

ԵՐԿԱԹՈՒՂԻՆ ՆՈՐ ՏԵՍԱՆԿՅՈՒՆՈՎ

Հայաստանի տնտեսական շրջափակումը, որը խիստ բացասականորեն անդրադարձավ կյանքի գրեթե բոլոր կողմերի վրա, մարդկանց մղում է շատ հարցերում վերանայել 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: Չէ որ շրջափակումը նախ և առաջ պողպատե մայրուղիների ստեղծում էր: Արմենպրեսի թղթակիցը եղավ «Հաղպետորանսնախագիծ» ինստիտուտում, գրույց ունեցավ նրա մի խումբ առաջատար մասնագետների հետ:

Ինստիտուտում մեզ ցույց տվեցին մի աշխատանք, որը դեռ ավարտված չէ: Գծագրի վերևում նշված է՝ Լեմինական—Բոգղանովկա: Առաջադրանքն ամիսներ առաջ ըստացվել է ԽՍՀՄ Կենտկոմի քաղքյուրոլի՝ Հայաստանում երկրաշարժի հետևանքների վերացման համաձայնագրից: Իրանից էլ երևում է, որ երկաթուղին առաջին հերթին պետք է ծառայի շղեղի գոտու վերականգնմանը: Լեմինականը, Սպիտակը, Կիրովականը, մյուս քաղաքներն ու գյուղերը նրանով պետք է ստանան փոքր հեռավորությունների վրա գտնվող հանքավայրերի շինանյութերը, որոնց պակասը այժմ բերվում լրացվում է երկրի հեռավոր վայրերից, մինչև իսկ Ուկրաինայից, Ուրալից, Ղաղախստանից:

Բայց օրյեկտը, անշուշտ, կունենա ավելի մեծ նշանակություն, քան նրան տրված է այժմ: Նշելով ինստիտուտի մասնագետների այդ համոզմունքի մասին, նրա տնօրեն Վ. Դանդուտովը 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 քեռները Հայաստան էին հասնում երկաթուղային ճանապարհներում մեծ շՐՐ-ջաններ 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: Հակասակ դրան, Լեմինական—Բոգղանովկա ուղղությունը գտնվում է սեյսմիկական տեսակետից անվտանգ գոտում և այդպիսով կդառնա Հայաստանի երկաթուղիների թողունակության քարձրացման էական գործոն: Որ այդ գծի անհրաժեշտությունը 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 չեն համարում հիշատակել: Դեռևս 1940—41 թվականներին Անդրկովկասյան տրանսնախագիծ ինստիտուտում, որը գտնվում է Թբիլիսիում,

կազմվել է Լեմինական—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 ունեն և շրջափակումը, և տարածքային տնտեսաշարկը, ազատ ձեռնարկչատիրական գոտու կազմակերպման հետանկարը, և արտաքին աշխարհի օգնությունը, որը հավանաբար կշարունակվի մոտ ապագայում ևս: Ապագայում քեռների 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: Լեմինական—Բոգղանովկա գրծից բացի, կառուցել ևս մեկ գիծ Ախալքալաքի և Ախալցխայի միջև, որին նույնպես ժամանակին անդրադարձել է վերոհիշյալ Անդրկովկասյան ինստիտուտը և եղած տվյալների համաձայն լրիվ հնարավոր է իրականացնել: Այդպիսով, երթարական հանրապետության հարավային բոլոր շրջանները կօգտվեն երկաթուղուց, իսկ Հայաստանը կարճ ճանապարհով կմիանա երկրի կենտրոնին և սևծովյան նավահանգիստների հետ: Երևանի և Մոսկվայի միջև երկաթուղային ճանապարհը այդպիսով կկրճատվի 380 կիլոմետրով: Այն 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 զրգվող երկաթուղին է, որի շինարարությունը ժամանակավորապես դադարեցված է:

Այն ճանապարհը կկրճատի 850 կիլոմետրով:

Ինստիտուտի տնօրենի վկայությամբ շոշափված հարցերից շատերը, անշուշտ, առայժմ միայն գաղափարներ են, տեսակետներ: Այդ մտահղացումները նյութականացնելու համար կպահանջվեն ջանքեր, ժամանակ ու ցանկություն: Նման ձեռնարկումները կարող են գլուխ գալ միայն միութենական կառավարության, համապատասխան գերատեսչությունների օգնությամբ: Պետք է մասնավորապես հնարավորություն տալ արագացնելու մշակման նախնական փուլում գտնվող Լեմինական—Բոգղանովկա երկաթուղու նախագծումը, 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 քարո է, կպահանջվեն ինժեներական և շինարարական ծավալում աշխատանքներ, և հանրապետությունն էլ գտնվում է տնտեսական ծանր պայմաններում, այնուամենայնիվ, այդ պրոբլեմի կողքով անցնել չի կարելի: Ժամանակին խնդիր է դրվել կառուցել դեպի Չանգեզուր 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.)

Նոյեմբերի 4-ին, ժամը 19.30-ին մարզահամերգային համալիրում կկայանա ՀԿԿ Երևանի քաղաքային կոմիտեի և ժողովրդական դեպուտատների Երևանի քաղաքային խորհրդի հանդիսավոր նիստը՝ հասարակական կազմակերպությունների և խորհրդային քանակի ներկայացուցիչների մասնակցությամբ՝ նվիրված Հոկտեմբերյան սոցիալիստական մեծ հեղափոխության 72-րդ տարեդարձին:

ՀԿԿ Երևանի քաղաքային կոմիտեի
Ժողովրդական դեպուտատների Երևանի քաղաքային
խորհրդի գործադիր կոմիտեի