

ԱՐՄԻՆՖՈՆ ԼՐԱՏՎԱԿԱՆ ԳՈՐԾԱԿԱԼՈՒԹՅՈՒՆ

/հղումը պարտադիր է/

ԹՈՂԱՐԿՈՒՄ 4

06.10.05, 13:38

Հայաստան-Թուրքիա-Վրաստան-Ե/Ու-Նախագիծ-Գնահատական

Չնայած Կարս-Ախալքալաք ե/ու նախագծի տնտեսապես չհիմնավորվածությանը՝ այն կարող է կյանքի կոչվել, կարծում է փորձագետը

Երևան: 06.10.05: Արմինֆո: Չնայած Կարս-Ախալքալաք երկաթուղու կառուցման նախագծի չհիմնավորվածությանը՝ չի կարելի թերահավատորեն վերաբերվել դրա իրագործման հեռանկարին: Իսկ շինարարությունը կլինի Հայաստանի քաղաքական պարտությունը, որը չկարողացավ դիվանագիտական ճանապարհով կանխել այն և Թուրքիային ստիպել ապաշրջափակել արդեն գոյություն ունեցող երկաթուղին: Այդ մասին ԱՐՄԻՆՖՈՆ-ի թղթակցին հայտարարեց Հայաստանի տրանսպորտի աշխատողների և առաքիչների ասոցիացիայի նախագահ Գագիկ Աղաջանյանը:

Միաժամանակ մեր գրուցակիցը նշեց, որ Հայաստանը շրջանցող երկաթգծի շինարարությունը պաշտպանում են ոչ միայն երեք մասնակից երկրները, դրանում շահագրգռված են բոլորը՝ Չինաստանից մինչև Եվրոպա:

Մեկնաբանելով նախագծի տեխնիկական մասը՝ Գ.Աղաջանյանը նշեց ինչպես հենց նախագծի, այնպես էլ մայրուղու շահագործման խնդրահարույց լինելը: Այսպես, եթե նախատեսվող մայրուղին անցնում է հյուսիսից հարավ, ապա տեղանքը արևմուտքից արևելք հատվում է լեռնաշղթաներով Բացի այդ, ճանապարհի որոշակի մասն անցնում է բարձրլեռնային սարահարթով, որը տեղ-տեղ գերազանցում է 2 հազար մետր բարձրությունը, պաշտպանված է քամիներից, ինչը ձմռան շրջանում նշանակում է պարբերաբար ձնակուտակումներ գծերի վրա: Օրինակ, Աջաբադի լեռնանցքի (Թուրքիա) բարձրությունը կազմում է 2090 մետր, և հոկտեմբերից մինչև մայիս ամիսն այն փակ է լինում: Մայրուղու անխափան աշխատանքն ապահովելու համար անհրաժեշտ են մեծ ծախսեր, որոնք կփոխհատուցվեն միայն դրա օրական առնվազն 150 վազոն համապատասխան բեռնվածության դեպքում: Միևնույն ժամանակ ճանապարհի թեքությունների անկյունները որոշ տեղերում հասնում են ծայրահեղ նորմային: Օրինակ, այն հատվածում, որը նախատեսվում է արդիականացնել, խորհրդային շրջանում երկու էլեկտրաքարշ քարշում էին ընդամենը 4-5 բեռնատար վազոն: Սակայն ժամանակակից մեքենաներն ավելի մեծ հնարավորություններ ունեն: «Այսպիսով, նախագիծը ոչ թե ընդհանրապես անհնար է, այլ, պարզապես, տնտեսապես շահավետ չէ: Եթե հաշվի առնենք փորձը, հատկապես Հայաստանի մեկուսացմանը նպատակաուղղված քաղաքական նախագծերի իրագործումը, ապա Կարս-Ախալքալաք երկաթուղու անարդյունավետությունը չի կանգնեցի նախագծի հեղինակներին», - նշեց մեր գրուցակիցը:

Ինչ վերաբերում է նախագծի արժեքին, ապա Գ.Աղաջանյանն այդ հարցի վերաբերյալ սեփական կարծիքն ունի: Այսպես, նա անիրատեսական է համարում 400 մլն դոլար արժեքը, որը նպատակ ունի ապատեղեկացնել հնարավոր ներդրողներին և միջոցներ

ներգրավել ցանկացած եղանակով շինարարությունն սկսելու համար: Գ.Աղաջանյանի գնահատմամբ, շինարարությունը կարժենա 800 մլն դոլար, եթե ոչ ավելի, և կպահանջի 3-4 տարի:

Իսկ եթե հաշվի առնենք այն հանգամանքը, որ հարկ կլինի կառուցել մինչև 130 կմ նոր երկաթգիծ և արդիականացնել մինչև 70 կմ հինը, ապա անգամ հաշվի առնելով նոր գծի 200 կմ երկարությունը, 1 կիլոմետրին բաժին է ընկնում 4 մլն դոլար: Այդ թիվն ինքնին խոսում է շինարարության բարդության մասին: «Պատահական չէ, որ Ցարական Ռուսաստանը ժամանակին կառուցել է ոչ թե Կարս-Ախալքալաք, այլ Կարս-Գյումրի երկաթուղի», - եզրափակեց մեր զրուցակիցը:

Հիշեցնենք, որ Թուրքիան, Կրաստանն ու Ադրբեջանը պայմանագիր են կնքել Կարս-Ախալքալաք-Թբիլիսի երկաթուղային մայրուղու կառուցման շուրջ, որի համաձայն, նոր գիծը լիովին կփոխարինի չգործող Կարս-Գյումրի-Թբիլիսի երկաթգծին: Պաշտոնական Երևանը դեմ է այդ նախագծին: