UOT: 327(55:479.25)

ELNUR KƏLBİZADƏ
tarix üzrə fəlsəfə doktoru, dosent
Milli Aviasiya Akademiyası
kelbizadeh@gmail.com

ERMƏNİSTAN VƏ İRAN ARASINDA NƏQLİYYAT LAYİHƏLƏRİ: İQTİSADİ REALLIQLAR VƏ SİSTEMLİ UĞURSUZLUQLAR (1991-2020-ci illər)

DOI: https://doi.org/10.36719/2708-065X/111/163-168

Məqalədə İran və Ermənistan arasında nəqliyyat və kommunikasiya sahəsində əməkdaşlığın qurulması, təkamülü və geosiyasi nəticələri araşdırılır. İran üçün şimal qonşuları ilə inteqrasiya olunmuş nəqliyyat şəbəkəsinin yaradılması regional əlaqələrin qurulması və iqtisadi inteqrasiya baxımından strateji zərurət kimi qiymətləndirilir. Ermənistan üçün isə İranla əməkdaşlıq təcridi vəziyyətindən çıxmaq, digər regional aktorlardan asılılığı azaltmaq vasitəsi hesab edilmişdir. Məqalədə Araz çayı üzərində körpülərin tikintisi, Meğri-Qacaran tuneli, Təbriz-Ermənistan avtomobil yolu və təklif olunan Cənubi Ermənistan Dəmiryolu xətti kimi layihələrinin irəli sürülməsində siyasi və iqtisadi məqsədlər təhlil edilmişdir. Araşdırmalar göstərir ki, bu təşəbbüslər əsasən Ermənistanın geosiyasi təcridini aradan qaldırmaq məqsədi daşımışdır. Lakin Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizi çərçivəsində İran-Azərbaycan-Rusiya marşrutunun daha səmərəli olması səbəbindən, Ermənistan ərazisindən yaradılmasına təşəbbüs göstərilən layihələr geniş regional dəstək qazana bilməmişdir. Bundan əlavə, məqalədə kommunikasiya və İT sektorlarındakı əməkdaşlıq məsələlərinə İranın regional nəqliyyat strategiyasının davamı kimi diqqət yetirilmişdir.

Ümumilikdə, İran–Ermənistan nəqliyyat əməkdaşlığı üçün cüzi potensial mövcuddur. Cənubi Qafqazda yeni geosiyasi reallıqlar və infrastruktur alternativləri iki ölkə arasında nəqliyyat sahəsində əməkdaşlığın gələcək perspektivlərini məhdudlaşdırır.

Açar sözlər: İran, Ermənistan, nəqliyyat, kommunikasiya, dəmir yolu, regional əməkdaşlıq, Şimal-Cənub dəhlizi, geosiyasət, iqtisadi diplomatiya.

Giriş. Müasir beynəlxalq münasibətlər sistemində nəqliyyat və kommunikasiya infrastrukturları dövlətlərin iqtisadi və siyasi gücünün əsas indikatorlarından biri hesab olunur. Qlobal ticarət marşrutlarının kəsişdiyi Cənubi Qafqaz regionu bu baxımdan mühüm strateji məkan kimi çıxış edir. 1991-ci ildən etibarən İran və Ermənistan arasında nəqliyyat-kommunikasiya sahəsində əlaqələrin qurulmasına göstərilən cəhdləri məhz bu kontekstdə təhlil etmək lazımdır. Tədqiq olunan dövrdə Ermənistan yürütdüyü işğalçılıq siyasəti səbəbindən regional nəqliyyat və kommunikasiya layihələrində iştirakdan demək olar ki, məhrum olmuşdur. Azərbaycan və Türkiyə ilə sərhədlərin bağlı olduğu şəraitdə ümid kifayət qədər təlatümlü və qarışıq olan Gürcüstana və özü də sanksiyalar altında olan İrana qalmışdır. Nəqliyyat xətlərindən kənarda qalması və dənizlərə çıxışının olmaması Ermənistanı İranla əməkdaşlığa daha çox maraq göstərməyə vadar etmişdir. İran üçün isə bu əlaqələr ona qarşı tətbiq olunan sanksiyaları yarmaq, şimal istiqamətində tranzit imkanlarını artırmaq və Cənubi Qafqazda təsir və təzyiq vasitəsi olmuşdur.

Əsas hissə. 1991-2020-ci illərdə Ermənistan və İran arasında nəqliyyat və kommunikasiya sahələrində əməkdaşlığı bir sıra amillər şərtləndimişdir. İran üçün şimal qonşuları ilə qarşılıqlı mübadilənin həyata keçirilməsi məqsədilə inteqrasiya edilmiş və bir-birinə bağlı nəqliyyat şəbəkəsinin mövcudluğu zəruri əhəmiyyət daşıyırdı. İranın həm də regional iqtisadi güc mərkəzi roluna iddialı olduğunu nəzərə alsaq dəmir yolu, magistral yollar kimi bir-biri ilə əlaqəli nəqliyyat şəbəkəsinin yaradılması, aviaşirkətlərin gücləndirilməsi, Xəzər dənizi və Fars körfəzi limanlarından istifadə planı vacib və infrastruktur məsələsi kimi qiymətləndirilirdi [14, s.135].

Tədqiq olunan dövrdə qonşu ölkələrin nəqliyyat və kommunikasiya marşrutlarından asılılıq Ermənistanın başlıca təhlükəsizlik problemlərindən biri olmuşdur. Bu ölkənin dünya okeanına və dənizlərə çıxışı yoxdur. Azərbaycan ərazilərini uzun müddət işğal altında saxlaması (1991-2020), Türkiyə Cümhu-

riyyətinə qarşı ərazi iddiaları irəli sürməsi səbəbindən Ermənistan özünütəcrid vəziyyəti yaratmışdır. Nəticədə Ermənistan daima iki ölkə - İran və Gürcüstan vasitəsi ilə nəqliyyat və kommunikasiya əlaqələrini gücləndirmək ehtiyacını hiss etmişdir. Gürcüstanla sərhəd etnik böhranlar və separatizm səbəbindən etibarlı olmamışdır. Heç də təsadüfi deyildir ki, Gürcüstan ərazisində Abxaziya və Tsxinvali regionundan sonra ən real milli problemin yaşandığı bölgə Gürcüstanın Samtsxe-Cavaxeti diyarıdır. Belə olan halda Ermənistanın cənub qonşusu İranla sərhədi uzun müddət dünyaya yeganə etibarlı çıxış yolu hesab edilmişdir.

SSRİ-nin süqutundan sonrakı dövrdə ilk olaraq yerüstü nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin, əhalinin gediş-gəlişinin təmin edilməsi üçün İranla Ermənistan arasında Araz çayı üzərində sərhəd körpüsünün tikintisi və istifadəyə verilməsi məsələsi müzakirə edilmişdir. Bu məqsədlə 1992-ci ildə İrandan bir qrup tədqiqatçı və mühəndis ilkin işlərin həyata keçirilməsindən ötrü İrəvana gəlmişdilər. İran ilə Ermənistan arasında körpünün tikilməsi Ermənistanı Yaxın Şərqə birbaşa ticarət yollarına çıxış imkanı verirdi [13, s.130].

Ermənistanla İran arasında Araz çayı üzərindən əlaqəni təmin edən daha geniş imkanlara malik olan körpü 1997-ci ildə tikilib istifadəyə verilmişdir. Onun inşası üçün lazım olan maliyyə vəsaiti əsasən xaricdəki ermənilərin yardımları hesabına təmin edilmişdir. Tikinti işinin maliyyələşdirilməsində Avstraliyada fəaliyyət göstərən erməni təşkilatları xüsusilə fəallıq nümayiş etdirmişdilər [1, s.13]. Əlaqələrin inkişaf etdirilməsi, yük və sərnişin daşınmaları üçün nəqliyyat infrastrukturunun yaxşılaşdırılmasını zəruri edirdi. 2001-ci ilin dekabrında iki ölkə arasında Meğri-Qacaran avtomobil tunelinin inşası ilə bağlı imzalanan müqavilə [4, s.83] məhz Ermənistanda yol infrastrukturunun yaxşılaşdırılması tədbirlərini nəzərdə tuturdu.

Əldə olunan razılaşmalara uyğun olaraq 2014-cü ilin martına qədər 150 kilometrlik Təbriz-Ermənistan magistralının yarısında tikinti işləri başa çatdırılmışdı. Şərqi Azərbaycan ostanının mərkəzini Nurdüzdən keçməklə Ermənistanla birləşdirən yolun subpodratçıları Təbriz bələdiyyəsi və Şərqi Azərbaycan əyalətinin Yol və Şəhərsalma təşkilatı olmuşdur.

Nüvə proqramını inkişaf etdirməsi səbəbindən ciddi sanksiyalara və təzyiqlərə məruz qalan İran nəqliyyat və logistika potensialını fəal inkişaf etdirir və böyük regional bazarlara çıxmaq üçün imkanlar axtarırdı. Rusiya ilə əməkdaşlığın genişlənməsi İran rəhbərliyini iki ölkəni dəmir yolu ilə birləşdirmək ideyasını irəli sürməsinə səbəb olmuşdu [10, s.33-48]. İran-Azərbaycan-Rusiya marşrutunun daha əlverişli ərazilərdən keçməsinə, daha az məsafə olmasına baxmayaraq regionda bütün iqtisadi layihələrdən kənarda qalan Ermənistan bu layihə əleyhinə fəal iş aparırdı, İran-Rusiya dəmiryolu xəttinin məhz onun ərazisindən keçməsinə nail olmaqla həm də öz təcavüzkar hücumlarına qarşı ola biləcək əks-həmlələrin qarşısını almağa çalışırdı. 2008-ci ildə keçirilən birgə hökumətlərarası komissiyanın iclasında dəmiryolu ilə bağlı məsələ geniş müzakirə edilmişdi. Lakin eyni ildə Rusiya və Gürcüstan arasında baş verənlər İran-Ermənistan-Gürcüstan-Rusiya marşrutunun taleyini sual altında qoymuşdur. Həm bu məqam, həm Azərbaycan Respublikasının iqtisadi imkanları, həm də Şimal-Cənub beynəlxalq dəhlizinin məhz Azərbaycan ərazisindən keçməsinin səmərəliliyi İran və Rusiyanın bu marşruta üstünlük verməsinə səbəb olmuşdur [10, s.128-147].

Ermənistanın bu istiqamətdə təşəbbüsü ələ almaq imkanları isə Azərbaycanın reallaşdırdığı irimiqyaslı layihələrlə müqayisədə xeyli kölgədə qalmışdır. Ermənistan və İran arasında dəmiryolu sahəsində əməkdaşlıq və birbaşa dəmiryolunun çəkilməsi ilə bağlı 2009-cu ilin aprelində imzalanan anlaşma memorandumunu da məhz bu kontekstdə qiymətləndirmək mümkündür [5].

İran xarici işlər naziri Cavad Zərifin 2015-ci ilin yanvarında Ermənistana səfəri iki ölkə arasındakı münasibətlərdə iki istiqamətin prioritet kimi tədricən ön plana çıxdığını göstərdi ki, bunlardan biri nəqliyyat, digəri isə ticarət sahəsi idi. Bu səfər zamanı hər iki tərəfin nümayəndələri Ermənistanı və İranı daha sıx əlaqələndirəcək nəqliyyat layihəsi olan Cənubi Ermənistan Dəmir Yolunun inşasında irəliləməyə ehtiyac olduğunu vurğulamışdılar. Ermənistanın o zamankı baş naziri Abrahamyan layihənin əhəmiyyətindən bəhs edərkən demişdi: *"İran və Ermənistan təklif olunan dəmir yolu layihəsi ilə birlikdə kənd təsərrüfatı məhsulları istehsal edib Avrasiyaya ixrac edə bilərlər"* [7]. Ticarət məsələsində Zərif Ermənistanın Rusiyanın hakim olduğu Avrasiya İqtisadi İttifaqına (Aİİ) üzv olmasını yüksək qiymətləndirmiş və bunun İran üçün əhəmiyyətli olduğunu demişdi.

Ermənistan hökuməti tərəfindən 2016-cı ildə təsdiqlənən Ermənistan və İran arasında yeni bir dəmir yolu tikintisi proqramının layihəsinə uyğun olaraq uzunluğu 300 km yolun çəkilməsi nəzərdə tutulur. Bu yolun infrastrukturuna ümumi uzunluğu 19,4 km olan 64 körpü, 60 tunel (102, 3 km) və 27 stansiyanın daxil edilməsi nəzərdə tutulur [11]. Tikintisinin 2022-ci ildə başa çatdırılması nəzərdə tutulan dəmiryolu xətti ilə il ərzində yük daşınmasının həcmi 25 milyon ton həcmində proqnozlaşdırılırdı. Ermənistanın bu layihəyə Çin şirkətlərini cəlb etməsi diqqəti cəlb edir. Belə ki, dəmir yolu layihəsi Çin Beynəlxalq İnşaat və Kommunikasiya Şirkəti (CCCC International) tərəfindən hazırlanmışdı. Ermənilər öz mənafeləri naminə heç bir iqtisadi əhəmiyyəti olmayan bu layihəyə Avropa ölkələrindən də dəstək almağa çalışırlar. Məsələn, 2016-cı ilin sentyabrında Avropa Erməni Birlikləri Forumunun (FACE) təşəbbüskarı A.Qriqoryan, Ermənistanın İranla Avropa arasında körpü olması üçün iki dövlət arasında dəmir yolunun çəkilməsinin vacibliyi barədə heç bir iqtisadi biliyə əsaslanmayan açıqlama vermiş, habelə bu layihəni maliyyələşdirməyə hazır olduğunu bildirmişdi [12].

Rusiya, İran və Azərbaycan liderlərinin 2016 və 2017-ci illərdə üçtərəfli görüşlərindəki Astara-Rəşt-Qəzvin dəhlizinin inşası ilə bağlı razılaşmalar Ermənistanın planlarını pozmuş, İran-Ermənistan dəmiryolu xəttinin çəkilməsinə maraq azalmışdı. Bununa baxmayaraq, Ermənistan təxribatlarından geri çəkilməmiş, müxtəlif kütləvi informasiya vasitələrində iki ölkənin münasibətlərini pozan "təşviqedici" xarakterli materiallar dərc etməyə davam etmişdir. Dəmiryolunun Azərbaycan-İran hissəsinin açılışının yubanması ilə əlaqədar olaraq, Ermənistandakı media dəmiryolunun mümkün tikilişi ilə bağlı məlumatları tirajlayırdı. 2017-ci ilin oktyabr ayının sonunda Ermənistanın nəqliyyat, rabitə və informasiya texnologiyaları naziri V.Martirosyan Ermənistan-İran dəmir yolunun tikintisi ilə bağlı danışıqların dayandırılmadığını bildirmişdi. Onun sözlərinə görə, özəl xarici şirkətlə güzəşt müqaviləsinə uyğun olaraq Rasia FZE (Dubayda qeydiyyatda olan şirkət), layihəni həyata keçirmək üçün investor axtarışına davam edirdi [8, s.114].

Ermənistanın özündə bu layihənin həyata keçirilməsinə birmənalı münasibət mövcud deyildi. Məsələn, müxalif Erməni Milli Konqresi partiyası fraksiyasının katibi A.Manukyan bildirmişdi ki, offşorlarda qeydiyyatdan keçmiş və iş başlamazdan əvvəl dövlət büdcəsindən külli miqdarda pul alan şirkətlər dəmir yolunun inşası üzrə müsabiqədə qalib gəlmişlər. O, bu çərçivədə, hər hansı bir iştirakçı şirkətlə, o cümlədən tenderdə qalib gələn Rasia FZE ilə əlaqə qurmağın mümkün olduğunu da açıq aşkar bəyan etmişdi. 2017-ci ilin avqustunda Ermənistan prezidenit S.Sarkisyan yenidən bu məsələni gündəmə gətirsə də, İran tərəfi bu layihəyə marağının olmadığını nümayiş etdirmişdi.

İki ölkə arasında hava nəqliyyatı sahəsində əməkdaşlıq məsələlərinə də diqqət yetirilmişdir. İrəvan ilə Tehran arasında 1996-cı ilin noyabrına qədər hava nəqliyyatı İran Dövlət Hava Yolları Şirkəti tərəfindən həyata keçirilmişdir. Sonrakı dövrdə isə "Caspian Airlines" adlı Ermənistan Hava Yolları Şirkəti də bu istiqamətdə fəaliyyət göstərmişdir [2, s.15].

Ermənistan Respublikası hökuməti və İran İslam Respublikası hökuməti arasında 2001-ci il yanvarın 23-də hava əlaqəsi və hava nəqliyyatı haqqında saziş imzalanmışdır Saziş mülki uçuşların təşkili ilə əlaqədar iki ölkə arasında münasibətlərin hüquqi əsaslarını müyyənləşdirirdi. Erməni, fars və ingilis dillərində hazırlanan Saziş 12 sentyabr 2001-ci ildə qüvvəyə minmişdi. Sazişin 1 nömrəli əlavəsində iki ölkə arasında təşkil olunacaq mülki uçuşların əsas istiqamətləri müəyyənləşdirilmişdi. Ermənistandan İran İslam Respublikasına əsas uçuşlar İrəvan, Gümrü və Stepanavan (Cəlaloğlu) havalimanlarından həyata keçirilə bilərdi. İran islam Respublikası ərazisində yerləşən hava limanlarından isə Tehran, Təbriz və İsfahan təyyarələri yola salmaq və qəbul etmək hüququna malik idi.

ER Nəqliyyat və Rabitə Nazirliyi ilə İİR Rabitə və İnformasiya texnologiyaları Nazirliyi arasında 2016-cı il yanvarın 19-da Tehranda poçt sahəsində əməkdaşlıq haqqında anlaşma memorandumu imzalandı. Memorandum 10 Avqust 2016-cı ildə qüvvəyə mindi. Anlaşma Memorandumunda əksini tapmış mühüm məsələlərdən biri Ermənistanın hava və yerüstü poçt daşınmalarının İran ərazisi vasitəsi ilə digər ölkələrə aparılmasının təmin edilməsi ilə bağlı idi. Qarşılıqlı olaraq İranın hava və yerüstü poçt daşımalarının da Ermənistan vasitəsi ilə üçüncü ölkələrə daşınması həyata keçiriləcəkdi. İki ölkənin poçt şirkətləri elektron alış-veriş xidməti və digər internet əsaslı xidmətlərin göstərilməsi üçün də razılıq əldə etdilər. Tərəflər İrəvan və Tehranda müxtəlif günlərdə poçt markalarının sərgilərinin keçirilməsi barədə də razılıq əldə etdilər [6, s.1-3].

İki ölkə arasında kommunikasiya sahəsində də müəyyən əlaqələr mövcuddur. Ermənistan Trans-Asiya-Avropa fiberoptik xəttinə məhz İran vasitəsilə qoşulmuşdur. İki ölkə 2015-ci ildə kommunikasiya sahəsində ikitərəfli əməkdaşlıq məsələləri gündəmə gəlmişdir. 2017-ci ilin oktyabrında iki ölkə arasında informasiya texnologiyaları və kibertəhlükəsizlik də daxil olmaqla bir sıra sahələrdə əməkdaşlığın yeni perspektivləri və imkanları barədə müzakirələr aparılmışdı. Bu zaman həmçinin Ermənistanda regional bir "Məlumat mərkəzi" (Data center) yaradılması layihəsi ilə bağlı bir sıra məsələlər barədə fikir mübadiləsi aparılmışdı.

Ermənistan, İran və Qətərin ən böyük telekommunikasiya şirkətləri 2019-ci ilin fevralında bölgə dövlətləri arasında tranzit İnternet rabitəsi yaratmağa yönəlmiş ortaq bir layihənin həyata keçirilməsi sahəsində əməkdaşlıq barədə razılaşma əldə etmişdilər [3, s.102]. Sənədi Ermənistanın aparıcı telekommunikasiya şirkəti "Ucom"un həmtəsisçisi Alexander Yesayan, İran Telekommunikasiya Şirkətinin icraçı direktoru Məcid Sadri və Körfəz ölkələrinin ən böyük kabel şəbəkəsi provayderi olan "GULF Bridge International"ın prezidenti Abdulla Al-Rwaili Tehranda təşkil edilən mərasim zamanı imzalamışdılar. Bu proqram vasitəsilə Fars körfəzi və Asiya ölkələrini Avropaya birləşdirmək üçün bir tranzit əlaqəsi yaradılması nəzərdə tutulurdu. Ermənistan belə bir iddialı layihəyə qoşulmaqla əslində kommunikasiya sahəsində regional liderə çevrilməyə çalışırdı. Yeni tranzit internet rabitəsinin Azərbaycan və Türkiyədən yan keçməsi nəzərdə tutulurdu. Bu mənada Ermənsitan tərəfi bunu telekommunikasiya təhlükəsizliyi ilə əlaqəli strateji bir proqram kimi qiymətləndirirdi.

Nəticə. Araşdırma göstərir ki, İran–Ermənistan nəqliyyat və kommunikasiya əməkdaşlığı müəyyən dövrlərdə intensiv xarakter almış, lakin regional iqtisadi reallıqlar və geosiyasi amillər bu əlaqələrin dərinləşməsinə mane olmuşdur. Azərbaycanın Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizində tutduğu aparıcı mövqe və reallaşdırdığı infrastruktur layihələri Ermənistanın təşəbbüslərini kölgədə qoymuşdur. İran tərəfi üçün daha səmərəli və təhlükəsiz marşrut Azərbaycan üzərindən keçdiyindən, İran-Ermənistan layihələri əsasən lokal səviyyədə məhdud qalmışdır. Nəticə etibarilə, İran və Ermənistan arasında nəqliyyat-kommunikasiya əməkdaşlığı müəyyən potensiala malik olsa da, regiondakı yeni geosiyasi reallıqlar bu əməkdaşlığın strateji dəyərini əhəmiyyətli dərəcədə azaldır.

ƏDƏBİYYAT

1. Qasımlı, V., Şiriyev, Z., Vəliyeva, Z. İran-Ermənistan münasibətləri: geosiyasi reallıq versus siyasi iddialar. - Bakı : SAM, 2011.
2. Cabbarlı, H.Q. Ermenistan'ın İran Politikası // Karatekin Üniversitesi Uluslararası Avrasya Strateji Dergisi. -2012. Cild 10, -ss. 147-174.
3. Kalbizada, E. Rahimova, A. Ermenistan-İran Siber İşbirliği // Uluslararası güvenlik sempozyumu: 1923'ten 2023'e Türkiye yüzyılında güvenlik perspektif. -Ankara: JSGA Yayınları, -2024. -ss. 102-105.
4. Kelbizadeh, E. Robert Koçaryan'ın Cumhurbaşkanlığı döneminde Ermenistan-İran ilişkileri // Ermeni araştırmaları dergisi. -2019. Cild 62, -ss. 73-94.
5. Bilateral Relations with Islamic Republic of Iran: [Onlayn] / Official site of MFA of the Republic of Armenia. -2019. URL: www.mfa.am/ en/bilateral-relations/ir/ [02.11.2025].
6. Memorandum of understanding between the Ministry of Transport and Communication of the Republic of Armenia and the Ministry of Communication and Information Technology of the Islamic Republic of Iran for postal cooperation [Hesabat] // ARLİS (Armenian Legal İnformation System), OBMOFA RA 2016.11.09/2(36), Doc.No. 109432, 2016.
7. Vatanka, A. Looking at Armenian–Iranian relations through a Russian lens: [Onlayn] / Eurasianet.org. - 04 February 2015. URL: www.eurasianet.org /node/71921 [02.11.2025].
8. Андреева, Е.С. Интересы Ирана на Южном Кавказе сквозь призму отношений Тегерана с Арменией // Проблемы Национальной Стратегии, --2019. Cild 1(52). -ss. 110-122.
9. Каратаева, К. Перспективы развития МТК «Север – Юг» // Проблемы национальной стратегии. -2009. -ss. 128–147.
10. Каратаева, К. Перспективы развития российско-иранских отношений: транспортный аспект // Иран в современном мире. -Москва: РИСИ, 2003.

11. Переговоры по строительству железной дороги Армения – Иран продолжаются – Минтранс: [Onlayn] / Новости-Армения. - 31 октября 2017. URL: http://newsarmenia.am/news/economy/peregovory-po-stroitelstvu-zheleznoy-dorogi-armeniya-iran-prodolzhayutsy [02.11.2025].
12. Создаём новый Шёлковый путь, соединяющий Иран с Европой через Армению – А. Григорян: [Onlayn] / Терт.am, -14 сентября 2016. URL: www.tert.am/ru/news/2016/09/14/grigoryan/2132423 [02.11.2025].
13. Kourtev, A. Ravābet-e Irān va Armanestān az didgāh-e Rusiyeh // - Tehrān: Motāleʿāt-e Āsiyā-ye Markazī va Qafqāz, -1377. Vol. 22, -pp. 113–144.
14. Qeysari, N. Goudarzi, M. Ravābet-e Irān va Armanestān: Forsathā va Māneʿ.1387–1388, shomār // Motāleʿāt-e Orāsiyā-ye Markazī, -1387-1388. Vol. 3. -pp. 121-144.

ЭЛЬНУР КАЛБИЗАДЕ
Кандидат исторических наук, доцент
Национальная авиационная академия

ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ МЕЖДУ АРМЕНИЕЙ И ИРАНОМ: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕАЛИИ И СИСТЕМНЫЕ ПРОВАЛЫ (1991–2020 гг.)

В статье исследуются становление, развитие и геополитическое значение сотрудничества между Ираном и Арменией в сфере транспорта и коммуникаций. Для Ирана создание единой транспортной сети с северными соседями рассматривается как стратегическая необходимость, направленная на расширение региональной интеграции и экономических связей. Для Армении же подобное взаимодействие является способом смягчить международную изоляцию и снизить зависимость от других государств региона. Анализируются политические и экономические предпосылки таких проектов, как строительство мостов через реку Араз, автотоннеля Мегри–Каджаран, автомагистрали Тебриз-Армения и железной дороги Южная Армения. Результаты показывают, что данные инициативы в основном служили попыткой Армении преодолеть самоизоляцию, но из-за более высокой эффективности маршрута Азербайджан-Россия в рамках международного транспортного коридора «Север-Юг» они не получили широкой региональной поддержки. Сотрудничество в области телекоммуникаций и информационных технологий также рассматривается как часть транспортной стратегии Ирана. В итоге автор приходит к выводу, что потенциал ирано-армянского взаимодействия в сфере транспорта и коммуникаций ограничен новыми политическими и экономическими реалиями Южного Кавказа.

Ключевые слова: Иран, Армения, транспорт, коммуникации, железная дорога, региональное сотрудничество, коридор Север-Юг, геополитика, экономическая дипломатия.

ELNUR KALBIZADE
PhD in History, Associate Professor
National Aviation Academy

TRANSPORT PROJECTS BETWEEN ARMENIA AND IRAN: ECONOMIC REALITIES AND STRUCTURAL FAILURES (1991–2020)

This article examines the development, evolution, and geopolitical implications of transport and communication cooperation between Iran and Armenia. For Iran, the establishment of an integrated transport network with its northern neighbors is viewed as a strategic necessity to enhance regional connectivity and economic integration. For Armenia, cooperation with Iran represents a means to reduce isolation and mitigate dependence on other regional actors. The study analyzes the political and economic motivations behind major projects such as the construction of bridges over the Araz River, the Meghri-Kajaran tunnel, the Tabriz-Armenia highway, and the proposed Southern

Armenia Railway. Findings indicate that these initiatives primarily serve Armenia's objective to overcome its geopolitical isolation but have failed to attract broad regional support due to the greater efficiency of the Azerbaijan-Russia route within the North–South Transport Corridor. Additionally, cooperation in communication and IT sectors is considered an extension of Iran's regional transport strategy. Overall, despite the existence of a limited potential for Iran-Armenia transport collaboration, new geopolitical realities and infrastructural alternatives in the South Caucasus constrain the future prospects of such cooperation.

Keywords: Iran, Armenia, transport, communication, railway, regional cooperation, North-South Corridor, geopolitics, economic diplomacy.

Məqalənin redaksiyaya daxil olduğu tarix: 02 noyabr 2025-ci il.
Məqalənin çapa qəbul olunma tarixi: 30 noyabr 2025-ci il.
Rəyçilər: s.e.f.d. Kəmalə Ruintən, t.e.d. Musa Qasımlı.