



ՀԿԵ ՓԲԸ-ի
ամսաթերթ

Երկաթուղային

1-2 (37-38)

Железнодорожник Армении

ՀՈՒՆՎԱՐ-ՓԵՏՐՎԱՐ, 2015

Վիկտոր Ռեբեց. «Մենք կոչված ենք վերականգնելու հանրադատությունում գոյություն ունեցող ներկառույցները»

«Նովոյե վրեմյա» թերթի հարցազրույցը ՀԿԵ գլխավոր տնօրեն Վիկտոր Ռեբեցի հետ

ՀԿԵ 2015 թվականի ծրագրի շրջանակներում սեփական տրանսպորտայոգիստական կենտրոնի ստեղծումն է՝ տարեկան 10 հազար կոնտեյներ (բեռնարկ) հզորությամբ:

Ինչպես հայտնի է, տնտեսական խնդիրների ժամանակ բոլորը՝ անհատ մարդիկ, ընկերությունները, նույնիսկ երկրները՝ ստիպված էին մի փոքր ձգել գոտիները: Դժվար ժամանակներ եղան նաև ՀԿԵ-ի՝ հայաստանյան տնտեսության հիմնական հենասյուներից մեկի համար: Դատեք ինքներդ, միայն այս տարվա հունվարին տեղափոխության ծավալները, 2014-ի նույն շրջանի հետ համեմատած, նվազել են 20%: Այդուհանդերձ ՀԿԵ գլխավոր տնօրեն Վիկտոր Ռեբեցը վստահ է ինչպես իր, այնպես էլ իր կոլեկտիվի վրա: Իսկ դրա համար կան ծանրակշիռ հիմքեր, մասնավորապես անցյալ, նույնպես դժվարին տարվա արդյունքները, երբ հայ երկաթուղայիններին հաջողվեց իրենց աշխատանքում օպտիմիզացման որոշ գործոնների հաշվին տարին ավարտել թեկուզ ոչ մեծ, բայց շահույթով: Դրա համար հսկայական աշխատանք կատարվեց ընկերության կառուցվածքը փոփոխելու, վերանորոգման սեփական բազայի մակարդակի բարձրացման, հաշվառման և ժամանակակից որոշ նոր մեթոդների ներդրման ուղղությամբ: ՀԿԵ ընթացիկ տարվա որոշ ծրագրերն է ներկայացնում ընկերության գլխավոր տնօրեն Վիկտոր Ռեբեցը:

Շարունակությունը՝ 4-5 էջերում



На ЮКЖД подвели итоги работы в первый месяц года

Генеральный директор ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» Виктор Ребец на состоявшемся 9 февраля селекторном совещании подвел итоги работы компании за первый месяц 2015 года.

«Программа и бюджет ЮКЖД на 2015 год были основаны на показателях 2014 года, когда мы столкнулись со спадом перевозок и ростом ценовой нагрузки со стороны поставщиков. Однако к началу 2015 года мы подошли более подготовленными: заранее были утверждены программы ресурсосбережения, оптимального использования трудовых ресурсов, определен технологический процесс работы железной дороги», - заявил Виктор Ребец.

Генеральный директор компании обратил внимание собравшихся на необходимость коррекции установленных планов работы различных структурных подразделений.

Вместе с тем Виктор Ребец констатировал, что в январе 2015 года снизился средний вес поезда, увеличилось число неполновесных поездов, замедлен оборот грузовых вагонов. Среди положительных подвижек руководитель ЮКЖД назвал рациональное использование локомотивного парка, 6%-ый рост среднесуточного пробега локомотива, наметившиеся тенденции роста участковой и технической скоростей, которые необходимо развивать и закреплять.

Что же касается балловой оценки состояния пути, то, согласно приведенным гендиректором данным, в январе текущего года она составила 97 баллов, против 98 - в январе 2014-го.

Виктор Ребец отметил необходимость совершенствования механизмов безопасного движения поездов, предотвращения браков и отказов в работе.

В качестве приоритетных направлений будущей работы генеральный директор ЮКЖД назвал, в частности, увеличение объемов перевозок и привлечение новых грузов на железную дорогу, проведение анализа рынка грузоперевозок и грузовой базы, состояния в конкурентных сферах, в особенности, автотранспорта.

Генеральный директор ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» Виктор Ребец на состоявшемся 26 декабря селекторном совещании подвел итоги работы железной дороги в 2014 году. Руководитель компании напомнил, что год был для железнодорожников непростым: им приходилось работать в условиях обострившейся конкурентной борьбы и решать поставленные задачи в условиях общемирового экономического спада.

Виктор Ребец отметил, что перед ЮКЖД в 2014 году было поставлено несколько задач, среди которых: взаимодействие с правительством Армении, укрепление позиций компании на рынке транспортных услуг, внедрение автоматизированных интегрированных систем на базе «1С», реализация программ ресурсосбережения, внедрение технологии производства большого периодического ремонта в объеме ТР-3 тягового подвижного состава, повышение надежности инфраструктуры.

Среди основных достижений генеральный директор назвал, в

2015-ի շուրջ բյուջեթ գլխավորումը շուրջում անհանգստության, ռիսկերի և նոր հնարավորությունների



частности, завершение реконструкции ПДМ Санаин, модернизацию Дорожного центра обучения, ввод в эксплуатацию после проведения текущего ремонта в объеме ТР-3 локомотива ВЛ-10, чего в Армении не было в последние 25 лет.

«В уходящем году большому числу работников была проиндексирована заработная плата в связи с изменением закона о мини-

мальной заработной плате. Прямо данный закон затрагивал лишь 74 наших работника, но мы нашли резервы для повышения заработной платы более чем 1,4 тыс. наших сотрудников. Также были внедрены новые подходы для мотивации работников путевого хозяйства: с 50% до 80% был увеличен максимальный размер премии», - сказал Виктор Ребец.

По его словам, следуя своей социальной направленности и политике участия в жизни Армении, ЮКЖД приняла участие в общермянском марафоне фонда «Айастан», пожертвовав 15 млн драмов. Во взаимодействии с властями Еревана и администрацией района Эребуни были осуществлены программы благоустройства привокзальной площади, перрона, подземного перехода, строительства нового современного рынка.

Генеральный директор ЮКЖД заметил, что, несмотря на тенденции снижения грузооборота на 7%, в течение года были улучшены показатели эксплуатационной работы железной дороги. В частности, до 1499 тонн увеличился средний вес поезда, на 1,3% возросла среднесуточная производительность локомотива, на 2,5% увеличилась производительность вагона.

«2015 год не будет легче, чем 2014-ый. Следующий год будет годом вызовов и рисков, но в то же

время и годом новых возможностей, ведь Армения становится полноценным членом ЕАЭС, а это открывает перед нами новые перспективы», - заявил Виктор Ребец.

Среди основных направлений работ на будущий год руководитель компании назвал, в частности, выполнение поставленных бизнес-планом ЮКЖД задач, повышение уровня безопасности на железной дороге, увеличение объемов текущего ремонта в локомотивном депо Гюмри.

Генеральный директор ЗАО «ЮКЖД» также вручил награды большой группе железнодорожников, отличившихся в работе в 2014 году. Станции Туманян, которой, к слову, руководит единственная на ЮКЖД женщина-начальник станции Ануш Акопян, и тяговой подстанции Туманян было присвоено звание предприятия эффективных технологий и эстетики.

ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» поздравляет всех с праздником — Днем армянской армии!

Вооруженные силы Армении прошли большой и нелегкий путь становления и развития, заслужили любовь и уважение общества.

День армянской армии — общенациональный праздник, в который мы желаем всем бывшим, настоящим и будущим солдатам праздничного настроения, крепкого здоровья и мирного неба.

А за мирное небо мы вновь и вновь благодарим нашу армию.



Перспективы развития ЮКЖД обсудили в Экономической комиссии ООН

Делегация ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», возглавляемая генеральным директором Компании Виктором Ребцом, приняла участие в 12-ой сессии Группы экспертов по евроазиатским транспортным связям при Экономической комиссии ООН 3 - 4 февраля в Женеве.

В работах группы приняли участие эксперты различных международных структур, в частности, Организации сотрудничества железных дорог, Международного союза железных дорог, представители различных стран, транспортных организаций. В рамках экспертных консультаций были обсуждены перспективы развития транспортной системы евроазиатского пространства в условиях глобальных изменений.

Генеральный директор ЗАО «ЮКЖД» В.Ребец представил участникам сессии презентацию на тему

«Перспективы интеграции Армении и Южно-Кавказской железной дороги в евразийскую транспортную систему», вызвав большой интерес со стороны экспертов и организаторов.

Также руководитель компании выступил с рядом предложений, которые были поддержаны участниками и включены повестку обсуждения следующей сессии, которая состоится 9 - 10 июня в Душанбе и на которую приглашены представители ЮКЖД.

Участие представителей Армении в подобных международных мероприятиях содействует интеграции республики в международные транспортные коридоры, создает дополнительные стимулы для реализации проекта строительства железной дороги Армения-Иран.

Прием в российском посольстве

9 февраля в посольстве Российской Федерации в Республике Армения состоялся торжественный прием в честь Дня дипломатического работника, на который были приглашены руководство и сотрудники министерства иностранных дел, депутаты Национального Собрания, представители министерств и ведомств Республики Армения, главы дипломатических миссий, аккредитованных в РА, активисты организаций российских соотечественников. Дипломатов поздравила также и делегация ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», возглавляемая генеральным директором Компании Виктором Ребцом.

Как отметил в приветственном слове посол РФ в Армении Иван Волынкин, несмотря на то, что этот праздник достаточно молодой в истории российской дипломатии, тем не менее он имеет глубокие исторические корни и опирается на богатые традиции. Посол напомнил, что в старинных летописях от 10 февраля 1549 года упоминается посольский приказ как первое внешнеполитическое ведомство России.



«Сегодня наш профессиональный праздник дипломата - это дань уважения многим поколениям предшественников, которые верой и правдой служили своей Родине. Стало традицией возлагать цветы к памятнику Александра Сергеевича Грибоедова.

Имя этого русского дипломата тесно связано с Арменией. Он сыграл неоценимую роль в переселении более чем 40 тысяч армян

из Персии в Восточную Армению», - заметил дипломат.

Также Иван Волынкин коснулся Туркманчайского договора, текст которого составил Грибоедов. «Знаменателен и другой факт из его биографии. Знаменитая комедия «Горе от ума» была впервые поставлена в Эриване в 1827 году в присутствии автора», - напомнил посол.

ЗАО «ЮКЖД» заняло 27-е место в списке крупнейших налогоплательщиков Армении

ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» заняло 27-ое место в списке 1000 крупнейших налогоплательщиков Армении 2014 года, улучшив показатели по сравнению с 2013 годом на 4 позиции.

Согласно данным Налоговой службы Республики Армения, размер уплаченных в течение января-декабря прошлого года налогов превысил 4 млрд. 043,6 млн. драмов.

ЗАО «ЮКЖД» продолжает добросовестно выполнять налоговые обязательства: с 2008 по 2014 гг. компания уплатила в госбюджет более 25,6 млрд драмов, что вдвое превышает отчисления Армянской железной дороги за 6 лет деятельности. Таким образом, Южно-Кавказская железная дорога вносит посильную лепту в осуществление правительственных программ, стимулирование экономического развития республики.

Рост налоговых отчислений также обусловлен и существенным увеличением заработных плат армянских железнодорожников: среднемесячная заработная плата на ЮКЖД по итогам 2014 года составила 196,6 тыс. драмов против 74,2 тыс. драмов на момент принятия железнодорожной системы в концессионное управление в 2008 году.

Помимо налоговых отчислений, компания инвестировала более 100,8 млрд. драмов в развитие и модернизацию системы железнодорожного транспорта Республики Армения.



Участие делегации ЮКЖД в международном саммите пробудило новую волну интереса к работе компании

5-6 февраля в г. Тбилиси состоялся второй Южно-Кавказский инвестиционный саммит по инфраструктуре и новой энергетике («South Caucasus Infrastructure & New Energy Investment Summit»), в котором приняли участие организации, работающие в этой сфере, не только из нашего региона, но и из ближнего и дальнего зарубежья.

Армению на саммите представляла делегация ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» во главе с заместителем генерального директора по взаимодействию и логистике Олегом Шаталовым.

Многочисленные посетители выставки саммита, журналисты оккупировали павильон ЮКЖД — он оказался самым информативным и грамотно оформленным. Цифры и факты о проделанной за 2009-2014 гг. работе и сумма инвестиций, вложенная в развитие и модернизацию железнодорожной инфраструктуры Армении - \$245 млн. - впечатляли.

Заместитель генерального директора Олег Шаталов дал развернутое интервью газете «Врастан», заместитель начальника Дорожного центра фирменного транспортного обслуживания, начальник Центра транспортных услуг Зара Агасафьянц - телеканалу INFO-9.

После перерыва Олег Шаталов выступил с докладом о деятельности и перспективах развития компании. Надо отметить, что для многих участников саммита, в основном, из европейских стран, информация о том, что ЮКЖД является дочерним предприятием ОАО «РЖД», стала откровением. И поток посетителей в павильон компании возрос еще больше: теперь это были, в основном, экспедиторы, бизнесмены, ищущие надежных партнеров для реализации своих проектов.

Грузины интересовались возможностью получения минеральных удобрений из России, израильяне - поставками из Тель-Авива в Армению и т.д.

Многие интересовались перспективами и сроками строительства железной дороги Иран-Армения, информационной оснащенностью дороги, автоматизацией всего перевозочного процесса, работой системы ВЕБ-клиента, транслируемой на мониторе

Павильон посетил также и советник министра экономики и стабильного развития Грузии Георгий Бекуа, которого заинтересовала деятельность ЮКЖД и перспективы развития.

Новости РЖД

РЖД и "Швабе" договорились о сотрудничестве

Дирекция железнодорожных вокзалов (ДЖВ, филиал РЖД) заключила соглашение о сотрудничестве с ОАО "Швабе" (холдинг в составе корпорации "Ростех") по совершенствованию технической базы вокзалов...

Документ подписали начальник дирекции Сергей Абрамов и генеральный директор холдинга Сергей Максин.

В рамках соглашения планируется внедрение высокотехнологичного оборудования, повышающего эффективность систем безопасности, отмечается в сообщении. Так, телетепловизионные устройства с круговым обзором обеспечат постоянный мониторинг объектов наблюдения...

Отмечается, что установка комбинированных трехканальных наблюдательно-вычислительных комплексов и стеновизоров, в свою очередь, обеспечит обнаружение живых объектов за преградой, стеной и другими сооружениями на дистанциях от 5 до 2 тысяч метров.

Согласно сообщению, в ходе реализации соглашения на вокзальной инфраструктуре также будут проведены работы по установке энергоэффективных светодиодных устройств, применяемых для навигации внутри вокзалов...

РИА Новости

Бангеролу — поездам

Федеральная пассажирская компания («дочка» ОАО «РЖД») предлагает пассажирам новый сервис — прием, оформление, перевозку, доставку и выдачу груза багажа на особых условиях...

Как сообщила пресс-служба ФПК, перевозка осуществляется на направлениях: Москва — Брянск, Москва — Орел, Москва — Тула, Москва — Смоленск, Москва — Рязань, Москва — Курск и обратно.

Прием, оформление и выдача осуществляется в кассах Московского железнодорожного агентства, расположенных на вокзалах Москвы и региональных участках в Брянске, Орле, Туле, Смоленске, Рязани и Курске.

railwayz.info

Качественный и безопасный проезд

Նաձագե Ածօրյի

Ինքնաշարժային ճանապարհի և ավտոմեքանիկայի անվտանգության հարցերի մասին

Մարտի 1-ին Երևանում կայացավ համաժողովը, որի նպատակն էր քննարկել ավտոմեքանիկայի և ինքնաշարժային ճանապարհի անվտանգության հարցերը:

Ելքային միջոցառումները, ինչպես նաև, ինքնաշարժային ճանապարհի և ավտոմեքանիկայի անվտանգության հարցերի մասին խոսեցին ինքնաշարժային ճանապարհի և ավտոմեքանիկայի անվտանգության հարցերի մասին:

Ինքնաշարժային ճանապարհի և ավտոմեքանիկայի անվտանգության հարցերի մասին խոսեցին ինքնաշարժային ճանապարհի և ավտոմեքանիկայի անվտանգության հարցերի մասին:

Սակայն, ինչպես նաև, ինքնաշարժային ճանապարհի և ավտոմեքանիկայի անվտանգության հարցերի մասին խոսեցին ինքնաշարժային ճանապարհի և ավտոմեքանիկայի անվտանգության հարցերի մասին:

Վերջինս ավելի քան 2013-2014 թվականներին ավելի քան 23 800 մարտիկ էր, ինչը ավելի քան 183,0 էր:

Ինչպես նաև, ինքնաշարժային ճանապարհի և ավտոմեքանիկայի անվտանգության հարցերի մասին խոսեցին ինքնաշարժային ճանապարհի և ավտոմեքանիկայի անվտանգության հարցերի մասին:

Այսպես, ինքնաշարժային ճանապարհի և ավտոմեքանիկայի անվտանգության հարցերի մասին խոսեցին ինքնաշարժային ճանապարհի և ավտոմեքանիկայի անվտանգության հարցերի մասին:



Ինքնաշարժային ճանապարհի և ավտոմեքանիկայի անվտանգության հարցերի մասին խոսեցին ինքնաշարժային ճանապարհի և ավտոմեքանիկայի անվտանգության հարցերի մասին:

Վերջինս ավելի քան 2012-2014 թվականներին ավելի քան 23 800 մարտիկ էր, ինչը ավելի քան 183,0 էր:

Այսպես, ինքնաշարժային ճանապարհի և ավտոմեքանիկայի անվտանգության հարցերի մասին խոսեցին ինքնաշարժային ճանապարհի և ավտոմեքանիկայի անվտանգության հարցերի մասին:

Վերջինս ավելի քան 2010-2011 թվականներին ավելի քան 23 800 մարտիկ էր, ինչը ավելի քան 183,0 էր:

Ինչպես նաև, ինքնաշարժային ճանապարհի և ավտոմեքանիկայի անվտանգության հարցերի մասին խոսեցին ինքնաշարժային ճանապարհի և ավտոմեքանիկայի անվտանգության հարցերի մասին:

Ելքային միջոցառումները, ինչպես նաև, ինքնաշարժային ճանապարհի և ավտոմեքանիկայի անվտանգության հարցերի մասին խոսեցին ինքնաշարժային ճանապարհի և ավտոմեքանիկայի անվտանգության հարցերի մասին:

Վերջինս ավելի քան 2010-2011 թվականներին ավելի քան 23 800 մարտիկ էր, ինչը ավելի քան 183,0 էր:

Վերջինս ավելի քան 2010-2011 թվականներին ավելի քան 23 800 մարտիկ էր, ինչը ավելի քան 183,0 էր:

Վերջինս ավելի քան 2010-2011 թվականներին ավելի քան 23 800 մարտիկ էր, ինչը ավելի քան 183,0 էր:

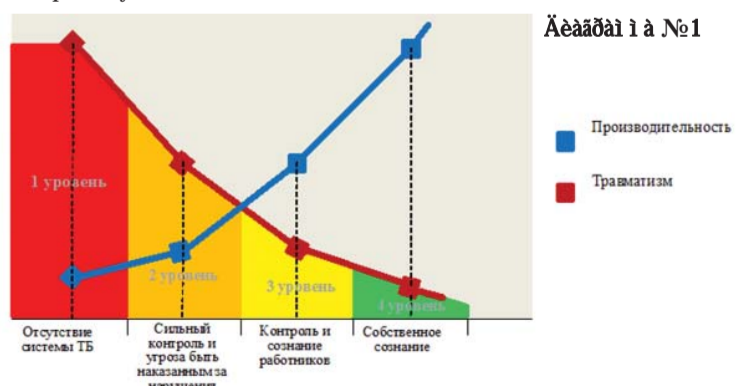
Վերջինս ավելի քան 2010-2011 թվականներին ավելի քան 23 800 մարտիկ էր, ինչը ավելի քան 183,0 էր:

Վերջինս ավելի քան 2010-2011 թվականներին ավելի քան 23 800 մարտիկ էր, ինչը ավելի քան 183,0 էր:

Վերջինս ավելի քան 2010-2011 թվականներին ավելի քան 23 800 մարտիկ էր, ինչը ավելի քան 183,0 էր:

Վերջինս ավելի քան 2010-2011 թվականներին ավելի քան 23 800 մարտիկ էր, ինչը ավելի քան 183,0 էր:

Վերջինս ավելի քան 2010-2011 թվականներին ավելի քան 23 800 մարտիկ էր, ինչը ավելի քան 183,0 էր:



Գնացքն իջնում է սարից

Տեխնիկական ուսուցման հիման վրա երկաթուղային աշխատողների մասնագիտական ինտեգրացիայի խորացումը, նաև գործնական գիտելիքների կատարելագործումն ու ամրապնդումը ինչպես կանխատեսելի, այնպես և ոչ ստանդարտ իրավիճակներում. այսպիսին է «Հարավ Կովկասյան երկաթուղին» ՓԲԸ-ի ուսուցման ճանապարհային կենտրոնի հիմնական համառոտ խնդիրները: Կենտրոնը բացվել է 2010 թվականին Երևանի վագոնային դեպոյի տարածքում: Այսօր կենտրոնի տրամադրության տակ են ուսուցման համար անհրաժեշտ բոլոր տեխնիկական միջոցները, սարքավորումները, դիտողական, (ցուցադրական) և ուսումնական պարագաները, իսկ 2014 թվականին ավարտվեց ուսուցման ճանապարհային կենտրոնի կատարելագործման հերթական նախագիծը. բացվեցին նոր պոլիգոն և արգելակման սարքավորումների նոր դասասենյակ:

- Դա լույսնորոշիկային բրիգադների համար ուսուցման յուրատեսակ տրենաժոր է, որտեղ պատկերված են արգելակման բարդ սարքերը,- հսկայական ցուցադրակներ է ներկայացնում ՀԿԵ տեղամասի հրահանգիչ, լույսնորոշիկային բրիգադների ուսուցման գծով հրահանգիչ Զարուբյուն Գրիգորյանը: -Այս դասասենյակում տեխնիկական ուսուցման անցկացումը և մեքենավարների ու վագոնավարների (վագոնագործների) գիտելիքների ստուգումն ունեն բացառիկ կարևոր նշանակություն, քանզի արգելակների կառավարման ամենափոքր սխալն անգամ կարող է աղետալի հետևանքների հանգեցնել: Առավել ևս, որ գործնականում մեր հաղորդակցության ողջ ուղին լի է բավականին զգալի թեթույթություններով և բարդ տեղամասերով: Եվ որպեսզի կարողանալ պահել սարից իջնող համարյա 3 հազար տոննա քաշ ունեցող գնացքը, անհրաժեշտ են արգելակման սարքավորումների վերաբերյալ լուրջ գիտելիքներ և իմացություն: Դա բավականին պատասխանատու գործ է. գնացքում մարդիկ են...,- ստատավոր դասավանդողի տոնով բացատրում է ՀԿԵ տեղամասային հրահանգիչը:

Արգելակման սարքավորումների դասասենյակում պարապում են մեքենավարները: Չնայած նման պարապմունքը նրանց համար առաջինը չէ (տեղեկացանք, որ երկաթգծերի անվտանգության հետ կապված աշխատողների պարապմունքները կազմակերպվում են ամեն ամիս), բոլորն ուշադրությամբ էին համակված: Այլ կերպ չէր էլ կարող լինել: Զե՞ որ գնացքում մարդիկ են...

Տեսականը միանգամից ամրապնդվում է գործնականով: Դրա համար ուսուցման ճանապարհային կենտրոնում կա ВЛ-10 էլեկտրաբարձերի մեքենավարների ուսուցման և մասնագիտական կատարելագործման համար հատուկ վագոն-տրենաժոր: Վերջերս ավարտվեց դրա ար-



դիականացման գործընթացը: «Ռուսաստանյան երկաթուղիներ» ԲԲԸ լույսնորոշիկային տնտեսության նախագծային-կոնստրուկտորական բյուրոյի մասնագետները ՀԿԵ տեղակազմակերպչ-հաշվողական կենտրոնի մասնագետների հետ համատեղ կատարելագործեցին տրենաժորի տեսահամակարգը, տեղադրեցին նոր, ավելի ժամանակակից համակարգային տեխնիկա և պրոեկտորներ: Այդ ամենը նպաստեց մեքենավարների ուսուցման համար օգտագործվող տեղանքի տեսապատկերն առավելագույնս իրական պայմաններին մոտեցնելուն: Սովորողի աշխատանքային վայրը և կառավարման վահանակը նման են էլեկտրաբարձի մեքենավարի իրական աշխատանքային վայրին և վահանակին: Ճանապարհը, որով «անցնում» է մեքենավարը, նույնպես իրական է: Մեծ էկրանին պատկերվող տեսանյութում երևում են ճանապարհի կոնկրետ հատվածներ՝ ներառյալ լուսանշանները, գծանցումները, անգամ թփերն ու ծառերը: Իմիջիայլոց, մեքենավար դառնալու համար պետք է մեծ դպրոց անցնել, այնուհետև ամենաքիչը մեկ տարի փորձ կուտակել որպես մեքենավարի օգնական, կրկին սովորել, և հետո միայն լույսնորոշիկ կառավարելու իրավունք ստանալ:

- Կին մեքենավարներ, որպես կանոն, չկան: Որովհետև կառավարման վահանակից բացի պետք է լավ իմանալ վագոնի ողջ տեխնիկական հագեցվածությունը: Պատկերացրեք, հանկարծ որևէ անսարքություն է պատահում,

տալիս ժամում 10 կմ արագություն: Այս ուղեմասում, բացատրում է հրահանգիչը, առավելագույն արագությունը ժամում 40-50 կմ է, սակայն հենց հասնում ենք դրան, պետք է սկսել արգելակումը: Իսկ արագությունը, ասեմ, միանգամից է ավելանում: Ցուցիչները տեղեկացնում են արգելակման գլաններում (ցիլինդրներում) ծնշման մասին, և սկսվում է արագության անկում: Սակայն արգելակներն այստեղ մի քանիսն են, այնպես որ պետք է ունենալ աշխատանքով ձեռք բերված հմտություն և գիտելիքներ, որպեսզի ամեն ինչ վարպետության աստիճանի հղված լինի:

Այսպիսի տրենաժորներն իսկապես հզոր միջոց են տեղաշարժման անվտանգությունն ուսուցանող հրահանգիչների ձեռքում: Այստեղ համակարգիչները հագեցված են հատուկ ծրագրերով, որոնց միջոցով ստուգվում է աշխատողների գիտելիքների և իմացության աստիճանը: Որպեսզի թեստավորումը մոտեցվի իրականությանը, համակարգիչի վրա մոդելավորվում են տարբեր ոչ ստանդարտ իրավիճակներ: Նման խնդիրների լուծումը թույլ է տալիս օբյեկտիվ գնահատել անձնակազմի պրոֆեսիոնալիզմը:

Վագոն-տրենաժորի ղեկավարի և ուսուցման ճանապարհային կենտրոնի ղեկավարի պարտականությունները կատարող Գալուստ Քոչարյանի խոսքով, ուսուցողական պարապմունքները կանոնավոր կերպով անց են կացնում տեղաշարժման ճանապարհային կառավարման աշխատողները, մեքենավարները, նրանց օգնականները և կապի աշխատողները:

Ամիսը մեկ վագոն-տրենաժորը մեկնում է տեղամասեր: Դա նույն սարքավորված, սակայն արդեն շարժական լարան են և բավանին հարմար է այն առումով, որ կարիք չկա մարդկանց կտրել արտադրությունից, ուսումնական դասասենյակն ինքը կգա անիվների վրա:

Լիանա Գոզգայան «Գոլուս Արմենիի» №12 2015 թ.

«ՀԿԵ»-ի լրահոս

«ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն աջակցել է Հայոց ցեղասպանության 100-ամյա տարելիցին նվիրված համերգի անցկացմանը

Հունվարի 30-ին Ա. Սպենդիարյանի անվան օպերայի և բալետի ազգային ակադեմիական թատրոնում կայացավ Հայոց ցեղասպանության գոհերի հիշատակի 100-ամյակին նվիրված Հայաստանի ազգային ֆիլհարմոնիկ նվագախմբի համերգը, որին մասնակցում էր հայտնի կոմպոզիտոր և դաշնակահար Ալեքսեյ Կուրբատովը:

Նրա կատարմամբ Երևանում առաջին անգամ հինգ թիվ 2 Դաշնամուրի կոնցերտը՝ Դավիթ Մնացականյանի թեմաներով (երկ 27):

Համերգի հովանավորներից էր նաև «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ն: Այսպիսով, Ընկերությունը շարունակում է աջակցել Հայաստանում հասարակական և մշակութային միջոցառումների անցկացմանը:

Երիտասարդ երկաթուղայինները Ֆրանսիային հայտնեցին իրենց կարեկցանքը...

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ Երիտասարդական խորհրդի ներկայացուցիչները հունվարի 11-ին այցելեցին Հայաստանում Ֆրանսիայի դեսպանատուն՝ հարգանքի տուրք մատուցելու երկրում տեղի ունեցած վերջին ահաբեկչական ակտերի գոհերի հիշատակին:

Երիտասարդները ծաղիկներ և մուսեր դրեցին դեսպանատան ցանկապատի մոտ՝ իրենց գորակցությունը հայտնելով Ֆրանսիայի ժողովրդին:

ՀԿԵ աշխատողների ակցիան տեղի ունեցավ նույն օրը, երբ ավելի քան 3 մլն մարդ էր դուրս եկել Ֆրանսիայի փողոցներ՝ հունվարի 7-9-ը երկրում տեղի ունեցած ահաբեկչությունների գոհերի հիշատակը հարգելու համար: Փաղիզում կազմակերպված ակցիաներին, բացի Ֆրանսիայի դեսպանությունից, մասնակցել է նաև օտարերկրյա պետությունների ավելի քան 50 պատվիրակություն:

... և հարգեցին Գյումրիում սպանված Ավետիսյանների ընտանիքի հիշատակը

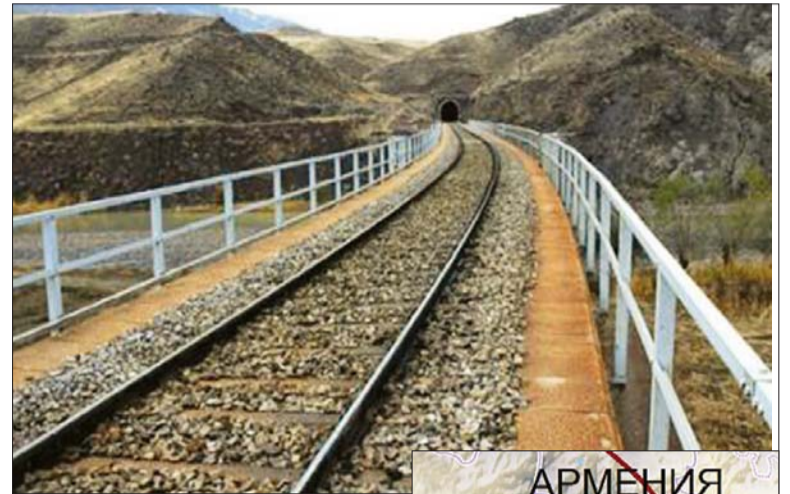
«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ Երիտասարդական խորհրդի ներկայացուցիչները հունվարի 13-ին մասնակցեցին Ազատության հրապարակում անցկացված մոմավառությանը՝ ի հիշատակ Գյումրիում սպանված Ավետիսյանների ընտանիքի:

Հրապարակը բազմամարդ էր. մարդիկ մոմերով եկել էին հարգանքի տուրք մատուցելու Ավետիսյան ընտանիքի 6 անդամների հիշատակին:

Армению следует поторопиться

со строительством железной дороги в направлении Ирана

Ի ձեռք բերելու նպատակով Երևանում Կեդենտրանսերվիսը (Kedentranservice) ընդունել է 10 միլիարդ ԵՄԼ (Worldwide Energy Logistics Ltd.)-ի առաջարկը, որով 2015 թվականից կսկսվի Երևան-Մերեն ճանապարհի վրա երկաթուղու կառուցումը:



Երևանում Կեդենտրանսերվիսը (Kedentranservice) ընդունել է 10 միլիարդ ԵՄԼ (Worldwide Energy Logistics Ltd.)-ի առաջարկը, որով 2015 թվականից կսկսվի Երևան-Մերեն ճանապարհի վրա երկաթուղու կառուցումը:

Ինչպես նաև Երևանում կառուցվելու է Երևան-Մերեն ճանապարհի վրա երկաթուղու կառուցումը, որի երկարությունը կազմի 102 կմ:

Սա առաջին քայլն է Երևան-Մերեն ճանապարհի վրա երկաթուղու կառուցման համար: Երևան-Մերեն ճանապարհի վրա երկաթուղու կառուցումը կսկսվի 2015 թվականից:

Սա առաջին քայլն է Երևան-Մերեն ճանապարհի վրա երկաթուղու կառուցման համար: Երևան-Մերեն ճանապարհի վրա երկաթուղու կառուցումը կսկսվի 2015 թվականից:

Սա առաջին քայլն է Երևան-Մերեն ճանապարհի վրա երկաթուղու կառուցման համար: Երևան-Մերեն ճանապարհի վրա երկաթուղու կառուցումը կսկսվի 2015 թվականից:

Սա առաջին քայլն է Երևան-Մերեն ճանապարհի վրա երկաթուղու կառուցման համար: Երևան-Մերեն ճանապարհի վրա երկաթուղու կառուցումը կսկսվի 2015 թվականից:

Սա առաջին քայլն է Երևան-Մերեն ճանապարհի վրա երկաթուղու կառուցման համար: Երևան-Մերեն ճանապարհի վրա երկաթուղու կառուցումը կսկսվի 2015 թվականից:

Սա առաջին քայլն է Երևան-Մերեն ճանապարհի վրա երկաթուղու կառուցման համար: Երևան-Մերեն ճանապարհի վրա երկաթուղու կառուցումը կսկսվի 2015 թվականից:

Սա առաջին քայլն է Երևան-Մերեն ճանապարհի վրա երկաթուղու կառուցման համար: Երևան-Մերեն ճանապարհի վրա երկաթուղու կառուցումը կսկսվի 2015 թվականից:



Խոսքը ժլատ է, գործն՝ առատ

Ասում են՝ չխոսկան մարդկանց խոսքը ժլատ է, գործը՝ առատ: Էմին Ներսիսյանը ձեռք օրինակ մարդը խոսելու հետ գլուխ չունի: Համեստ, զուսպ երկտասարդ է: Բարկե, դրական հատկանիշ է համեստությունը, բայց երբ մեջտեղը գովելի աշխատանք կա, արժե, շատ արժե խոսեցնել չխոսկանին, մանավանդ երբ խոսքը իր կարիերայում հաջողված, առավել ևս բանիմաց երկտասարդ մասնագետի մասին է:

Դուրս է: Միայն երկաթուղային, երկաթուղային ընտանիքի անդամը կարող է զգալ ու հասկանալ այս ամենի էությունն ու արժեքը:

Փոխադրումների կազմակերպում և կառավարում մասնագիտությունը Էմին Ներսիսյանն ստացել է Երևանի ճարտարագիտական համալսարանում: Մի քանի տարի է իր աշխատանքը և սիրով էլ կատարում է: Չի սիրում, սակայն, դուրսը տեղում: Տանը նրա երեսը չեն տեսնում՝ աշխատանք, աշխատանք, նորարարություններ: Մի կողմից զինվում է գիտելիքներով՝ ուսանում է մագիստրատուրայում, մյուս կողմից՝ նորարարական առաջարկներ անում: տեխնոլոգիաների բարեփոխման ծրագրեր է կազմում, բայց շատ զգուշորեն: օպտիմալացումը՝ օպտիմալացում, սակայն պետք է նաև մտածել, որ մարդկանց անաշխատանք չհողմես: Այլ խոսքով բարեփոխումները պետք է զուգակցվեն աշխատակիցների թվակազմի պահպանմամբ:

Նշենք Էմին Ներսիսյանի նորարարական առաջարկություններից մեկը: 2009-ին վերագործարկվել է տեսակավորման կիսաբյուրակը, ինչն արագացրել է վազոնսպտույտը:

Երկու երեխաների հայր է: Ասում է՝ ընտանիքս ինձ պահեց Հայաստանում: Ճիշտ որ, շատերի պես նա էլ կարող էր երկրից հեռացողների քարավանների մեջ լինել: Փառք Աստծո, չեղավ: «Հայրենիքս, ընտանիքս, ծնողներիս շատ եմ սիրում», - ասում է:

Սուսաննա Մարտիրոսյան

Вице-премьер, министр экономики и устойчивого развития Грузии Георгий Квирикашвили не видит никаких оснований для того, чтобы ставить вопрос о строительстве каких-то новых дорог из РФ в Грузию.

Тбилиси не готов обсуждать вопрос о новых дорогах из России

«Более того, в данном контексте рассматривать вопрос строительства какой-то дополнительной дороги абсолютно нецелесообразно», - добавил министр.

«Это процесс, который происходит независимо от нас», - сказал министр, подчеркнув, что «это не двустороннее, а одностороннее движение, к которому мы (Грузия - ИФ) не присоединились».

Накануне российские СМИ сообщили о том, что в правительстве Ингушетии обсуждали вопросы строительства автомобильной и железной дорог для сообщения с Грузией. Также отмечалось, что по итогам совещания было принято решение «сформировать и направить экспортную группу с целью изучения возможности строительства дорожной инфра-

структуры и обсуждения данного вопроса с властями Грузии».

В настоящее время между Грузией и Россией функционирует единственная дорога, проходящая через Дарьяльское ущелье в направлении Северной Осетии. Эта дорога из-за природных явлений, особенно весной и зимой, часто выходит из строя.

Интерфакс

Շավարշ Վարդանյան. ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ԵՎ Ո՛Չ ՄԻԱՅՆ

Վարդանյան Շավարշ Բարեղամի, Վարդանյան Բարեղամ Շավարշի. պարզ է՝ հայր եւ որդի են (և դեռ կրկնվող պտույտ կա՝ Վարդանյան Շավարշ Բարեղամի. նա էլ թոռն է), երկուսն էլ երկաթուղու նվիրյալներ: Որդին շարունակում է աշխատել այս ասպարեզում, հայրը, ավաղ, արդեն չկա:

Փոխարենը կա նրա գործը, նրա ստեղծարար ձեռքերի, վարպետության հետքը Հայաստանի երկաթուղու: Որդին՝ Բարեղամը, այդպես էլ ասում է՝ Հայաստանում չկա մի կայարան, որ կառուցված չլիի Շավարշ Վարդանյանի մասնակցությամբ: Առանձնապես մեծ է վար-



պետի ներդրումը Երևանի կայարանի գմբեթի կառուցման գործում:

1952-ից Շավարշն աշխատանքի է անցել Երկաթգծի քաղաքացիական կառույցների ուղեմասում որպես քարտաշ-որմնադիր, նույն տարին էլ սկսվել է Երևանի կայարանի շենքի կառուցումը, որն ավարտվել է 1956-ին, սակայն դեռևս առանց գմբեթի: Ուղիղ տասը տարի անց՝ 1966-ին, որոշվել է կայարանի շենքի վրա գմբեթ կառուցել: «Աշխատանքից հետո էլ տանը հայրս էլի գործից էր խոսում, արտահայտում իր ուրախությունը, որ մեր կայարանն էլ շուտով գմբեթ կունենա», - պատմում է վարպետ Շավարշի որդին՝ Բարեղամը:

Շատերն են իրենց ծանապարհն անցել վարպետ Շավարշի ձեռքի տակ, նրանից վարպետության, նաև կյանքի դասեր առել, սովորել նրա պես հմտորեն քարին ձև տալ, հասկանալ, զգալ ու ապրել քարը քարին դնելով կառույցը վեր բարձրացնելու հաճույքն ու կարևորությունը:

Քաղաքում ծանաչված ու հարգված մարդ էր վարպետ Շավարշը՝ իր ձեռքի շնորհքով, կոկիկ, տեղը-տեղին, գործով, լավ արհեստավորի, կարգին մարդու համբավ ունեռ: Երբ լավ որմնադիր էր պետք, մարդիկ մատնացույց էին անում վարպետ Շավարշին: Շատերի տներում էր գործ արել, շատերն էին տեսել նրա հունարը: Որդին նաև հիշում է՝ ինչպես էր հայրը քարը հղկում ու Ջիվանի երգում:

Երկաթուղին Վարդանյանների ընտանիքի



յուրովի «ընտանեկան օջախն» է եղել: Շավարշ Վարդանյանի բոլոր չորս զավակները երկաթուղու աշխատողներ էին: Ասենք, որդիներից մեկը՝ Բարեղամը, մինչ օրս էլ երկաթուղում է: Սկսել է բանվորությունից, 16 տարի շարունակ եղել է Երևանի կայարանապետը, այժմ էլ Հարավկովկասյան երկաթուղու փոխադրումների տնօրինության արհկոմի նախագահն է:

...Աղեն քանի՜ տարի է, ինչ վարպետ Շավարշի մուրճը չի գնգում: Սակայն նրա որդիներն ու թոռները իրենց որդիների ու թոռների ձեռքը բռնած՝ կթայլեն նրա կառուցած շինությունների կողքով ու հպարտորեն կասեն՝ սա իմ պապն է կառուցել:

Սուսաննա Մարտիրոսյան

Երկաթուղային թումանյանական օր

Անցած տարվա գարնանը Թումանյան կայարանում վերադասի կողմից ստուգումներ եղան. պարզվեց, որ կայարանի շենքը անմխիթար վիճակում է:

Հարկավ, վերադասը պիտի ծրագրեր առաջիկա ամիսները: Սակայն Թումանյան կայարանի աշխատակիցներն իրենց հերթին տիրոջ արտացավությամբ խթանեցին բարենորոգման աշխատանքները՝ հայտնելով իրենց ցանկություն-խնդրանքը առաջիկա սեպտեմբերյան տոնին ընդառաջ Թումանյան կայարանը վերափոխված տեսնել:

Երկաթուղայինները, ամեն մեկը իր ճակատում, գործի անցան: Թումանյան կայարանում կազմակերպված միջոցառմանը նրանք կազմ ու պատրաստ էին: Արտաքին նորոգումն իր հերթին, սակայն կայարանը հարստացավ և մեծ բանաստեղծին հարիր դարձավ նաև հոգևոր իմաստով: Այս փոքրիկ կայարանում բացվեց Թումանյանի թանգարան: Այն հանճարեղ լոռեցուն վերաբերող իրերով համալրելու նպատակով բանաստեղծի երևանյան տուն-թանգարանը նորաստեղծ



թումանյանական օջախին նվիրեց բանաստեղծի մի գեղեցիկ լուսանկար:

Միջոցառմանը դատարկածեռն չէր եկել նաև բանաստեղծի ծննդավայր Դսեղում գործող տուն-թանգարանի կոլեկտիվը՝ տնօրեն Ռոզա Դազունյանի գլխավորությամբ: Նրանք իրենց հետ բերել էին բանաստեղծի տոհմաձայնի պատկերներով մի շարք գրքեր, որոնք այստեղ գտան իրենց նոր հանգրվանը: Ազգային արխիվից

էլ խոստացել են նորաբաց թանգարանին փոխանցել բանաստեղծի հոր նամակը ուղղված Թիֆլիսի նահանգապետին: Այս միջոցառմանը սիրով իրենց մասնակցությունն էին բերել մոտակա կայարանների՝ Ալավերդու, Մանասիանի երկաթուղայինները:

Երկաթուղայինների հետ թումանյանցիների այս հանդիպումը վերածվեց թումանյանական յուրահատուկ տոնի. օրը լցված էր Թումանյանով էլ

նրա բանաստեղծություններն արտասանեցին, էլ «Անուշից» երգեցին... Հուզումնալից էր Թումանյանի կայարանապետ Անուշ Թումանյանի՝ ներկաների անունից ասված խոսքը՝ «Ուրախ եմք, շնորհակալ ենք...»:

Ամենակարևորը՝ որոշվեց այս հրաշալի միջոցառումը ավանդաբար դարձնել ամենամյա:

Սուսաննա Մարտիրոսյան

ПОЗДРАВЛЯЕМ НАШИХ ЮБИЛЯРОВ

60 лет

- 3 февраля** Саргсян Ваграм Ясабекович, старший ОВР 5-ого разряда
- 6 февраля** Микаелян Микаел Геворгович, монтер пути
- 17 февраля** Акопян Фердинант Арамович, составитель 4-го разряда с обязанностями стрелочника.
- 23 февраля** Чандоян Мгер Мкртычевич, ведущий инженер
- 5 марта** Сукиасян Корюн Вагинакович, помощник машиниста. Дефектоск.-путеизм. МТКП
- 10 марта** Кочарян Галуст Андраникович, начальник вагона-тренажера
- 23 марта** Жамгарян Сусанна Жориковна, техник


50 лет

- 3 февраля** Саносян Мкртыч Гришаевич, помощник машиниста тепловоза маневровых работ
- 23 февраля** Тадевосян Тадевос Карапетович, машинист
- 23 февраля** Нороян Меружан Альбертович, монтер пути
- 27 февраля** Аветисян Арам Перчевич, монтер пути
- 9 марта** Варданян Сусанна Вараздатовна, специалист по кадрам
- 14 марта** Егиазарян Гагик Вагинакович, помощник машиниста эл.воза
- 14 марта** Тамирян Армен Рафикович, начальник отдела
- 16 марта** Мартиросян Амазасп Макитонович, ОВР 4-ого разряда

40 лет

- 28 марта** Агабегян Надежда Жораевна, ведущий инженер

Հայաստանի ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ



ՀԿԵ ՓԲԸ-ի ամսաթերթ

Խմբագրական կոլեգիա

Խմբագրության հասցեն՝ ՀՀ, Երևան, Տիգրան Մեծի պող. 50:

Հեռ.՝ 010 57-50-02

Էլ. փոստ՝