ՄԵԾ ԱՂԵՏԸ, ՇՐՋԱՓԱԿՈՒՄԸ ԵՎ ՄԵՐ ԱՆՀԵՏԱՁԳԵԼԻ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ

Ադրբեջանի կողմից Հայաստանի տնտեսական շրջափակումը հավաստում է, որ մեր հանրապետությունը հարևանի կողմից ապագայում նման շրջափակումների ենթարկվելուց ամենևին էլ ապահովագրված չէ, մանավանդ, որ երկրի իշխանության կենտրոնական մարմիններն իրենց լռությամբ նպաստում են դրան՝ հավատարիմ դարձյալ հանուն այն «բարձրագույն շահերի», որն այսօրվա դրությամբ միայն իրենց է հայտնի։

Ըստ իս, իրենք պետք է մտածենք այնպիսի մեխանիզմի ստեղծման մասին, որի առկայության դեպքում նոր շրջափակումները ճգնաժամային իրադրություններ հանրապետության համար առաջացնել չեն կարողանա։ Եթե չունենք ծովային ուղիներ, իսկ մեր երկաթուղային գլխավոր ուղիները ձգվում են սահմանների երկարությամբ, ապա պետք է (և հարկադրված ենք) դիմել բեռնատար տրանսպորտային մեծ ավիացիայի օգնությանը, որի համար Հայաստանում անհրաժեշտ է կառուցել բեռնատար ամենահզորագույն ինքնաթիռներ ընդունելու ունակ օդանավակայան։ Նման անելի օդանավակայանի առկայությունը Հայաստանը կձերբազատի Ադրբեջանից երկաթուղային, ավտոմոբիլային-ճանապարհային կախումից։ Կարծում եմ, որ խնդիր լուծելի է, և մենք ամեն գնով այդ օդանավակայանը պետք է ունենանք։ Առաջարկում եմ այն կառուցել Արագածի շրջանի 14 հազար հեկտար հարթ տարածության մի մասում, որը, ըստ էության, ոչինչ չի անում, տարեկան 6—7 ամիսը դաժան ձմեռ է, մեկ քառակուսի կիլոմետրի վրա ապրում է ընդամենը 20 մարդ։ Բացի այդ, վայրը ԽՍՀՄ պետական սահմանից 100 կիլոմետր հեռու է, գտնվում է հանրապետության կենտրոնում, Երևանից, Լենինականից, Կիրովականից, Աբովյանից, Հրազդանից, Էջմիածնից, Հոկտեմբերյանից 70—90 կիլոմետր հեռավորության վրա։ Արագածի շրջանից ընդամենը 20 կիլոմետր հեռավորության վրա են գտնվում Անդրերկաթուղու Երևանի բաժանմունքի Սպիտակ և Արթիկ կայարանները, իսկ կարիքն առաջանալու դեպքում Արթիկից երկաթուղին կարելի է հասցնել նշված վայրը, որտեղով անցնում են նաև Երևան—Սպիտակ—Կիրովական և Երևան—Ապարան—Ծաղկահովիտ — Արթիկ—Լենինական ավտոմայրուղիները։ Օդանավակայանն իր հզորության մի մասով կվերցնի հանրապետության մարդատար օդանավակայանների հոգսերը, որոնք արդեն այսօր չափազանց շատ են։

Ասում ենք, թե հողից, ջրից սակավ ենք, բնակչությունից՝ խիտ։ Ուստի հանրապետությունը տեղաբնակներին հազիվ կարող է տեղավորել։ Սա, գուցե, մասամբ ճիշտ է միայն Արարատյան տնտեսական ռեգիոնի առնչությամբ։ Բայց Հայաստանը միայն Արարատյան ռեգիոնով չի սահմանափակվում։ Ինչո՞ւ ենք մոռանում Սյունիքի տնտեսական ռեգիոնը, որի մեջ մտնում են Վայքի և Զանգեզուրի վեց շրջանները։ Չէ՞ որ այն զբաղեցնում է հանրապետության տարածքի մոտ 24 տոկոսը, բայց ունի շուրջ 260 հազար բնակիչ (Հայաստանի բնակչության մոտ 7 տոկոսը)։ Դա այն դեպքում, երբ ռեգիոնն ունի համամիութենական նշանակության հանքարդյունաբերություն (պղինձ, մոլիբդեն, բազմամետաղներ), առողջարաններ,

ԱՌԱՋԱՐԿՈՒՄ Է ԸՆԹԵՐՑՈՂԸ

հանքային ջրերի մեծ պաշարներ, հարուստ է անտառներով (անտառը կազմում է ռեգիոնի տարածքի 20 տոկոսը հանրապետության 10 տոկոսի դիմաց), ջրային ռեսուրսներով, էլեկտրաէներգիայի պաշարներով (միայն Որոտան գետի վրա կառուցված ՀԷԿ-երի կասկադը ունի 405 հազար կիլովատ ընդհանուր հզորություն, որից 100 հազար կիլովատ հզորությունն ամբողջությամբ բավարարում է ռեգիոնի պահանջները)։ Ռեգիոնը նպաստավոր է գյուղատնտեսության և անասնապահության համար (նրա որոշ մասը նույնիսկ չոր մերձարևադարձային գոտի է, ուր աճում են նռնենին, թզենին, կեռասենին, գկնռենին և այլն)։ Բայց պակաս է մեկ բան՝ երկաթուղին։ Վերջինիս պակասը որոշ տնտեսագետներ պատճառաբանել են տեղանքի բարդությամբ պայմանավորված երկարգծի կառուցման մեծ ծախսերի հետ։ Եթե դա առաջներում կարելի էր հասկանալ, ապա այսօր այդ կերպ մտածելով, երկաթուղի չկառուցելն ուղղակի հարված է հայ ժողովրդի արմատական շահերին, երբ միայն երկաթուղու առկայությունը անճանաչելիորեն կփոխի մեր սահմանեզրի ու ստրատեգիական մեծ նշանակություն ունեցող այդ երկրամասի սոցիալ-տնտեսական դեմքը։ Երևան—Սիսիան—Ղափան—Քաջարան—Ագարակ երկաթուղին հնարավորություն կընձեռի մոտ ապագայում այնտեղ ունենալ մոտ մեկ միլիոն բնակիչ, գլխավորապես ներքին ու արտաքին սփյուռքի հաշվին։ Երկաթուղին հանրապետությունը ինտենսիվորեն կկապի հարևան Իրանի, իսկ վերջինիս միջոցով՝ Պարսից ծոցի ու Մերձավոր Արևելքի հետ։ Երկաթուղին հնարավոր կդարձնի ռեգիոնում ունենալ 200—300 հազար բնակչությամբ կենտրոնաքաղաք, որտեղ տեղական գունավոր մետաղներից նորագույն գործարանները ժողտնտեսական մեծ նշանակություն ունեցող պատրաստի արտադրանքներ կտան (այժմ, օրինակ, մոլիբդենի հանքաքարից տեղում ոչինչ չի արտադրվում պատրաստի տեսքով)։ Եվ այսօր ռեգիոնից հիմնականում տանում են նրա մեծ հարստությունը, բայց փոխարենը զլանում են կառուցել հիշյալ երկաթուղին։ Մենք պետք է հասնենք նրան, որ այդ երկաթուղին անպայման կառուցվի կարճ ժամկետում, իսկ երթևեկությունը սկսվի առնվազն 1991 թվականին։ Այժմ նման երկաթուղի ունենալու համար միավորել մեր ժողովրդի ողջ կարողությունը։ Հանրապետությունում ավելի 700 հազար անօթևանների բնակարանով ապահովելը համապետական և համազգային խնդիր է։ Շրջափակումը մեծ հարված հասցրեց աղետի գոտում առանց այն էլ դանդաղ ընթացող շինարարությանը։ Ստեղծված իրավիճակն ահազանգում է, որ մոտալուտ ձմռանը անօթևանների մեծ մասը դարձյալ անտուն է լինելու։ Ոչ միայն ժամանակավոր կացարանները ու առավելագույն անտեղի են փրկելու դրությունը։ Հանրապետությունը, ելնելով այդ արտակարգ վիճակից, պետք է ձեռնարկի նաև միջոցներ իրենից ու մեր ժողովրդի բարձր գիտակցությունից կախված միջոցառումներ։

Առաջադրված վերոհիշյալ բոլոր խնդիրներն էլ հրատապ են և պահանջում են մեր ժողովրդից և բարձր գիտակցություն, և հեռատեսություն, և գիտական միտք, և ֆիզիկական հսկայական աշխատանք, և բարոյակամային լավագույն հատկանիշներ, իսկ ամենագլխավորը՝ իրական, գործնական հայրենասիրություն կառավարության ու ժողովրդի սերտ միասնությամբ, որին ես կոչում եմ բոլորին։

ՏԻԳՐԱՆ ՍԱՀԱԿՅԱՆ

ՀԽՍՀ փաստաբանների կոլեգիայի անդամ, Արագածի շրջանի իրավաբանական կոնսուլտացիայի վարիչ