

ՈՎՔԵՐ ԵՆ ՓԱԿՈՒՄ ԳՆԱՅՔՆԵՐԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀԸ

Արդեն վեցերորդ օրն է, ինչ հանրապետութեան երկաթուղին գրե- նացքներ չի ընդունում Ադրբեջանից: Հայաստան ուղևորվող տասնյակ ապրանքատարներ, որոնք անցնում են Ադրբեջանով, նշանակման վայրը չեն հասնում, ներկայումս Ադրբեջանի Զուլֆա, մյուս կայա- րաններում կանգնած են և շարժվելու հրամանի են սպասում ժողո- վըրդատնտեսական հույժ կարևոր բեռներով բեռնված շատ գնացք- ներ: Դադարեցված է և մարզատարների երթևեկությունը երկու հան- րապետությունների մայրաքաղաքների միջև: Գիծը բլուկազայի են- թարկելուց հետո չի գործում նույն ճանապարհահատվածով ընթացող Երևան—Ղափան գնացքը, որը Զանգեզուրի լեռնաշխարհը Հայաստանի կենտրոնի հետ կապող հիմնական տրանսպորտային միջոցն է:

Ո՞րն է պատճառը: ԶԷ՝ որ հաղորդակցության ընդհատումը բոլոր պարագաներում ցանկալի չէ: Ակնհայտ են ամեն մի այդպիսի ան- խոհեմ փորձի բացասական հետևանքները, նյութական ու բարոյա- կան վնասները, որոնք անդրադառնում են ժողովրդատնտեսական հա- մալիրի, ուրիշ աշխատանքի վրա, սրում իրադրությունը ռեզիստան: Այդ կապակցությամբ Արմենպրեսի թղթակիցը դիմեց Անդրերկա- թուլու Երևանի բաժանմունքի պետ Հ. ՂԱՆԴԻՆՅԱՆԻՆ:

Երեկ, առաջ ետ, վերադարձա Մեղրու շրջկենտրոնից, որտեղ կա- յացավ երկու կողմերի երկաթուղա- յինների հանդիպում: Մասնակցում էին նաև ԽՍՀՄ հաղորդակցության ճանապարհների, ներքին գործերի մինիստրությունների, Հայաստանի կառավարության ներկայացուցիչ- ներ: Խնդիր դրվեց շուտափույթ վե- րացնել խոչընդոտները, ճանա- պարհ տալ գնացքներին: Համոզ- ված եմ, կարև ժամանակ անց գի- ծը կբացվի: Մի քանի պարզաբա- նումներ՝ կապված այդ պրոբլեմի հետ:

Նախ խնդրում եմ ծանոթանալ այս լուսանկարներին: Հ. Ղանդի- յանը սեղանին է դնում հարյուրի հասնող լուսանկարներ, որոնք պատկերում են հարձակման են- քարկված Ղափան—Երևան գնաց- քը: Վազոնների շարժված ապա- կիներ, փոս ընկած կողեր: Դը- րանցից մեկի վերևի մասում լավ երևում է հրազենից արձակված զնդակի հետքը: Միայն պատա- հականությունը հետո է վանել հը- նարավոր ողբերգությունը: Բայց դրանից պակաս ազդեցիկ են ե- դիլ արդյոք սարսափի այն պանե- րը, որ ապրել են գնացքի ուղևո- րներ: Անա ինչպիսի վիճակում է տեղ հասել այս տարվա հուլիսի 18-ին Ղափանից Երևան եկած Պ 685 գնացքը: Ցուրափանցուր վազոնից հավաքեցին 50—60 կար, որոնք նետվել են, շարժել ապակի- ները:

Անա երկաթուղու բաժանմունքի պետին ուղղված մեկ այլ զեկուցա- գիր. հուլիսի 22-ին Յայջի կայա- րանում:

Նախընկալի ԽՍՀ անհայտ ան- ծինք հրազենից մի քանի անգամ կրակ են բացել Երևան—Ղափան գնացքի վրա, որի պատուհաններին գոյացել են զնդակի 11 անցներ: Միլիցիայի աշխատողների ուղեկ- ցությամբ մեկնող այդ շարժակազ-

մը, իր ներկայացրած զեկուցա- գրում՝ գրում է գնացքի պետ Ե. Ղազարյանը, ենթարկվել է այլ փորձությունների և տեղ չի հա- սել, ուղևորներին տեղափոխել են ավտոբուսներով: Սակայն, ավե- յացրեց Հ. Ղանդիյանը, հանդիպ- ման ժամանակ ադրբեջանական կողմը չկարողացավ բեկուզ այդ- պիսի մեկ օրինակ բերել՝ կապված իրենց գնացքների հետ: Պարզ է, նման օրինակը բացառվում է:

Դա ինքնին վկայում է, որ գիծը երկարատև բլուկազայի ենթարկող- ները հայերը չեն, որոնք են իրր Մեղրում քաղեր նետել Ադրբե- ջան մեկնող գնացքների վրա, փա- կել նրանց ճանապարհը և այլն: Հայերը այդ բանը չէին կարող ա- նել նաև այն պարզ պատճառով, որ Մեղրու շրջանով անցնող եր- կաքգծի 46 կիլոմետրանոց հատ- վածը մտնում է ադրբեջանական երկաթուղու մեջ և պաշտպանվում է նրանց կողմից, ընդ որում մի շարք օբյեկտների, այդ թվում բու- ճեկների, կամուրջների գիծված պաշտպանություն է սահմանված: Սակայն մի հանգամանք, իմ կար- ծիքով, պետք է լուսարանում ըս- տանա, երկաթուղու հիշյալ կա- ուցվածքները պաշտպանող- ներից և ոչ մեկը տեղացի չէ, հը- րավիրված է Ադրբեջանի զանա- զան վայրերից: Հարց է առաջա- նում՝ արդյոք անհրաժեշտ է այդ- պիսի անձնակազմ որոնել այդքան հեռու, երբ տեղում կարելի է լու- ծել խնդիրը: Դժվար չէ կոտակել իսկական ճապատակը՝ ցանկացած պահի անձնագտություն պատճա- րել հայաբնակ շրջապատին: Եվ միանգամայն նիշտ էր հանդիպ- ման արձանագրության մեջ մտցված կետը այն մասին, որ այդ շրջա- նով անցնող գծահատվածի պաշա- պանությունը անձապազ պետք է դնել ԽՍՀՄ ներքին գործերի մի- նիստրության գործերի վրա:

Հուլիսի 28-ից մինչև օգոստոսի 2-ը Հայաստանը չի ստացել շուրջ 5600 վագոն ժողովրդատնտեսա- կան բեռներ: Իսկ ամբողջ ամիս, դարձյալ նույն պատճառով, պա- կաս է ստացվել 11179 վագոն: Դրանք նախատեսված են հանրա- պետության արդյունաբերության համար, երկրաշարժից ավերված ֆաբրիկների ու գյուղերի կառուց- ման ու վերականգնման համար: ԽՍՀՄ հաղորդակցության ճանա- պարհների մինիստրության մշա- կած պլանի համաձայն երկաթու- ղու Երևանի բաժանմունքը հուլիս ամսին օրական պետք է ստանար 18 գնացք՝ 950 վագոն բեռներ, ու- ռից ավելի քան 300 վագոն՝ չի- ճանյութեր: Միութենական մի- նիստրության այս պլան-ճանձնա- բարությանը լավատեղյակ են նաև Ադրբեջանի երկաթուղային ղե- կավարները: Գիտեն, բայց միջոց- ներ չեն գործադրում արհեստական արգելիները վերացնելու համար: Գնացքների երթևեկությունը խա- փանելու, բեռները ժամանակին տեղ չհասնելու հետևանքով մեր հան- րապետության արդյունաբերական ձեռնարկությունները չեն ստանում հույժ, կառույցները՝ շինանյութ: Ստեղծված իրավիճակը ետանոթ դժվարություններ կստեղծի առա- չիկայում, երբ ճանապարհը բաց- վի: Հարկ կլինի լրացուցիչ տեխ- նիկա ու այլ միջոցներ վազոննե- րը ընդունելու, բեռները մշա- կելու և հասցեատեղերին առա- փելու համար: Այս ամենը, սա- կայն, բոլորովին չի անհանգր- տացնում մեր հարևան երկաթու- ղայիններին, որոնք իրենց բռնած զիրքով չեն նպաստում ազգամիջ- յան հարաբերությունների կար- զավորմանը: Նրանք փորձում են զանազան պատճառաբանությու- ններով իրենցից ամեն կերպ հե- ոացնել պատասխանատվությունը, վկայակոչելով մեխանիկական «անպաշտպանվածությունը» Հա- յաստանի տարածում:

Փակուղուց դուրս գալու մեր բազմաթիվ առաջարկները, որոնք այս օրերին արվել են ադրբեջա- նական կողմին, անկասկած, մերժ- վել են հենց այդ պատճառով: Մենք առաջարկում ենք մինչև Մեղրիում ծագած հարցերի կար- զավորվելը, գնացքները Հայաստան ուղարկել մեկ այլ ճանապարհով՝ Աղստաֆա—Իջևան գծով, կամ Զուլֆա կայարանում կուտակված գնացքները հասցնել Խոբաշեն, որ- տեղից մեր լոկոմոտիվներով դը- րանք կտեղափոխենք Հայաստան: Սակայն ամեն անգամ պատասխա- նը բացասական է լինում:

Զրույցը գրի առավ Արմենպրեսի թղթակից
Ս. ԲԱՆԱԶԱՆՅԱՆԸ