

ԵՐԿԱԹՈՒՂԻՆ

ՆՈՐ ՏԵՍԱՆԿՅՈՒՆՈՎ

Հայաստանի տնտեսական շրջափակումը, որը խիստ բացասականորեն անդրադարձավ կյանքի գրեթե բոլոր կողմերի վրա, մարդկանց մղում է շատ հարցերում վերամայել նախկին դիրքորոշումները, ելնելով ստեղծված իրավիճակից մշակել նոր մոտեցումներ: Այդ տեսանկյունից ինչ մտահղացումներ ունեն ճանապարհների նախագծողները, որոնք իրենց պրոֆեսիոնալ պարտականությունների բերումով պետք է ամենից ավելի մտահոգված լինեն պրոբլեմով: Զե որ շրջափակումը նախ և առաջ պողպատե մայրուղիների ստեղծում էր: Արմենպրեսի թղթակիցը եղավ «Հայպետտրանսմախագիծ» ինստիտուտում, գրույց ունեցավ նրա մի խումբ առաջատար մասնագետների հետ:

Ինստիտուտում մեզ ցույց տվեցին մի աշխատանք, որը դեռ ավարտված չէ: Գծագրի վերևում նշված է՝ Լենինական—Բոգղանովկա: Առաջադրանքն ամիսներ առաջ ըստացվել է ԽՄԿԿ Կենտկոմի քաղաքային Հայաստանում երկրաշարժի հետևանքների վերացման համաձայնագրից: Դրանից էլ երևում է, որ երկաթուղին առաջին հերթին պետք է ծառայի աղետի գոտու վերականգնմանը: Լենինականը, Սպիտակը, Կիրովականը, մյուս քաղաքներն ու գյուղերը նրանով պետք է ստանան փոքր հեռավորությունների վրա գտնվող հանքավայրերի շինանյութերը, որոնց պակասը այժմ բերվում էր արևելքից, մինչև իսկ Ուկրաինայից, Ուրալից, Ղաղախստանից:

Բաց օբյեկտը, անշուշտ, կունենա ավելի մեծ նշանակություն, քան նրան տրված է այժմ: Նշելով ինստիտուտի մասնագետների այդ համոզմունքի մասին, նրա տնօրեն Վ. Դանդուրովը ասաց. դա բացատրվում է իրոք երկու հանրապետությունները՝ Հայաստանը և Վրաստանը, միմյանց հետ կապող երկրորդ գծի անհրաժեշտությամբ: Թե որքան կարևոր է այդպիսի գիծ ունենալը, ցույց տվեց ավերիչ երկրաշարժի հետևանքով մեր ժողովրդին հասած ծանր ողբերգությունը: Հայտնի է, որ այն օրերին օգնության բեռները Հայաստան էին հասնում երկաթուղային ճանապարհներում մեծ շրջաններ գործելով:

Այսօր, Հայաստանում տեղի ունեցած կործանարար աղետից հետո հիշյալ գծի շինարարության հարցը հատուկ նշանակություն է ձեռք բերում և այն պատճառով, որ գոյություն ունեցող բոլոր երկաթուղիները, որոնք ձգվում են Հայաստանից, այդ թվում և Նորաշեն—Ալյաթ—Բաքու գիծը, ունեն քարձր սեյսմականությամբ տեղամասեր, որը չի երաշխավորում ինչպես մեկ, այնպես երկու ճանապարհների միաժամանակյա շահագործումը: Հակառակ դրան, Լենինական—Բոգղանովկա ուղղությունը գտնվում է սեյսմիկական տեսակետից անվտանգ գոտում և այդպիսով կդառնա Հայաստանի երկաթուղիների թողունակության քարձրագույն էական գործոն: Որ այդ գծի անհրա-

ժեշտությունը առաջներում էլ եղել է որպես տրանսպորտային կապի հուսալի միջոց, և որ հիմա ավելի է մեծացել նրա պահանջը, վկայում է մեկ այլ փաստ, որի մասին ավելորդ չեմ համարում հիշատակել: Դեռևս 1940—41 թվականներին Անդրկովկասյան տրանսմախագիծ ինստիտուտում, որը գտնվում է Թբիլիսիում, կազմվել է Լենինական—Բոգղանովկա—Ախալքալաք երկաթուղու նախագիծ: Սակայն նրա շինարարությունը չի իրականացվել Հայրենական մեծ պատերազմը սկսվելու պատճառով:

Նոր գծի կառուցման մեջ, անձամբ ես որպես մասնագետ, տեսնում եմ հանրապետությունում ստեղծված տրնտեսական ու քաղաքական իրադրությունից դուրս գալու, ծառայած քարո պրոբլեմները լուծելու հնարավոր տարբերակներից մեկը: Նրկատի ունեմ և շրջափակումը, և տարածքային տնտիաշարկը, ազատ ձեռնարկչատիրական գոտու կազմակերպման հեռանկարը, և արտաքին աշխերհի օգնությունը, որը հավանաբար կշարունակվի մոտ ապագայում ևս: Ապագայում բեռների փոխադրումը պետք է հիմնականում իրականացվի Անդրերկաթուղով: Այսօր դա հնարավոր չէ կատարել Թբիլիսիի երկաթուղային հանգույցի խիստ ծանրաբեռնվածության պատճառով:

Հայ մասնագետները առաջարկում են բացել այնպիսի ճանապարհ, որը շրջանցի ծանրաբեռնված հանգույցը: Լենինական—Բոգղանովկա գրծից բացի, կառուցել ևս մեկ գիծ Ախալքալաքի և Ախալքալաքի միջև, որին նույնպես ժամանակին անդրադարձել է վերոհիշյալ Անդրկովկասյան ինստիտուտը և եղած տվյալների համաձայն լրիվ հնարավոր է իրականացնել: Այդպիսով, եղբայրական հանրապետության հարավային բոլոր շրջանները կօգտվեն երկաթուղուց, իսկ Հայաստանը կարճ ճանապարհով կմիանա երկրի կենտրոնի և սևծովյան նավահանգիստների հետ: Երևանի և Մոսկվայի միջև երկաթուղային ճանապարհը այդպիսով կկրճատվի 880 կիլոմետրով: Այս կապակցությամբ հարկ կլինի լուծել ևս մեկ խնդիր: Դա Վրաստանի սահմաններից դուրս գործող երկաթուղու թողունակության մեծացումն է նրա առանձին տեղամասերում:

Կա երկրի հեռավոր շրջաններին «մոտենալու» մեկ այլ, նշանակալից ռեզերվ: Դա Կովկասյան լեռներով գրցվող երկաթուղին է, որի շինարարությունը ժամանակավորապես դադարեցված է: Այն ճանապարհը կկրճատի 850 կիլոմետրով:

Ինստիտուտի տնօրենի վերկայությամբ շոշափված հարցերից շատերը, անշուշտ, առայժմ միայն գաղափարներ են, տեսակետներ: Այդ մտահղացումները նյութականացնելու համար կպահանջվեն ջանքեր, ժամանակ ու ցանկություն: Նման ձեռնարկումները կարող են գրուի գաղ միայն միութենական կառավարության, համապատասխան գերատեսչությունների օգնությամբ: Պետք է մասնավորապես հնարավորություն տալ արագացնելու մշակման նախնական փուլում գտնվող Լենինական—Բոգղանովկա երկաթուղու նախագիծը, որի համար անհրաժեշտ են Վրացական ԽՍՀ Մինիստրների խորհրդի համաձայնությունը և ԽՍՀՄ հաղորդակցության ճանապարհների մինիստրության կողմից գծի տեխնիկատնտեսական հաշվարկի հաստատումը:

Մասնագետների մտահոգության առարկան են նաև երկաթուղու զարգացման հարցերը հանրապետության ներսում: Նրանք այն համոզմանն են, որ պետք է մտածել Հայաստանի հարավ-արևելյան շրջանները սեփական պողպատե մայրուղիներով ապահովելու մասին: Թեև տեղանքը բարդ է, կպահանջվեն ինժեներական և շինարարական ծավալուն աշխատանքներ, և հանրապետությունն էլ գտնվում է տնտեսական ծանր պայմաններում, այնուամենայնիվ, այդ պրոբլեմի կողքով անցնել չի կարելի: Ժամանակին խնդիր է դրվել կառուցել դեպի Զանգեզուր տանող երկաթուղի: Բացի այդ, ներկայումս առաջ է քաշվում ևս մեկ տեսակետ, որի համաձայն երկաթուղին տնտեսապես ավելի նպատակահարմար և տեխնիկապես ավելի հեշտ կլինի կառուցել, եթե այն անցնի ոչ թե հյուսիսային մասով, ուր դժվարանց լեռներ են, այլ հարավ ընկած համեմատաբար ցածրադիր տարածություններով: Այդ վայրերով զուգահեռաբար կարելի է գցել նաև ավտոճանապարհ, գազամուղ և այլն: Տրանսպորտային նոր երակները ոչ միայն կնպաստեն հանրապետության տվյալ գոտու պրոբլեմների կարգավորմանը, այլև հիմքեր կստեղծեն միջազգային առևտրատնտեսական հարաբերությունների զարգացման համար, որը և երաշխավորված է ներկայումս մեր երկրում կատարվող տրնտեսական ու քաղաքական ռեֆորմներով:

Ս. ԲԱԲԱՋԱՆՅԱՆ
(Արմենպրեսի թղթ.)