ԶԱՆԳԵԶՈՒՐ. ՇՐՋԱՓԱԿՄԱՆ ՄԻ ՔԱՆԻ ԴԱՍԵՐԻ ՄԱՍԻՆ

Օրերս «Ժամանակ» ծրագրի հաղորդումներից մեկի ընթացքում հեռուստամեկնաբանը հերթական դասը տվեց մեր ժողովրդին այն մասին, որ «երկաթուղու խափանումների» վերացման նպատակով արտակարգ միջոցների ձեռնարկումը վնաս կհասցներ... դեմոկրատիային։ Վերջին տարիներին սպեկուլյացիայի առարկա դարձած այս բառը, ինչպես հայտնի է, թարգմանաբար նշանակում է ժողովրդավարություն։ Եվ ինչպե՞ս կարելի է «վնաս հասցնել» սումգայիթ-բաքու-կիրովաբադ-խոջալու-աղդամ-շրջափակում կազմակերպող, ազգամիջյան երկպառակություն սերմանող, զիրաունիրաբավականության հաշիշով հարբած ադրբեջանական «ժողովրդավարությանը»։ Ո՞վ թույլ կտա։ Չէ՞ որ ժողովրդավարությունը հուսալիորեն «պաշտպանված է» մեր երկրում։ Դե, իսկ «Ղարաբաղ» կոմիտեի ձերբակալությունը բացառություն պետք է համարել։ Այսպիսին է, ըստ երևույթին, վայ-մեկնաբանի տրամաբանությունը։ Իսկ ահա, սկսած նոյեմբերի 11-ից, այն օրվանից, ինչ թմբկահարվում է դեպի Հայաստան «գնացքների շարժումը ամբողջովին վերսկսվելու մասին», մեր թղթակցական կետում չեն դադարում հեռախոսազանգերը։ «Նորաշենի և Իլիչևսկի կողքին ինչո՞ւ չեն խոսում նաև Մինջևանի մասին,— դժգոհում են շատերը։— Զանգեզուրը Հայաստան չէ՞, Ղափանի շրջանը Հայաստան չէ՞։ Չէ՞ որ շրջափակումը, ըստ էության, չի վերացված»։

Թղթակցական կետը բոլորին չէր տեղավորի։ Եվ մեր առաջարկությամբ երկաթուղու հետ առնչվող շրջանի խոշոր ձեռնարկությունների ղեկավարների հետ հանդիպումը կայացավ ՀԿԿ Ղափանի շրջկոմի առաջին քարտուղարի առանձնասենյակում։ Հավաքվել էին այն մարդիկ, որոնց վստահված է շրջանի բնակչության կենսապահովման, ժողովրդական տնտեսության նորմալ գործունեության կազմակերպման հարցերի լուծումը։ Ցավոք, նրանցից այսօր քիչ բան է կախված։

Եվ, այնուամենայնիվ, հավաքվել էին ևս մեկ անգամ ճչալու, որ Հայաստանը նույնպես «իրավահավասար է իրավահավասարների ընտանիքում», որ այս երկրամասը նույնպես Հայաստան է, մի կտոր լեռնահայաստան, առանց որի դժվար է ասել՝ կլինե՞ր, արդյոք, այսօրվա Հայաստանը միութենական հանրապետության իր կարգավիճակով։ Թող տարօրինակ չթվա մարդկանց հարցադրումը։ Այսպես է։ Աննախադեպ ժամանակներ ենք ապրում։ Տարրական, հանրահայտնի իրողությունները ևս մեկ անգամ հաստատելու ժամանակներ։ Զայրույթով հաստատելու։ Ծիծաղով հաստատելու։ Զայրույթով ու ծիծաղով, քանի որ շատացել, անասելի շատացել են ծանրականչները, այն մարդիկ, որոնք բոլորից բարձր և բոլորից շատ են սիրում կրկնել, թե մեր երկրում ուրիշի ցավ, ուրիշի վիշտ, ուրիշի հոգս չկա։

Հիմա մեզանում ամենքին է հայտնի, թե ինչպիսի ծավալապաշտական-մեծապետական հավակնություններ, ինչպիսի անհագ ախորժակ են ունեցել մեր հարևանները դարասկզբին, երբ մազ էր մնում, որ Զանգեզուրը նույնպես արժանանար Նախիջևանի և Արցախի դժխեմ ճակատագրին։ Մազ էր մնում։ Եվ ինչպե՞ս այսօր, գոնե ինքներս մեր մեջ, փառատրության խոսքեր չշշնջանք Նժդեհ սպարապետի հիշատակին, ինչպե՞ս երիցս փառք չտանք այս լեռնակղզու հայությանը, որ անսաց նրա կոչին, կանգնեց նրա թիկունքին, կանգնեց և փրկվեց և ընձյուղվեց վերստին մուսավաթական «երկանքաքարի ակռայից պրծած ողջանդամ սերմի» նման...

Պետք էր սպասել, բնական պիտի լիներ սպասել, որ մեր ոխերիմ հարևանների չիրականացած նկրտումները նոր մոլուցքով նորանոր դրսևորումներ պիտի ունենային «բարենպաստ» ժամանակների բերած հարմար առիթներով։ Պետք էր սպասել։ Չէինք սպասում։ Պատմության դասերը լավ չէինք յուրացրել։ Բարեկամության ու եղբայրության մերկապարանոց քարոզչությունը բթացրել էր մեր հիշողությունը։ Մոռացել էինք մեր հարևանների ձեռագիրը։ Մարդ ենք, հավատում էինք մեր կողքին, մեզ հետ, «մեր մեջ» ապրողների, մեր մարդկային վերաբերմունքը վայելողների շողոքորթ ժպիտներին, նրանց, որոնց հետ մեր տանն անգամ խոսում էինք իրենց լեզվով, որոնց առօք-փառօք, ինչք ու ունեցվածքով ճանապարհ դրինք «իրենց» երկիրը, նրանց, որ գնացին և նյութեցին սումգայիթյան ոճրագործությունը, իսկ հետո դարձան Մեծ շրջափակման սադրիչներն ու գործող անձինք։ Մարդ ենք, մահակը ձեռքներիցս գցել էինք, չէինք սպասում, չէինք հավատում։ Եվ ահա հատուցում ենք անմեղ զոհերով, վիրավորներով, մեր տան դռնից դավադրաբար գերեվարված պատանդներով, անքուն ու տանջալի գիշերներով, քայքայված ջղերով, կազմալուծման եզրին հասած ժողովրդական տնտեսությամբ։

Միայն Ղափանի շրջանի կրած վնասը ամենամոտավոր հաշվարկներով հասնում է 20 միլիոն ռուբլու։ Հանկարծակի պարզվեց, որ երկրի ամենևին էլ հոգը չէ, թե ինչ է կատարվում Զանգեզուրի պղնձամոլիբդենային կոմբինատում, այն կոմբինատում, որը տալիս է երկրի մոլիբդենի արտադրանքի ավելի քան 30 տոկոսը։ «Կոմբինատի ներմատակարարումների աշխարհագրությունը,— ասում է դիրեկտոր Ֆրունզե Պետրոսյանը,— ընդգրկում է Վլադիվոստոկ—Կոլա թերակղզի— Մոլդավիա պայմանական գծից հարավ ընկած խորհրդային երկրի տարածքը։ Անցած ամիսներին չենք ստացել 14 միլիոն ռուբլու տեխնոլոգիական սարքավորումներ և նյութեր։ Պահեստավորված նույնքան պատրաստի արտադրանքի թողարկման համար սպառել ենք անգամ պետական ռեզերվները, այն ռեզերվները, որոնք օգտագործվում են պատերազմական իրավիճակում և միայն երկրի կառավարության ղեկավարի անմիջական կարգադրությամբ։ Եվ դեռ ասում են պատերազմ չէ։ Հարյուրավոր հեռագրեր ենք ուղարկել միութենական մինիստրության և երկրի ամենատարբեր հասցեներով, փորձելով գոնե փոքր-ինչ վրդովել նրանց երանելի անդորրը։ Արդյունքը եղավ այն, որ արգելվեց մեր առաքիչներին որևէ բան ուղարկել Ադրբեջանի երկաթուղով։ Չգտնվեց մեկը, որ իր «ինտերնացիոնալիստ» եղբայրներին գոնե եղբայրաբար մի երկու «թթու» խոսք ասեր։ Եվ ահա այսօր, երբ խոսում են շրջափակման «վերացման» մասին, սկսվել է կոմբինատի շրջափակման նոր փուլը և եթե նույնիսկ երկաթուղին գործի կրկնակի ծանրաբեռնվածությամբ, մենք չենք աշխատի ևս մեկ ամիս։ Հանրապետության կառավարությունը, ԽՍՀՄ ժողովրդական մեր դեպուտատները պետք է խստորեն դնեն վնասի հատուցման հարցը։ Իսկ մինչ այդ պետք է արգելք դրվի միութենական ենթակայության ձեռնարկությունների կենտրոնական բյուջե գնացող մասհանումների վրա։ Դրանք պետք է մնան և տնօրինվեն հանրապետությունում, այլապես աշխատավարձ անգամ չեն ստանա մարդիկ»։

Իսկ ահա թե ինչ ասաց շրջագրոարդի միավորման նախագահի պաշտոնակատար Ալբերտ Օհանջանյանը. «Գյուղատնտեսության առումով համեմատաբար թույլ զարգացած այս շրջանի կորուստներն արդեն կազմում են ավելի քան 3 միլիոն ռուբլի։ Բայց շարունակվող շրջափակման հետևանքները ամբողջ խորքով դեռ հետո կբացահայտվեն։ Վտանգի տակ է աշնանացանը, հետևաբար և գալիք տարվա բերքը։ Պահեստավորված է պահանջվող անասնակերի կեսը միայն։ Երրորդ ամիսն է, ինչ չենք կարողանում տեղափոխել Կրասնոդարում և Ռոստովում կուտակված 1100 տոննա կոշտ կերը։ Ավելացել է անասունների հարկադիր մորթը։ Սոսկալի վիճակ է ստեղծվել Զանգեզուրի գոտու մսի միակ կոմբինատում։ Սառնարանները լիքն են մսով, չենք կարողանում ուղարկել Երևան, իսկ շրջանում սպառելու իրավունք չունենք։ Հնարավորություն չկա ընդունելու հարևան շրջանների սպանդի ենթակա անասնագլխաքանակը։ Խոր հիասթափություն են ապրում վարձակալները»։

Ահա այսպես։ Իսկ Գերագույն խորհրդարանում երկրի և ազգերի բախտով մտահոգ նորին մեծության պետական այրերը նստած իրավական պետություն են կառուցում և զարմանալի համառությամբ ոչ միայն քաղաքական գնահատական չեն տալիս ոճրագործությունների խրախճանքի և տնտեսական պատերազմի կազմակերպիչներին, այլև «շրջափակում» բառն անգամ չեն ուզում լսել։ Ինչպե՞ս կարելի է կոտրել մեր նրբանկատ հարևանների «փխրուն» սիրտը, կնեղանա՞ն, կվիրավորվե՞ն հանկարծ։ Հապա «անկանխատեսելի հետևանքնե՞րը»։ Աստված հեռու պահի «ազգայնամոլ և ծայրահեղական» մեր ժողովրդին...

Ամենևին պատահական չէ, որ վերջին ավելի քան մեկուկես տարում ազգամիջյան հարաբերությունների «շիկացած կետեր» դարձան հատկապես Սիսիանի, Գորիսի, Ղափանի, Մեղրու շրջանները, որ մեծ շրջափակումը նախապատրաստելու գլխավոր փորձադաշտը դարձավ Զանգեզուրյան գոտին։ Շրջափակման զենքն այստեղ կիրառվել է շատ ավելի վաղ, կիրառվում է այսօր և բոլորովին երաշխիք չկա, թե չի կիրառվելու նաև վաղը։ Երաշխիք չկա, քանի որ աշխարհագրական առումով շրջափակման համար առավել նպաստավոր մեկ ուրիշ գոտի հանրապետությունում գոյություն չունի։ Իսկ նպաստավոր իրավիճակից օգտվելու մեր հարևան ճարպկորդիների «վարպետությունը» պարզապես գերագնահատելու կարիք չի զգում։

Տասնամյակներ շարունակ Զանգեզուրյան գոտու սոցիալ-տնտեսական զարգացման հեռանկարները պլանավորելիս հաշվի է առնվել Ադրբեջանի երկաթուղու Մինջևանի հանգույցից Ղափան մտնող գծի առկայությունը։ Զանգեզուրի շրջանների տարեկան բեռնաշրջանառության 80 տոկոսը իրականացվում է այդ գծով։ Դա կազմում է ավելի քան մեկ միլիոն տոննա պարենամթերք և ամենազանազան նշանակության բեռներ։ Դրանից 770 հազար տոննայի հասցեատերն ու առաքիչը Ղափանի շրջանն է։ Բավական է ցանկացած կետում «կտրել» 39 կիլոմետրանոց այդ գիծը, որը ընդհուպ մինչև Ղափան անցնում է Ադրբեջանի տարածքով, որպեսզի ամբողջ երկրամասը հայտնվի օղակում։ Նռնաձորից, Ղազախից և Սադախլուից հանրապետություն մտնող երկաթուղիների ամենաինտենսիվ աշխատանքի պայմաններում անգամ Զանգեզուրի կենսապահովման պրոբլեմը կմնա ամբողջ սրությամբ։ Նախ այն պատճառով, որ Արարատյան դաշտավայրի ապրանքային բազաներում անհրաժեշտ կլինի ամենակարճ ժամանակամիջոցում ստեղծել Զանգեզուրյան գոտու բեռների պահեստավորման առնվազն եռապատիկ հնարավորություններ։ Բայց առավել ծանր է բեռնափոխադրումների կազմակերպման հարցը։ Այս գոտու ավտոտրանսպորտային փոխադրումները հիմնականում իրականացնում է չորս շրջաններում իր ձեռնարկություններն ունեցող «Ղափանավտոտրանս» արտադրական միավորումը։ «Մենք հնարավորություն ունենք տարեկան փոխադրելու 275 հազար տոննա բեռ,— ասում է գլխավոր դիրեկտոր Սամվել Հայրյանը։— Երկաթուղու մեկ միլիոնը ևս մեզ վրա վերցնելու համար մեր տրանսպորտային միջոցներն անհապաղ պետք է հնգապատկվեն։ Անցյալ տարի միավորմանը հատկացվել են 93 նոր բեռնատարներ։ Մեքենայինվելու և պարկի նորացման այսպիսի տեմպերով երկաթուղու «բեռը» մեզ վրա կարող ենք վերցնել... 25 տարի հետո»։

Իսկ մյուս հիմնարկ-ձեռնարկությունների բեռնատարնե՞րը։

«Մեր ունեցած տրանսպորտային միջոցներով միայն գործարանի կաթսայատանն անհրաժեշտ վառելամազութը փոխադրելու համար կպահանջվի մեկուկես տարի,— ասում է ավտոնորոգման գործարանի դիրեկտոր Համլետ Ալեքսանյանը։— Իսկ դա նշանակում է, որ այս տարվա ձմեռանը մենք պատրաստ կլինենք... 1991 թվականի գարնանը։ Իսկ ինչո՞վ տեղափոխենք 40 տոննանոց ԲելԱԶ-ները։ Իսկ 40 պատրաստի տնակները, որոնց այսօր սպասում են աղետյալները, ինչո՞վ ուղարկենք»։

«Եղած վառելիքատար ավտոտրանսպորտի միջոցով հնարավոր է փոխադրել մեզ անհրաժեշտ վառելանյութի 20 տոկոսը միայն,— ասաց նավթամթերքների միջշրջանային բազայի պետ Վաղարշակ Սողոմոնյանը։— Էլ չեմ խոսում այն մասին, որ սահմանված նորմաներով 200 կիլոմետրից ավելի հեռավորության ուղերթները պարզապես անշահավետ են։ Իսկ Երևանին ամենամոտ Սիսիանի հեռավորությունը 217 կիլոմետր է։ Բայց՝ շահավետության մասին.

«Արարատից 70 տոննա ցեմենտը երկաթուղով տեղափոխելու ծախսը 78 ռուբլի է,— ասում է «Քաջարանշին» տրեստի կառավարիչ Դավիթ Հարությունյանը։— Մեքենաներով նույնքան ցեմենտի փոխադրումը նստում է 3480 ռուբլի։ 45 անգամ թանկ։ Միայն մեր տրեստը երկաթուղով տարեկան ներկրում է այնքան բեռ, որքան ամբողջ Գորիսի շրջանը։ Մեր կրած վնասը հասնում է երկու միլիոն ռուբլու»։

Մեծ շրջափակման ծանր օրերին Վրաստանից եկող երկաթուղին իրավացիորեն կոչվեց «կյանքի ճանապարհ»։ Հանրապետության հետ կապող «կյանքի ճանապարհ» Զանգեզուրը չունի։ Կա Մեղրին Ղափանով, Գորիսով և Սիսիանով Վայքի և Արարատյան դաշտավայրի հետ կապող «կյանքի մի կածան», ավելի քան 400 կիլոմետրանոց մի խեղճ ավտոխճուղի, որն անցնում է ծովի մակերևույթից 2000—2550 մետր բարձրությամբ Մեղրու, Թասի և Որոտանի լեռնանցքներով, որոնց վրա տարվա 4—5 ամիսներին (նոյեմբեր-դեկտեմբեր և հունվար-մարտ) ձյունե արգելապատնեշներ է «իջեցնում» զանգեզուրյան քմահաճ բնությունը։ Այդ ամիսներին հանրապետության կենտրոնից շաբաթներով կտրվում է ոչ միայն Զանգեզուրը, այլև միմյանցից կտրվում են վերջինիս չորս տնտեսական շրջանները։ Պատկերն ամբողջական կդառնա, եթե ավելացնենք, որ Ղափան—Գորիս խճուղու ավելի քան 20 կիլոմետրը անցնում է Բարգուշատի լեռնաշղթայի արևելյան մասի ջրբաժանով, որը նաև Գորիսի և Ադրբեջանի ԽՍՀ Ղուբաթլուի շրջանների սահմանն է։ Եվ եթե լեռնանցքներով երթևեկությունն առավել դժվար է ձմռան ամիսներին, ապա սահմանով երթևեկության անվտանգությունը չի երաշխավորված կլոր տարին։ Արդեն երրորդ ամիսն է, ինչ գնդակոծվում են այդ հատվածով անցնող տրանսպորտային միջոցները։ Այսօր էլ այդ հատվածում երթևեկությունը հսկողության տակ են պահում ներքին զորքերի ներկայացուցիչները։

Այսպիսին են մեր հարևանները։ Եվ հերոսություն է այսօր հայ լինելը։ Հերոսություն է պատասխան սումգայիթ չսարքելը։ Հերոսություն է հեռուստացույց դիտելը։ Հերոսություն է թերթ կարդալը։ Մեքենա վարելը։ Ամառային արոտում անասուն պահելը։ Հերոսություն է սահմանամերձ հողակտորներում վար ու ցանք անելը։ Ղափանի շրջանի Դավիթ-Բեկ գյուղի կոլտնտեսությունն այս տարի այդպես էլ չկարողացավ հերկել սահմանային վերջին ճշգրտումներից հետո մեզ վերադարձված 6 հեկտար հողը Ղուբաթլուի շրջանի Զարդախլու և Ակն գյուղերի մոտակայքում։ 80 տարեկան պառավը եկավ ու պառկեց Աշխատանքային կարմիր դրոշի շքանշանակիր Զավեն Ավանեսյանի տրակտորի ճանապարհին։ Խաժամուժն սկսեց քարկոծել։ Խաժամուժը մեղավոր չէ։ Մեղավորը մենք ենք։ Քարը մենք ենք դրել նրանց ձեռքին։ Այն նախագահն է դրել, որն իր «բրիլյանրին» ծախել է այս հողը։ Ո՞ր իրավունքով։ Քանի՞... հնդուհավով։ Բեկին մնա։ Բայց եթե միայն 6 հեկտարը լիներ։ Բացեք Ստեփանոս Օրբելյանի «Սյունիքի պատմության» 401-րդ էջը։ Քաշունիք գավառի կազմում իրար հետևից նշված են Ակն ու Տախ գյուղանունները, որպես Տաթևի վանքին հարկատու գյուղեր։ Տախ գյուղատեղին հիմա էլ կա Քաշունի գետի աջ ափին։ Այնտեղից է իմ պապը։ Իսկ ձախ ափին գտնվող առնվազն 13-րդ դարի Ակնը ի՞նչ կապ ունի երեկ չէ, մյուս օրվա Ադրբեջանի հետ, որ ակնեցիք էլ չթողնեն, որ մենք մեր հողը վարենք։ Այսպիսին են մեր հարևանները։ Իսկ հայ լինելը հերոսություն է։

— Ամենավերևներից իրար հետ լեզու գտնելու առաջարկություններ ու կոչեր են արվում,— ասում է շրջկոմի առաջին քարտուղար Կարեն Մկրտչյանը և դարակից հանում հեռագրերի մի ամբողջ տրցակ։

Սեպտեմբերի 29-ին Ղուբաթլուի կուսշրջկոմի առաջին քարտուղար Յախյաևը մեղրացած հեռագրում է. «Վերջին երկու տարիների իրադարձությունները սրել են իրավիճակը հարևան ժողովուրդների միջև։ Բարիդրացիական հարաբերությունները վերականգնելու համար անհրաժեշտ է ամրապնդել բարեկամական կապերը։ Մենք հավատացած ենք, որ մեր հրավերը անպատասխան չի մնա, և երաշխիք կդառնա հարևան շրջանների բնակիչների խաղաղ գոյակցության համար։ Բարեկամաբար հրավիրում ենք հանդիպման»։ Պատասխան հեռագիրն ստանալուց հետո նա հոկտեմբերի 7-ին նոր հեռագրով նշանակում է հանդիպման վայրն ու ժամանակը։ Եվ ահա այդ «հանդիպման» արդյունքը. «Հոկտեմբերի 10-ին, Ղափանի և Գորիսի շրջկոմների առաջին քարտուղարներ Կ. Մկրտչյանի և Ռ. Ալեքսանյանի հետ հանդիպելու ձեր առաջարկության համաձայն, ճիշտ ժամին ներկայացանք ձեր իսկ նշանակած վայրը։ Սպասեցինք ավելի քան մեկ ժամ։ Ղուբաթլուի շրջանի պատվիրակները ձեր գլխավորությամբ չհայտնվեցին։ Սա առաջին դեպքը չէ, երբ բարեկամության ու բարիդրացիության հավաստիացումների հետ մեկտեղ ադրբեջանական կողմը առանց պատճառների նշման ձախողում է փոխադարձ պայմանավորվածությունը։ Մենք խորապես վրդովված ենք ձեր անտակտությամբ և գտնում ենք, որ ամենևին էլ ոչ կուսակցական այդ վերաբերմունքը լուրջ վնաս է հասցնում հարևանների հարաբերությունների նորմալացմանը»։ Հեռագիրը ստորագրել է Կ. Մկրտչյանը։

— Ճիշտն ասած, ուղարկելուց հետո մտածում էի,— ասում է նա,— թե մի փոքր չոր ստացվեց հեռագրի տոնը, մարդ է, կարող էր նաև չներկայանալու լուրջ պատճառներ ունենալ, խառը ժամանակներ են։ Բայց հաջորդ հեռագրով Յախյաևը «տեղեկացնում է», թե ինքը հանդիպումը նշանակել էր... Մոսկվայի ժամանակով»։

Մեկնաբանության հարկ չկա։ Որ Ադրբեջանում գործում են «Մոսկվայի ժամանակով»՝ վաղուց գիտենք։ Ավելացնենք միայն, որ «բարեկամական կապերն ամրապնդելու» կոչ անողը նույն այն Յախյաևն է, որը Ադրբեջանի Գերագույն խորհրդի վերջին նստաշրջանում հայտարարեց, որ Ղուբաթլուի շրջանում անձամբ իր տրամադրության տակ կան 1500 զինված քաջամարտիկներ։ Դատարկ դագաղների վրա կրակող, Ղափան—Գորիս ճանապարհի աջեզրյա անտառներում դարանակալ այս նորօրյա ղաչաղնաբիների խղճուկ հրամանատարը երևի չգիտեր (թե՞ գիտեր), որ Դավիթ Բեկ գյուղում ուշադրությամբ լսում են իր ելույթը։ Հետաքրքիր է, իսկ դահլիճում նստած Զուբկովը չէ՞ր լսում։ Ինչևէ, թողնենք իր խղճին, որ երևի Մոսկվայում էր թողել Բաքու գալուց առաջ։

— Ղափանի կայարանն անգամ պատկանում է Ադրբեջանի երկաթուղուն,— շարունակում է Կ. Մկրտչյանը։— Հուլիսի սկզբներին, երբ սկսվեց շրջափակումը, Զանգելանի կուսշրջկոմի առաջին քարտուղար Թոֆիկ Մեհտիևը մեզ «բացատրում էր», որ երկաթուղայինները վախենում են Ղափան գալ, որ, իբր, այստեղ նրանց աշխատանքի համար անվտանգ պայմաններ չեն ստեղծված, թեև լավ գիտեր, որ կայարանում ՆԳ բաժնի աշխատակիցները հերթապահում են շուրջօրյա և իրենց մարդկանց այստեղ ոչ մի վտանգ էլ չի սպառնում։ Հետո սկսեց խուսափել նույնիսկ հեռախոսային խոսակցություններից։ Իսկ վերջերս կարեկցություն հայցող տոնով «պատճառաբանում էր», թե գնացքներ հնարավոր չէ ուղարկել, որովհետև շրջանը ղեկավարում են այսպես կոչված գործադուլային կոմիտեն և ժողովրդական ճակատը։

Իզուր են ջայլամի վարք բանեցնում շրջափակման իսկական կազմակերպիչները։ Ջուր են փորձում «ռեժիսորներին» խառնել «գործող անձանց» հետ։ Թե ովքեր են «կոմիտեականներն» ու «ճակատայինները»՝ բոլորիս է հայտնի։ Հենց վերջերս «Խորհրդային Հայաստանը» արտատպել էր այդ «ճակատայիններից» մեկի հետ «Մոսկովսկիե նովոստի» շաբաթաթերթի թղթակցի հարցազրույցը։ Այդ հրապարակումից հիշեցնենք ընդամենը մեկ տող. «Նրանք, ում մեր օրենքները ձեռնտու չեն, կարող են մեկնել Հայաստան»,— ասում է Լեյլա «քաջին», երևի, մոռանալով, որ դրանք իր խոսքերը չեն։ «Ճակատային խանումը» պարզապես փոքր-ինչ խմբագրել է Վեզիրովի շուրթերից մեկ տարի առաջ հնչած խոսքերը. «Ադրբեջանի սահմանները պայմանական են, ով չի ուզում ապրել մեզ հետ, կարող է մեկնել ուր ուզում է»։ Այնպես որ, միամիտների աչքերին թող փչելու հարկ չկա, թե իբր «Վեզիրովը դատախազին հրամայեց ձերբակալել դահլիճում ներկա գտնվող ԱԺՃ-ի վարչության անդամներին»։ Վեզիրովը, դատախազը և «ճակատայինները» միաժամանակ արժանի են միմյանց։ Շրջափակման հետ կապ ունեն նաև երկաթգծերին նստած «գործադուլավոր» ծերերը, մանուկներն ու կանայք։ Բավական է ամենաչնչին մի «մահլամի» մատի մի շարժումը, որպեսզի սրանք ազատեն գծերը։

Իրականում շրջափակման մեխանիզմը մշակված է ամենայն խնամքով ու մանրամասնությամբ, գործի են դրված նենգության ու խորամանկության ամենանրբագույն հնարանքները։ Մենք չգիտենք, թե ինչպե՞ս կբացատրեր Թոֆիկ Շախաղաթօղլին, այդ ինչպե՞ս է, որ ինքը «չէր կարողանում» ապրանքատարներ ուղարկել, իսկ ահա Բաքու—Ղափան մարդատարը ինչպես միշտ, շրջափակման ժամանակ նույնպես և այսօր էլ ազատ ելումուտ է անում Ղափանի կայարան։ Այդ ինչպե՞ս է, որ մարդատարն ուղեկցող երկաթուղայիններին վտանգ չի սպառնում։ Եվ ընդհանրապես ինչի՞ համար է այդ երթուղին։ Ժամանակը չէ՞, որ մեր հանրապետության իրավասու մարմինները հարց դնեն այն վերացնելու մասին։ Չէ՞ որ ոչ ոք Ղափան չի գալիս այդ գնացքով և չի մեկնում հակառակ ուղղությամբ։ Չէ՞ որ եթե Մեծ շրջափակման ընթացքում այդ գնացքը Ղափան էր ուղարկվում Ադրբեջանի երկաթուղու աշխատելու մասին վերևների աչքում երևութականություն ստեղծելու նպատակով, ապա այսօր այն պարզապես խանգարում է առանց այն էլ մանևրելու սուղ հնարավորություններ ունեցող կայարանում բեռնաթափման աշխատանքների կազմակերպմանը։ Եվ ահա շրջափակման հասցրած ահռելի վնասին գումարվում են նաև պարապուրդների դիմաց վճարվող գումարները։ Պարապուրդները նվազագույնի հասցնելու շրջանային մարմինների կողմից ձեռնարկվող ամենաեռանդուն միջոցներն անգամ չեն կարող ցանկալի արդյունք տալ։ Չեն կարող նաև այն պատճառով, որ թալանված վագոնների վերաբերյալ ակտերը առանց երկաթուղային միլիցիայի ներկայացուցչի ստորագրության պարզապես... մրոտված թղթեր են։ Իսկ ադրբեջանական «օրենքների» երդվյալ պահապանների հետևից «կարմիր խնձոր» պետք է ուղարկել։ Բայց կազմված ակտերն էլ ոչ մի արժեք չունեն։ Ուղղակի անհնար է գլուխ հանել դրանց հետ կատարվող արբիտրաժային ձեռնածություններից։ Ահա այսպես՝ մեր հարևաններն իրենց տանը նստած հիմա էլ կազմակերպում են պարապուրդները և դարձյալ մենք ենք հատուցում իրենց փոխարեն և հանրապետության միջոցները շարունակում են հոսել դեպի Ադրբեջանի գրպանը։ «Առավելագույն վնասից՝ առավելագույն օգուտ»՝ ահա շարունակվող շրջափակման բանաձևը։

Զանգեզուրը, բառի լայն առումով, շրջափակված չի եղել այն ժամանակ և այնքան ժամանակ, քանի դեռ այստեղ բնակվող ադրբեջանցիների մոտ ազատ ելումուտ էին անում իրենց ցեղակիցները, այստեղից, ոչ առանց հայ «զարդաշների» ջանքերի, «արտածծելով» պարենամթերքը, շինանյութը և էլի հազար ու մի բաներ։ Հիմա չկա դրա հնարավորությունը։ Հնար չկա լինելու նաև սահմանամերձ շրջաններում և «հիանալու» հայ «ուստաների» ձեռքով կառուցված տուֆակերտ շենքերով։ Տուֆն ու ցեմենտը, ալյուրն ու անասնակերը հիմա Զանգեզուրից դուրս չեն գնում։ Գործն ավելի է հեշտացել։ Երկրորդ տարին է, ինչ դրանք պարզապես... բեռնաթափվում են Ադրբեջանում։ Թալանում են օրը ցերեկով, անխղճորեն, ում ինչ հարկավոր է, ով ինչքան կարող է։ Թալանում են տրանսպորտային միլիցիայի և դատախազության աշխատակիցների աչքի առաջ և նրանց հովանավորությամբ։ Միայն վերջին երեք ամիսներին թալանված 150 տոննա ցեմենտը կբավականացներ 150 գլուխ հաշվով կովանոց կառուցելու համար։ Ուրեմն՝ պակաս կկառուցենք մեկ կովանոց, կամ այնպես կկառուցենք, որ 4—5 բալ ուժգնությամբ ցնցումից նստի թե կովանոցը և թե այն բնակելին, կամ դպրոցը, կամ մանկապարտեզը, որոնցից պիտի խնայենք 150 տոննա ցեմենտը կովանոցը կառուցելու համար։ Ղափանի քաղաքի հասցեով ստացված միայն մեկ վագոնից շուրջ 10 հազար ռուբլու հրուշակեղեն են «տարել» իրենց երեխաներին մեր հարևանները։ 16 ցենտներ միս է գողացված, 13 տոննա խտացրած կեր։ Բայց այս օրինակները ամենևին էլ չեն կարող ներկայացնել անպատկառ թալանի ամբողջական պատկերը։ Այն ամբողջական կդառնա, երբ տեղ հասնեն կալանված ու թալանված բոլոր շարժակազմերը։ Ադրբեջանի երկաթուղում, հոկտեմբերի 22-ի դրությամբ, կուտակվել է Զանգեզուր հասցեագրված 2660 վագոն շուրջ 130 հազար տոննա բեռներով։ Իսկ մինչ այդ՝ 11 օրում Ղափանի կայարանն ընդունել է օրական միջին հաշվով 40 վագոն։ Դա կայարանի օրական սովորական նորման է։ Առերևույթ թվում է, թե վիճակը կարգավորվել է։ Բայց այսպիսի տեմպերով լավագույն դեպքում մինչև տարեվերջ տեղ կհասնեն միայն կուտակված բեռները, իսկ շրջափակման «վերացումից» հետո առաքված ապրանքը այդպես էլ կմնա ճանապարհին, այսինքն տարվա կտրվածքով պակաս կստացվի ավելի քան 100 հազար տոննա սառնասրտորեն թալանված բեռներ։ Եթե ավելացնենք նաև, որ ստացվածի մեջ չնչին քանակություն են կազմում վառելանյութը, սննդամթերքը և անասնակերը, ապա պարզ կդառնա, որ մարդկանց կենսապահովման պրոբլեմը մնում է ամբողջ սրությամբ։ Այնպես որ, շրջափակումը շարունակվում է։

Ի՞նչ է թելադրում ստեղծված կացությունը։

«Իրավիճակի ամբողջ բարդությունը,— ասում է Կ. Մկրտչյանը,— հատկապես մեր և Մեղրու շրջաններում, ընդգծված է ՀԿԿ Կենտկոմի բյուրոյի օրերս ընդունած որոշման մեջ»։

Վերջերս Գալուստ Գյուլբենկյանի ֆոնդի պատվիրակների ընդունելության ժամանակ հանրապետության կառավարության ղեկավարն ասաց, որ Հայաստանը կգցի նոր երկաթուղի։ Պետք է ենթադրել, որ այն կհասնի Մեղրի։ Այդ մայրուղին պետք է դառնա համազգային կառույց։ Նրա շինարարության մեջ իր անձնական ներդրումները պետք է ունենա երկիր մոլորակի ամեն մի հայ։ Ոչ մեկի վրա հույս չպիտի դնենք։ Առավել ևս՝ ոչ մեկի ցուցմանը կամ թույլտվությանը չպիտի սպասենք։ Մարդավայել, արժանապատվորեն ապրելու համար թույլտվություն չեն խնդրում։

Գագիկ ԴԱՎԹՅԱՆ