունվարի 31:

²⁸ Հովհաննիսյան Ռ., Հայաստանի Հանրապետություն, 3, հ. 3, Լոնդոնից-Սևր, փետրվար-օգոստոս 1920թ., Եր. 2015, էջ 6:

տան՝ քարյուղը այսօր արժե ֆունտը 70 ռուբլի»²⁹, - ասված էր վարչապետի նամակում: Հայաստանի կառավարությունը փորձում էր ցանկացած հարթակ օգտագործել երկրի տնտեսական դրությունը բարելավելու, ՀՀ կարիքների համար անհրաժեշտ ապրանքներ ձեռք բերելու համար: Այդպիսի հարթակ էին անդրկովկասյան հանրապետությունների միջև տեղի ունեցող եռակողմ ու երկկողմ բանակցությունները, հրավիրված կոնֆերանսները: Դրանցում թեև տնտեսական հարցերը միշտ էլ ետին պլան էին մղվում, այդուհանդերձ ՀՀ-ն ամեն կերպ փորձում էր առևտրական-տնտեսական հարաբերությունների խնդիրը օրակարգ մտցնել:

Հայաստանի տնտեսական վիճակը 1920 թվականի դրությամբ շարունակում էր մնալ ծանր: ՀՀ ֆինանսների նախարարության առևտրական բաժնի 1920թ. ապրիլի 5-ին արված հաշվարկով Հայաստանի երկաթուղային ճանապարհների համար պահանջվում էր նավթի հետևյալ քանակություն. Մանախին-Ալեքսանդրապոլ, Ալեքսանդրապոլ-Կարս, Կարս-Սարիղամիշ, Ալեքսանդրապոլ-Երևան, Երևան-Ջուլֆա, Մակուի երկաթուղային ճանապարհ, Էրզրումի երկաթուղային ճանապարհների համար անհրաժեշտ նավթի ընդհանուրը ծախսը ամսական կազմում էր 329.190 փուլ³⁰: Տեղաշարժվող շոգեքարշեր, ամիսը՝ 41.300 փուլ, նավթի ծախսերը Ալեքսանդրապոլի, Երևանի, Նախիջևանի, Կարսի, Սարիղամիշի, Մակուի և Էրզրումի արհեստանոցների նավթի օրական ծախսը կազմում էր 220 փուլ, ամսական 6.600 փուլ, ջրհանկայանների ու նավթակայանների ծախսերը օրական-1000 փուլ, իսկ ամիսը 30.000 փուլ:

Ամսական ընդամենը պահանջվում էր 410.000 փուլ: Յուղման նյութերի անհրաժեշտ քանակություն՝ Ալեքսանդրապոլ՝ 750 փուլ, Երևան՝ 100 փուլ, Նախիջևան՝ 100, Սարիղամիշ-Էրզրում՝ 150, Շախթախթ՝ 250, Ջուլֆա-Կարս՝ 100:³¹

Հայաստանի հանդեպ մուսավաթական Ադրբեջանի քաղաքականությունը մինչև խորհրդայնացումը մնաց անփոփոխ, իսկ խորհրդայնացումից հետո Ադրբեջանն իսպառ դադարեցրեց Հայաստանին նավթամթերքի տրամադրումը:

Այսպիսով, Հայաստանը զուրկ լինելով նավթից, կախման մեջ էր գտնվում Ադրբեջանից, իսկ վերջինս էլ այդ տնտեսական առավելությունը քաղաքական հարցեր լուծելու նպատակով որպես խաղաքարտ օգտագործում էր Հայաստանի դեմ:

²⁹ Խատիայան Ալ., նշվ. աշխ., էջ 203:

³⁰ ՀԱԱ, ֆ. 278, ց.1, գ. 6. թ.50:

³¹ Նույն տեղում:

Нефтяной фактор в армяно-азербайджанских отношениях (август 1919 г. – май 1920 г.)

Гулян Юрик

Резюме

Ключевые слова: *Армения, Азербайджан, нефть, договор, союзники, бизнесмен*

Договор о торговле и транзите, заключенный между Армянской и Азербайджанской республиками, должен был быть ратифицирован парламентами обоих государств. 12-ого июля 1919г. правительство Республики Армения после доклада министра иностранных дел о ратификации соглашения о транзите с Азербайджаном, одобрило подписанное соглашение. Со стороны Азербайджана этот процесс преднамеренно затягивался. В Бакинских таможнях большим количеством было накоплено продовольствие для Армении, которое не позволялось вывозить до ратификации парламентом Азербайджана транзитного соглашения. В этих тяжелых условиях приобретение продуктов и нефти для нужд Армении осуществлялось через дипломатическое представительство РА в Азербайджане. С целью организации процесса поставки нефти и нефтепродуктов в Армению при представительстве был создан специальный комитет добытчиков.

Поисками горючего занимались не только государственные структуры, но и частные лица и предприниматели. Исходя из различных политических соображений, Азербайджан на отрез отказывался отпускать мазут Армении. К концу 1919 года Армении пришлось полагаться на косвенные закупки и нерегулярные выплаты британских военных сил и американских агентств по оказанию помощи. В создавшихся условиях правительство РА пыталось решить вопрос посредством вмешательства и помощи союзнических стран, прилагая необходимые усилия как внутри страны, так и за ее пределами.

Республика Армения представляла проблемы военным и политическим представителям союзных стран в ходе переговоров с ними.

Oil Factor in Armenian-Azerbaijani Relations (August 1919- May 1920)

Ghulyan Yurik

Summary

Key words: Armenia, Azerbaijan, oil, contract, Allies, businessman

The trade and transit agreement between the Republic of Armenia and the Republic of Azerbaijan was subject to the ratification of the parliaments of both countries. On July 12, in 1919, hearing the foreign ministers report on the validation of the trade transit agreement with Azerbaijan, the government of Armenia decided to confirm the sealed contract. It was deliberately delayed by Azerbaijan. A great amount of products bought for Armenia, had been accumulated in the customs house of Baku and was not allowed to take out, before the validation of the transit contract by Parliament of Azerbaijan. In difficult conditions, the acquisition of food and oil for the needs of Armenia was carried out through the diplomatic representative of Armenia in Azerbaijan. Alongside the mission, an inquiry committee had been created to organize the supply of oil and oil products to Armenia. Armenia had to confide in collateral purchases and allocations of British military authorities and American relief agencies till the end of 1919. Not only government structures, but also individuals and businessmen were involved in fuel supply. Azerbaijan, for various political reasons, absolutely refused to give fuel oil to Armenia. In the current circumstances, the Armenian government tried to solve the problem, by intervention and with the help of the allied forces, both inside and outside the country. The Republic of Armenia presented the matter to the military and political representatives from allied countries, during the negotiation with them.