

# ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ Երկաթուղային

# 16 (63)

ՀՈՒՆՎԱՐ-ՄԱՐՏ, 2019

ՀԿԵ ՓԲԸ-ի  
ամսաթերթ

## Երկաթուղային փոխադրումներն աճում են

« Հ ա ր ա Վ կ ո Վ կ ա ս յ ա ն երկաթուղի» ՓԲԸ գլխավոր տնօրեն Սերգեյ Վալկոն մարտի 4-ին կայացած խորհրդակցությանը ներկայացրեց 2019 թվականի հունվար-փետրվար ամիսների աշխատանքի արդյունքները: Երկաթուղային ընկերության փոխադրումները աճում են 51,2 հազար ուղևոր, ինչը 9,4%-ով գերազանցում է նախորդ տարվա ջրհանդիսատեսին: Ընդ որում, միջազգային ուղևորափոխադրումներն ավելացել են 20%-ով, իսկ տեղական՝ 8,8%-ով: Բարելավվել են նաև երկաթուղու աշխատանքի մի շարք որակական ցուցանիշներ՝ գնացքի միջին քաշ, լոկոմոտիվի միջին օրական արտադրողականությունը և վազք, տեղամասային և տեխնիկական արագություններ: Հունվար-փետրվարին կատարվել է նաև 2 արժակազմի վերանորոգման ծրագրեր, ընդ որում, վագոնների ընթացիկ վերանորոգումը աճել է 21%-ով, լոկոմոտիվների ընթացիկ սպասարկումը՝ 7%-ով, իսկ ընթացիկ վերանորոգումը՝ 14,5%-ով: Ընկերության ղեկավարը հատուկ կարևորեց անվտանգության հարցը,



Նշելով, որ 2019 թվականին գծի գնահատականը բարելավվել է 2 կետով՝ կազմելով 74 միավոր: Սերգեյ Վալկոն կարևորեց գծի առողջացման ու վերանորոգման, էլեկտրաֆիկացման և էներգամատակարարման, ինչպես նաև կապի և հեռամեխանիկայի տնտեսություններին արդիականացման և արդիականացման և արդիականացման ուղղությամբ աշխատանքները: Ընկերության առաջնային խնդիրների շարքում «ՀԿԵ» ՓԲԸ գլխավոր տնօրենը նշեց անկայուն եղանակային պայմաններում երկաթուղու անխափան աշխատանքը, բեռնա- և ուղևորափոխադրումների նոր ծավալների և քաղաքի եկամտային և ծախսային հոդվածների բալանսի, աշխատանքի արտադրողականության աճի ապահովումը:



## ՀԿԵ-Ի ՀԱՃԱՆՈՐԳՆԵՐԸ ՔՎԵԱՐԿՈՒՄ ԵՆ ԻՐԵՆՑ ՄԱՍՆԱԿՑՈՒԹՅԱՄԲ

Վերջերս «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունը պայմանագիր է ստորագրել իր խոշորագույն պատվիրատուներից մեկի՝ GeoProMining Gold ընկերության հետ: Պայմանագիրը վերաբերվում է Սոթքի հանքի ղեպի Արարատի ոսկու կորզման ֆաբրիկա հանքաքարի բեռնափոխադրումներ իրականացմանը: Բեռնափոխադրումների ավելացումը նախատեսված է ոչ միայն այս ուղղությամբ, այլ պատճառով ՀԿԵ-ն վերակազմավորվում է պայմանագրեր նաև այլ գործընկերների հետ: Ընկերության գործունեության, ապագա աշխատանքի և մի շարք խնդիրների արդյունավետ լուծման մասին մենք գրուցեցինք «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ գլխավոր տնօրեն Սերգեյ Վալկոյի հետ:

- Պարոն Վալկո, ՀԿԵ-ն տեխնիկապես ի վիճակի է ապահովել տարեցտարի աճող երկաթուղային բեռնափոխադրումները Հայաստանում և երկրից դուրս:

- Հարավկովկասյան երկաթուղու համար գործընկերական հարաբերությունների հուսալիությունը կարևորագույն կոմպոնենտներից և այսօր մենք կարևորում ենք հստակ թվերի պայմանագրերով արձևագրումը: Դրանց հիման վրա ենք մենք կատարելու բեռնափոխադրումների իրականացման գծով մեր պարտավորությունները հաջորդ տարի: Օրինակ, GeoProMining Gold-ի պատվերի ավելացումը 100 հազար տոննայով խիստ կարևոր է երկաթուղու համար, ինչպես և այլ գործընկերների հետ աշխատանքը: Մենք պարտավոր ենք ապահովել պատվերների կատարումը շարժակազմով, ինչպես բարձր, այնպես էլ վազոնային: Տեխնիկապես մենք պատրաստ ենք ապահովել մեր գործընկերների և հաճախորդների կողմից ներկայացվող բոլոր պահանջները: Եթե մի քանի տարի առաջ բեռնատար գնացքները կազմված էին 18 վագոնից, ապա այժմ մենք փոխադրում ենք արդեն 330 վագոն: Այսինքն, մենք հանել ենք արագության, ենթակառուցվածքի, էներգետիկայի հետ կապված սահմանափակումները: Բեռնափոխադրումների իրականացման համար մենք աշխատում ենք ոչ միայն ենթակառուցվածքի արդիականացման, այլև բոլոր սահմանափակումների վերացման ուղղությամբ:

Այսպես, միայն Սևանի ուղղության վրա Սոթքից Արարատ տանող գծի արդիականացման համար վերջին երեք տարիների ընթացքում մենք կապիտալ վերանորոգել ենք 30 կմ: Միայն Սևանի ուղեմասում տեղադրվել է 48 հազար երկաթբետոնե կոճ: Գծի ամրացումը կատարվում է մշտապես, մենք կիրառում ենք նոր տեխնոլոգիաներ: Ու դա արդյունք է տալիս:

Ընդգծելով, որ նշված երկաթբետոնե կոճերն արտադրվում են Հայաստանում՝ Վանաձորում, նրանք համապատասխան հավաստագրեր ունեն, գերազանց որակի են: Կարևոր է, որ մեր կողմից պահանջված արտադրանքը, օրինակ, նույն կոճերը, այժմ արտադրվում են Հայաստանում: Նման կերպով մենք աջակցում ենք տեղական արտադրողներին: Դեռ 10 տարի առաջ մենք որոշում ենք ընդունել, որ որակյալ արտադրանքի առկայության պարագայում ՀԿԵ-ն առավելություն տալու է տեղական արտադրողներին:

- Դուք շարունակում եք վերանորոգել երկաթուղային տեխնիկական Գյումրիում, այլ ոչ թե Թբիլիսիում:

- Մենք արտաքին ծառայություններից օգտվում ենք միայն բացառիկ դեպքերում, միայն եթե խոսքը գնում է բարդ հանգույցների և ագրեսիվ վերանորոգման մասին, ինչը պահանջում է հատուկ տեխնոլոգիաներ: 2014 թվականից լոկոմոտիվների անվազույցների վերանորոգում մենք իրականացնում ենք Գյումրիում: Այսօր անհրաժեշտություն չկա պատվիրել նման աշխատանք Վրաստանում: Ձերմաքարչերի և էլեկտրաքարչերի ընթացիկ վերանորոգումն ամեն 400 հազարական կիլոմետրից հետո նույնպես իրականացվում է Հայաստանում: Մեր հնարավորություններն ավելցել են մեր աշխատողների որակավորման աճին գուցա հեռու: Դա թույլ է տալիս վճարել աշխատավարձ մեր աշխատողներին և չծախսել գումարներ հանրապետությունից դուրս:

- Ընկերությանը հաճախ քննադատում են խեղճությունների բացակայության համար, որ դուք համահանգ չեք ծամանակին: Համաձայն եք:

- Գոյություն ունի համարժեքության հասկացությունը: Երբեմն ասում են, որ չեն ապահովվում փոխադրումներ: ՀԿԵ-ն այսօր կարող է փոխադրել 5 մլն տոննա բեռ առանց լրացուցիչ ներդրումների: Դա իրատեսական

## ԱՌԱՋԻՆ ԱՆԳԱՄ ԳԵՊԻ ԴՐՂՋՍԱՆ

« Հ ա ր ա Վ կ ո Վ կ ա ս յ ա ն երկաթուղի» ՓԲԸ-ն առաջին անգամ կազմակերպել է իրականացրել է բեռնափոխադրումներ 192 երկաթուղային կայարան և 7 երկրների սահման անցնելուց հետո՝ 2019 թվականի հունվարին ԿՈՄԱՏՍԻ ՔՍ 300 էքսկավատորը հասել է դրոզդական կամուրջի բաղաձայն այս բեռնափոխադրումներին և մեկ իրականացվել էր Հայաստանում Komatsu-ի պաշտոնական ներկայացուցիչ, «ԻԿՕ Մաշիների» ՍՊԸ-ի պատվերով: Տեխնիկայի փոխադրումը Կարմիր Բլուր կայարանից մինչև Ալամեդի կայարան անցել է նախատեսվածի համաձայն, ինչին նախորդել է լուրջ նախապատրաստողական աշխատանք՝ այդ թվում փոխադրումի համաձայնեցումը 7 երկաթուղային վարչությունների և մեկ նավահանգստի հետ:

« Հ ա ր ա Վ կ ո Վ կ ա ս յ ա ն երկաթուղի» ընկերության մասնագիտական մոտեցումը և աշխատակիցների փորձը, համագործակցությանը բեռնման և բեռնաթափման աշխատանքներ իրականացնող «Ապավեն Տերմինալ» ՓԲԸ-ի

հետ, թույլ տվեցին մշակել առավել բարձր ցուցանիշներ գին ունեցող որակյալ ծառայություն: Նման ոչ ստանդարտ չափեր ունեցող տեխնիկայի դեռևս միակ փոխադրումը Դրոզդան իրագործվել է հաջող, ինչը բարձր գնահատական արժանացավ «ՀԿԵ» ՓԲԸ գործընկերոջ կողմից: «ԻԿՕ Մաշիների» ՍՊԸ լոգիստիկայի գծով տնօրեն Վահե Հակոբյանը նշեց.

- Ընկերության անունից



Շարունակությունը՝ 3-րդ էջում

«ՀԿԵ» ՓԲԸ ԳԼԽԱՎՈՐ ՏԵՕՐԵՆԻ ԷԿՈՆՈՄԻԿԱՅԻ և ՖԻՆԱՆՍՆԵՐԻ ԳԾՈՎ ՏԵՂԱԿԱԼ ԵՆՆԵՆԿՎԵԼ Ե ՌՈՄԱՆ ՍԱՎՉԵՆԿՈՆ



«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ գլխավոր տնօրենի Էկոնոմիկայի և ֆինանսների գծով տեղակալ նշանակվել է Ռոման Վիկտորի Սավչենկոն:

Ռոման Սավչենկոն ծնվել է 1977 թվականի հոկտեմբերի 15-ին Դնի Բոստովում: Ավարտել է Բոստովի հաղորդակցության ոլորտի պետական համալսարանը՝ «Էկոնոմիկա և կառավարում ձեռնարկությունում» մասնագիտությամբ: Տնտեսագետ-մենեջեր:

Երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտում աշխատում է 1999 թվականից: Տարբեր շրջաններում զբաղեցրել է Պրիվոլժեի երկաթուղու 312 Գծային մեքենայացված կայանի տնտեսագետի, կարգերի և սոցիալական հարցերով պետի տեղակալի, Հյուսիսկովկասյան երկաթուղու ֆինանսական ծառայության բաժնի պետի տեղակալի և պետի, Նույն ծառայության պետի տեղակալի, տեղի մասնաճյուղի համալսարանի կառավարման Հյուսիսկովկասյան տնօրինության ֆինանսների և Էկոնոմիկայի գծով պետի տեղակալի պաշտոնները:

2019 թվականի մարտի 19-ից՝ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ գլխավոր տնօրենի Էկոնոմիկայի և ֆինանսների գծով տեղակալ:

Կապ կա

Շատերն պատկերացում են բավականին ռելսեր և գնացքներ: Երկաթուղին բարդ համալիր է, որի կազմում գործում են կառավարման և հաղորդակցության ապահովման համակարգեր:

Ժամանակակից գործունեության բաղադրիչներից է ավտոմատացման և կապի ոլորտը: Հարավկովկասյան երկաթուղում այդ ոլորտի համար պատասխանատու է հեռամեխանիկայի, հեռամեխանիկայի և կապի ձեռնարկությունը: Երկաթուղում կապի ծառայությունները մասնագիտական լեզվով կոչվում են Շ կամ ՇԶ, ավանդական լարային մաս /«журовая часть»/ բառակապակցությունից: Չնայած որ Սամվել հաջատրյանի ղեկավարած ավտոմատիկայի,

խնդիրները:

- Անցյալ տարի մեք սեփական ուժերով վերականգնեցին սլաքների և ազդաշանների էլեկտրական կենտրոնացված կառավարումը 2 ող կայարանում, որտեղ գնացքների շարժը ամենաինտենսիվներից մեկն է ՀԿԵ-ում, - Նշում է հաջատրյանը. - Այս տարիների ընթացքում վերականգնվել և վերազինվել են 9 կայարաններ, 277 կմ երկաթուղու ռևեցող 26 կայարան և 23 միջուղի հագեցվել են կիսավտոմատ միկրոպրոցեսորային արգելափակման համակարգով, վերականգնվել են կորցված աշխատանքային փաստաթղթեր, ստեղծվել ախտորոշման և մշտադիտարկման կենտրոնական կետ: Չորս խոշոր կայարաններում ներդրվել են կայարանի հերթապահի ավտոմատացված աշխատանքներ, ինչը թույլ է տալիս կառավարել նաև հարևան կայարանների աշխատանքը: Ընդհանուր առմամբ, ոլորտում կատարված աշխատանքները

ստորաբաժանում և աշխատում է Երևան-Գյումրի հատվածի 4 գծանցներում ավտոմատ ազդանշանային միկրոպրոցեսորային համակարգի ներդրման շուրջ: Տվյալ հատվածում գնացքների արագությունների ավելացման պարագայում նման համակարգերի առկայությունը գծանցներում խիստ արդիական է: Ավտոմատիկայի և կապի ձեռնարկության լայնածավալ տեխնոլոգիաների և նոր շրջանակներում 10 տարիների ընթացքում Հարավկովկասյան երկաթուղին ստեղծել է օպտիկամանրաթելային կապի միջոցով տվյալների փոխանցման գերարագ ցանց, որը տարածվում է երկաթուղու ողջ ենթակառուցվածքի վրա: Այժմ ընկերությունն ունի Հայաստանում օպտիկամանրաթելային կապի ամենատարածված համակարգ, որը երկարությունը կազմում է 460 կմ: Այդ ցանցի



հեռամեխանիկայի և կապի ձեռնարկությունում «լարերը» արդեն վաղուց փոխարինվել են համակարգիչներով, մոնիտորներով և օպտիկամանրաթելային կապով՝ ստորաբաժանումը դեր կրում է ավանդական Շ մասնագիտական անվանումը: Ներկա պահին այստեղ են աշխատում ավելի քան 200 տարբեր մասնագետներ՝ ազդանշանային և կենտրոնացման և արգելափակման, ռադիո, օպտիկամանրաթելային, թվային օպերատիվ-տեխնոլոգիական կապ:

Ինչպես նաև ղեկավարում է ձեռնարկությունը «ՀԿԵ» ՓԲԸ ստեղծման պահից՝ 2008 թվականից: - Շատ բան է փոխվել վերջին 10 տարիներին, - պատմում է կապի համար պատասխանատու գլխավոր մասնագետը. - Այն ժամանակ իրավիճակը, մեղմ ասած, մտահոգիչ էր: Միայն մի բանի թիվ կար: 2009 թվականին երկաթուղում արձանագրվել էր ավտոմատիկայի, հեռամեխանիկայի և կապի սարքավորումների խափանման 814 դեպք: 2018 թվականի արդյունքներով մեզ հաջողվել է կրճատել այդ թիվը մինչև 75-ը: Եվ սա հաշվի առնելով, որ այս տարիներին մեր ձեռնարկությունը վերականգնում և լայտացնում էր համապատասխան համակարգերը: Այսօր մեք կիրառում ենք անհամեմատ ավելի մեծ բանակությամբ սարքավորումներ, բայց խափանումները անհամեմատ քիչ են՝ մոտ 11 անգամ:

Ավտոմատիկայի և կապի ձեռնարկությունում լուծում են ոչ միայն աշխատանքի և երթևեկության օպտիմալացման, այլև անվտանգ շահագործման

ՀԿԵ-ի գործունեության սկզբից գնահատվում են 3,8 մլրդ դրամի չափով: 2018 թվականին էլեկտրական էներգիայի և համակարգիչների արդիականացմանն ու վերանորոգմանը ուղղվել է մոտ 150 մլն դրամ:

- Անցյալ տարի ավարտվել է Շորժա-2 ող հատվածի արգելափակման և կիսավտոմատ համակարգի վերականգնումը, որը չէր գործում 90-ականների սկզբից: Սևան-2 ող հատվածում տեղադրվել են 135 կմ օպտիկամանրաթելային մալուխներ: Արդյունքում ապահովվել ենք առանց կանգառների երթևեկությունը Արարատ-2 ող հատվածում: 2017 թվականի ղեկոնտրոլի վերականգնվել է էլեկտրական էներգիայի և կապի համակարգը Երևանի Կարմիր Բլուր կայարանում, որը Նույնպես չէր գործում 90-ականների սկզբից: Այնտեղ տեղադրվել են ավելի քան 500 նոր սարքավորումներ: Բոլոր աշխատանքները կատարվել են սեփական ուժերով և բացառապես մեր ձեռնարկության մասնագետների որակավորման կատարելագործման շնորհիվ, - պատմում է ձեռնարկության պետը:

Ինչպես նաև ղեկավարում է Երևան-Գյումրի հատվածի 4 գծանցներում ավտոմատ ազդանշանային միկրոպրոցեսորային համակարգի ներդրման շուրջ: Տվյալ հատվածում գնացքների արագությունների ավելացման պարագայում նման համակարգերի առկայությունը գծանցներում խիստ արդիական է: Ավտոմատիկայի և կապի ձեռնարկության լայնածավալ տեխնոլոգիաների և նոր շրջանակներում 10 տարիների ընթացքում Հարավկովկասյան երկաթուղին ստեղծել է օպտիկամանրաթելային կապի միջոցով տվյալների փոխանցման գերարագ ցանց, որը տարածվում է երկաթուղու ողջ ենթակառուցվածքի վրա: Այժմ ընկերությունն ունի Հայաստանում օպտիկամանրաթելային կապի ամենատարածված համակարգ, որը երկարությունը կազմում է 460 կմ: Այդ ցանցի

հնարավորություններից են օգտվում նաև կողմնակի ընկերություններ, որոնք չունեն ելք Հայաստանի հեռավոր շրջաններ: Օրինակ, բջջային կապի օպերատորները վարձակալում են ընկերության ցանցը երկրի հեռավոր շրջանների հեռախոսային և ինտերնետ կապով ապահովելու համար: Այսպիսով Հարավկովկասյան երկաթուղու օպերատորները են թեթևաբեռնի և ծանրաբեռնի նպաստում է հանրապետությունում կապի համակարգի զարգացմանը:

- Այս տարիներին ներդրված 17 կառավարման ավտոմատացում: Հարկ է նշել, որ երկաթուղու աշխատանքի ավտոմատացումը տևական գործընթաց է, որն ապահովում է ոչ միայն երթևեկության անվտանգության բարձր մակարդակը, այլև երկաթուղու շահագործման ժամանակակից պահանջները, ինչը դրական կորպով ազդում է երթևեկության որակի և անվտանգության վրա: Եվ սա թույլ է տալիս ասել, որ այսօր երկաթուղում կա և ավտոմատիկա, և կապ, - նշում է հաջատրյանը:



«ՀԿԵ» ՓԲԸ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԳԾՈՎ ԳԼԽԱՎՈՐ ՏԵՕՐԵՆԻ ՏԵՂԱԿԱԼ ԵՆՆԵՆԿՎԵԼ ԳԱՎԻԹ ՎԱՐԳԱՆՅԱՆԸ

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ անվտանգության գծով գլխավոր տնօրենի տեղակալ նշանակվել է Դավիթ Ռաֆիկի Վարդանյանը:

Դավիթ Վարդանյանը ծնվել է 1978 թվականի մարտի 5-ին Երևանում: 2000 թվականին ավարտել է Դիզայնի և տեխնոլոգիաների Մոսկվայի պետական համալսարանը՝ «Էկոնոմիկա և կառավարում թեթև արդյունաբերության ձեռնարկությունում» մասնագիտությամբ: Տնտեսագետ-մենեջեր:

2003-2018 թթ. զբաղեցրել է տարբեր պաշտոններ Հայաստանի Հանրապետության կառավարության առընթեր Պետական եկամուտների կոմիտեի մաքսային հսկողության վարչությունում՝ մաքսային ինսպեկտոր, ավագ մաքսային ինսպեկտոր, մաքսային հսկողության կազմակերպման բաժնի պետ, մաքսային գործի կազմակերպման և զարգացման բաժնի պետ: Մաքսային ծառայության մայրը:

2019 թվականի մարտի 7-ին նշանակվել է «ՀԿԵ» ՓԲԸ անվտանգության գծով գլխավոր տնօրենի տեղակալ:





# Железнодорожник # 16 (63)

## АРМЕНИИ

Газета  
ЗАО ЮКЖД

ЯНВАРЬ-МАРТ, 2019

### ДЕМОНСТРИРУЮТ РОСТ

**ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР** ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» Сергей Валько на селекторном совещании 4 марта подвел итоги работы железной дороги в январе-феврале 2019 года. В целом, объем грузовых перевозок за первые два месяца года на 4,9% превысил показатель аналогичного периода 2018 года, грузооборот увеличился на 9%, уровень погрузки – на 11%. Перевозки в экспортном сообщении выросли на 11,5 тыс тонн, в основном, за счет перевозок медного концентрата со станций Кармир Блур и Ереван. Железнодорожные грузоперевозки в местном сообщении увеличились на 9%, спад прослеживался только по линии импорта. Как отметил руководитель компании, в феврале впервые была осуществлена грузовая перевозка в Киргизию, груз пересек границы семи стран и был успешно доставлен на станцию назначения. Рост зафиксирован и в сфере пассажирских перевозок: в январе-феврале услугами железной дороги воспользовались 51,2 тыс. пассажиров, что на 9,4% превышает прошлогодний показатель. При этом в



международном сообщении число пассажиров увеличилось на 20%, а в пригородном – на 8,8%. Улучшены и такие качественные показатели работы железной дороги как, в частности, средний вес поезда, среднесуточная производительность и пробег локомотива, участковая и техническая скорости. В январе-феврале 2019 года был полностью выполнен план деповского ремонта подвижного состава, причем, к примеру, текущий отцепочный ремонт вагонов возрос по сравнению с 2018 годом на 21%, техобслуживание локомотивов – на 7%, а их текущий ремонт – на 14,5%. По итогам отчетного периода по железной дороге проследовал 2061 поезд, из которых 2047 – по расписанию. Особо остановившись на вопросах безопасности на железной дороге, генеральный директор ЗАО «ЮКЖД» отметил,

что в истекший период 2019 года балловая оценка пути улучшена по сравнению с прошлогодней отметкой на 2 единицы и составила 74 балла. С.Валько отметил важность продолжения работы по ремонту и оздоровлению пути, модернизации хозяйств электрификации и энергоснабжения, автоматике, телемеханике и связи. Говоря о первоочередных направлениях работы компании в будущем, руководитель Южно-Кавказской железной дороги подчеркнул необходимость обеспечения безаварийной работы с учетом нестабильных погодных условий, продолжения мероприятий по привлечению на железную дорогу новых объемов перевозок грузов и пассажиров, сбалансирование доходной и расходной статей бюджета, а также обеспечение роста производительности труда.

### ВПЕРВЫЕ В КИРГИЗИЮ

**ЗАО «ЮЖНО-КАВКАЗСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»** впервые организовало и осуществило перевозку груза из Армении в Киргизию. После проследования 192 станций, пересечения погранпереходов семи стран в январе 2019 г. экскаватор КОМАЦУ РС 300 на универсальной платформе был доставлен на станцию назначения Аламедин в Киргизии. Первая в своем роде перевозка была осуществлена по заказу официального дистрибьютора Komatsu в Армении - компании ООО «ИКО Машинери». Перевозка техники по направлению ст. Кармир Блур – ст. Аламедин прошла по плану, чему предшествовала серьезная подготовительная работа (в том числе согласование перевозки по новому маршруту с семью железнодорожными администрациями и одним морским перевозчиком). Профессиональный подход и опыт специалистов ЗАО «ЮКЖД» в партнерстве с компанией ЗАО «Апавен

Терминал», обеспечившей работы с негабаритным грузом, позволили сформировать качественный продукт с наиболее конкурентной стоимостью по отношению к автотранспорту. Единственная в своем роде перевозка негабаритной техники в Киргизию прошла успешно, о чем получен отзыв партнера ЗАО «ЮКЖД». Директор по

логистике ООО «ИКО Машинери» Ваге Акопян: «От имени ООО «ИКО Машинери» выражаю благодарность коллективу ЮКЖД, за проделанную работу. Компания обеспечила безопасную доставку экскаватора из Армении в Киргизию. Спасибо за оказанные услуги и надежное сотрудничество! Желаю развития и достижения новых вершин в бизнесе!»



### ГОЛОСУЮТ УЧАСТИЕМ

**ЗАО «ЮЖНО-КАВКАЗСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»** подписала новое соглашение с одним из самых крупных своих заказчиков - компанией GeoProMining Gold по транспортировке в следующем году большего объема добытой руды из Сотского месторождения на Араратскую золотоизвлекательную фабрику. Увеличение грузоперевозок предусмотрено не только в этом направлении, поэтому ЮКЖД в эти дни перезаклучает договора и с другими своими партнерами с целью определения нагрузок на 2019 год.

О том, в каком состоянии находится сегодня компания, о планах на будущее и о возможных эффективных решениях ряда задач, стоящих перед железнодорожниками страны, корреспондент АрмИнфо побеседовал с генеральным директором ЮКЖД Сергеем Валько.

- Сергей Геннадьевич, в состоянии ли сегодня ЮКЖД технически обеспечивать растущие объемы железнодорожных перевозок внутри Армении и за ее пределами?

- Надежность партнерских отношений для ЮКЖД – важная составляющая и поэтому сегодня для нас важно зафиксировать в договорах и соглашениях те цифры, от которых мы будем отталкиваться при выполнении наших обязательств по организации грузоперевозок в следующем году. Например, увеличение со стороны компании GeoProMining Gold заказа на перевозку руды на 100 тысяч тонн – для нас очень важно, как собственно и работа с другими партнерами, нужды которых мы обязаны обеспечить наличием подвижного состава как тягового, так и вагонного. Технические мы готовы обеспечить все условия, которые предъявляют к нам партнеры и клиенты.

Если раньше грузовые составы состояли из 18 вагонов (на дальних направлениях), то сегодня возим по 30 вагонов, то есть мы ушли от ограничений скоростных, инфраструктурных, энергетических. В этом направлении для обеспечения перевозок мы работаем не только в плане повышения состояния инфраструктуры, но и в плане снятия каких бы то ни было ограничений. Так только на Севанском направлении для улучшения состояния пути из Сотка в Арарат, за послед-

ние три года мы осуществили его капитальный ремонт общей протяженностью 30 км. Только в пределах одной Севанской дистанции уложили – 48 тысяч железобетонных шпал. Укрепление пути идет постоянно, мы перешли на новые технологии работы с использованием железобетона. И это дает свои результаты. Причем эти шпалы производятся здесь в Армении, в Ванадзоре, они сертифицированы, отличаются хорошим качеством. Важно, что спрос на продукцию, те же шпалы, в которой мы постоянно нуждаемся, теперь удовлетворяется внутри Армении. Тем самым мы поддерживаем местных производителей. Решение о том, что при наличии качественной продукции ЮКЖД должна давать предпочтение внутренним производителям, было принято еще 10 лет назад.

- Продолжаете ли вы увеличивать локализацию сервисной инфраструктуры компании, к примеру, ремонтируете ли технику в Гюмри, а не в Тбилиси, как раньше?

Мы сегодня прибегаем к услугам извне в исключительных случаях, если приходится ремонтировать сложные узлы и агрегаты, для чего требуется определенная технология, материалы. Так, еще в 2014 году мы запустили ремонт колесных пар локомотивов в Гюмри. Сегодня отсутствует необходимость заказывать эту работу в Грузии. Периодический ремонт тепловозов и электровозов после каждых 400 тысяч километров пробега начали производить также здесь у нас. Вырос уровень возможностей за счет повышения квалификации наших сотрудников. Это дает нам возможность платить зарплату здесь нашим сотрудникам и не тратить средства за пределами республики.

- Компанию часто критикуют за технологическое отставание, неспособность идти в ногу со временем. Что Вы об этом думаете?

- Существует понятие достаточности. Иногда говорят, что не обеспечиваются перевозки. «ЮКЖД» может перевозить сегодня порядка 5 млн тонн грузов. И это без дополнительных инвестиций. Это реальная цифра, которой можно сегодня оперировать. ЮКЖД четыре года проработывала возможности развития мультимодальных перевозок через территорию Армении иранских грузов, но к сожалению, по ряду причин, не

Продолжение - на стр. 3

## ЗАМЕСТИТЕЛЕМ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ЗАО «ЮКЖД» ПО ЭКОНОМИКЕ И ФИНАНСАМ НАЗНАЧЕН РОМАН САВЧЕНКО



Заместителем генерального директора ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» по экономике и финансам назначен Роман Викторович Савченко.

Роман Савченко родился 15 октября 1977 года в Ростове-на-Дону. Окончил Ростовский государственный университет путей сообщения по специальности «Экономика и управление на предприятии». Экономист – менеджер.

В системе железнодорожного транспорта работает с 1999 года.

В разные годы занимал должности экономиста, замначальника по кадрам и социальным вопросам Путьевой машинной станции №312 Приволжской железной дороги, экономиста, заместителя начальника и начальника отдела финансовой службы Северо-Кавказской железной дороги, заместителя начальника финансовой службы Северо-Кавказской железной дороги, заместителя начальника Северо-Кавказской дирекции по управлению терминально-складским комплексом по экономике и финансам. С 19 марта 2019 года - заместитель генерального директора ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» по экономике и финансам.



## Давид Варданян - новый заместитель гендиректора

Заместителем генерального директора ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» по безопасности назначен Давид Рафикович Варданян.

Давид Варданян родился 5 марта 1978 года в Ереване. В 2000 году окончил Московский государственный университет дизайна и технологий по специальности «Экономика и управление на предприятии легкой промышленности». Экономист-менеджер.

С 2003-го по 2018 год занимал различные должности в системе Управления по таможенному контролю Комитета государственных доходов при правительстве Армении (таможенный инспектор, старший таможенный инспектор, начальник отдела организации таможенного контроля, начальник отдела по организации и развитию таможенного дела). Майор таможенной службы.

7 марта 2019 года назначен заместителем генерального директора ЗАО «ЮКЖД» по безопасности.

## ЕСТЬ СВЯЗЬ!

Многими сторонними наблюдателями инфраструктура железной дороги воспринимается упрощенно – это пути и курсирующие по ним поезда. В реальности железная дорога – сложный комплекс самых разных видов систем управления и коммуникационного обеспечения. Сегодня важным компонентом в системе железной дороги является сфера автоматизации и связи. В компании «Южно-Кавказская железная дорога» этой областью занимается отдельная структура – Предприятие автоматизации, телемеханики и связи.

На железной дороге службы сигнализации и связи имеют краткое профессиональное обозначение – «Ш» или «ШЧ», от словосочетания «шнуровая часть». Несмотря на то, что в возглавляемом Самвелом Хачатряном Предприятии автоматизации, телемеханики и связи «шнуры» заменены на компьютеры, мониторы и оптико-во-

локонные кабели, подразделение автоматизации, телемеханики и связи на профессиональном языке по-прежнему называют предприятием «Ш». В настоящее время на предприятии работает более 200 специалистов разных профилей: сигнализация, централизация и блокировка, проводная, радио, оптико-волоконная, цифровая оперативно-технологическая связь и телеграфная связь.

Хачатрян возглавляет предприятие с начала формирования ЗАО «ЮКЖД» – с 2008 года. «Многое изменилось за последние 10 лет, – говорит главный связист компании. – Тогда ситуация была, мягко говоря, удручающая. Для наглядности приведу статистику. За первый, полный 2009-ый год деятельности ЮКЖД в целом по дороге было зафиксировано 814 случаев отказа устройств автоматизации, телемеханики и связи. По итогам 2018 года нам удалось снизить их количество до 75 случаев. И это при том, что за все эти годы наше предприятие восстанавливало и расширяло соответствующие системы. То есть у нас сейчас в действии намного больше оборудования, чем в 2009 году, а отказов на порядок меньше. Примерно в 11 раз, а с учетом увеличения количества оборудования – на порядки». Автоматизация, телемеханика и связь на железной дороге решают не только задачи оптимизации работы и движения, но и затрагивают вопросы безопасной эксплуатации. «В прошлом году мы собственными силами полностью восстановили электрическое централизованное управление стрелками и сигналами движением поездов и маневровой работой на станции Зод. Интенсивность движения на последней является одной из самых высоких на ЮКЖД, – отмечает Хачатрян.

– За эти годы аналогичным образом были восстановлены и перевооружены 9 станций. 26 станций и 23 перегона протяженностью в 277 километров были оборудованы микропроцессорной полуавтоматической блокировкой, полностью восстановлена утраченная рабочая документация, создан центральный пост диагностики и мониторинга. На 4 крупных станциях установлены автоматизированные рабочие места дежурного по станции (АРМ ДСП), предоставляющие возможности управления соседними станциями». В целом стоимость работ в данной области с момента формирования ЮКЖД составила порядка 3,8 млрд драм. В 2018 году на модернизацию и ремонт систем электрической централизации было направлено около 150 млн драмов. «В прошлом году был завершен проект восстановления полуавтоматической системы

дистой. Из-за роста скоростей поездов граждане должны максимально придерживаться требований безопасного перехода и железнодорожных путей.

Системы автоматической поездопоезда сигнализации будут предусмотрены с учетом движения поездов со скоростью 100 км/ч.

В рамках масштабной технологической модернизации в хозяйстве автоматизации, телемеханики и связи за 10 лет ЮКЖД создало скоростную сеть передачи данных с использованием оптико-волоконной линии связи, покрывшей всю инфраструктуру компании. В настоящее время компания обладает географически самой распространенной сетью оптико-волоконной связи в Армении, протяженность которой составляет 460 километров. Возможностями данной сети пользуются и сторонние организации, не имеющие доступа в отдаленные регионы Армении. К примеру, операторы мобильной связи арендуют сети



блокировки на основе микропроцессорных технологий на участке Шоржа-Зод, не действующей с начала 90-х гг., – рассказывает руководитель предприятия ЮКЖД. – В рамках проекта на участке Севан-Зод было проложено 135 километров оптико-волоконных кабелей. В результате было обеспечено безостановочное движение по всей протяженности маршрута Арарат-Зод. В декабре 2017 года была восстановлена ЭЦ, которая не работала с начала 90-х гг., на станции Кармир Блур в Ереване, было установлено более 500 новых приборов. Все работы были выполнены без привлечения сторонних организаций и исключительно за счет повышения квалификации сотрудников предприятия».

Самвел Хачатрян сообщил, что в настоящее время предприятие работает над внедрением систем микропроцессорной автоматической поездопоезда сигнализации на 4 перегонах на участке от Еревана до Гюмри. В связи с ростом скоростей движения на данном участке актуальность оборудования поездов современными системами является крайне необхо-

дистой для обеспечения телефонной связью и интернетом труднодоступные с коммуникационной точки зрения регионы страны. Инфраструктура ЮКЖД тем самым содействует развитию системы связи в республике.

«Автоматизированные системы управления, коих за эти годы было введено в эксплуатацию в количестве 17 штук, позволили осуществить комплексную автоматизацию технологических цепочек операций с объектами перевозочного процесса, – рассказывает Самвел Хачатрян. – Необходимо отметить, что автоматизация работы железной дороги является продолжительным процессом, обеспечивающим не только высокую степень безопасности движения, но и современные условия эксплуатации железной дороги, положительно влияющие на качество и безопасность движения в целом. В связи с этим не лишним будет утверждение, что в отличие от десятилетней давности, сегодня автоматизация и связь на железной дороге есть!».



## СОДЕЙСТВИЕ ЕРЕВАНСКОМУ «ДОМУ РЕБЕНКА»

Одним из последних благотворительных проектов ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» стало оказание содействия Ереванскому «Дому ребенка», в котором воспитываются малыши в возрасте до шести лет. 18 января железная дорога передала в дар Дому ребенка две стиральные машины и подгузники для самых маленьких подопечных учреждения.

Это не первый опыт помощи подобным специализированным учреждениям. В частности, в декабре 2016 года председатель Совета молодежи ЮКЖД Сумбат Сумбатыян передал в дар вспомогательной школе-интернату №2 и специальному образовательному центру №8 для детей с тяжелыми нарушениями речи холодильник, SMART-телевизор и новогоднюю елку с игрушками.

Также Совет молодежи организовал благотворительную акцию среди воспитанников спецшкол, интернатов, детей, оставшихся без попечения родителей,

организовав их визит в Музей дружбы армянского и русского народов в городе Абовян.

Работа с детьми – одно из приоритетных направлений гуманитарных акций ЮКЖД. Компания организует для оставшихся без попечения родителей детей новогодние елки и представления в Государственном русском драматическом театре имени К.С. Станиславского. Помимо различных текущих проектов, компания реализует и адресные программы, оказывая, в частности, содействие детскому саду в Санаине и общеобразовательной школе в Фиолетово. На средства Южно-Кавказской железной дороги в данных образовательных учреждениях осуществляется ремонт, пополняется фонд школьной библиотеки, оснащаются различные учебные классы. Только на ремонт, оснащение необходимой мебелью, системой отопления, бытовой техникой нового корпуса детского сада в Санаине было выделено 22

млн драмов. Накануне Дня знаний на средства Компании полностью отремонтирован и оснащен современным оборудованием кабинет трудового обучения, заменены окна и отремонтирован вестибюль второго этажа школы в селе Фиолетово, очередной крупной партией новых учебников пополнилась школьная библиотека, а первоклассники получили подарочные наборы. С 2015 года концессионер железной дороги направил на работы по благоустройству школы около 26 млн драмов, оказав школе помощь в проведении ремонтных работ и оснащении класса интерактивного обучения, восстановлении кровли, классных комнат, не эксплуатировавшегося после землетрясения в Армении спортивного зала, ремонте обоих корпусов здания, пополнении школьной библиотеки. Также не остаются без внимания и ветераны железнодорожники: Южно-Кавказской железной дорогой отремонтировано уже пять домов и квартир участников Великой Отечественной войны в Пюмри, селе Соллак Котайкской области и Ереване.



## Снизилось количество транспортных происшествий на железной дороге

Вопросы совершенствования системы обеспечения безопасности движения поездов стали предметом обсуждения научно-технического совета, который прошел под председательством генерального директора ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» Сергея Валько 22 февраля. Как отметил руководитель Компании, в 2018 году количество транспортных происшествий на железной дороге снизилось на 4,3%, что свидетельствует о положительном влиянии реализуемых в сфе-

ра мероприятий. Главным ревизор по безопасности движения поездов Левон Акопян подчеркнул, что обеспечение безопасности перевозочного процесса всегда было и продолжает оставаться одним из приоритетов деятельности ЮКЖД. Согласно приведенным данным, за 10 лет (с 2008 по 2018 гг.) существенно сократилось число транспортных событий на железной дороге: с 452-х до 67-ми случаев. За тот же период количество отказов технических средств снизилось с 4 тысяч до 194-х. Л.Акопян отметил, что в компании проводятся мероприятия по устранению выявляемых системных нарушений, в частности, совершенствуется система контроля над соблюдением технологии выполняемых работ, обучения и подготовки кадров, особое внимание уделяется работе путевых обходчиков, повы-

шается качество проведения комиссионных осмотров, технического обслуживания подвижного состава. Результаты работы по предупреждению нарушений в сфере путевого хозяйства, как отметил начальник Дирекции инфраструктуры ЗАО «ЮКЖД» Александр Коновалов, уже дают положительный результат: снизилось количество событий, связанных с нарушением безопасности движения, число отказов техсредств, проводится работа по улучшению

ционированные переезды, которых насчитывается 21. «Основная причина – нарушение правил дорожного движения водителями при пересечении переездов. Предпринимаемые меры по ликвидации несанкционированных переездов, встречи с главами общин пока дают минимальный результат. Однако, несмотря на низкую результативность вышеперечисленных мер, удалось снизить число ДТП на переездах: с 12-ти в 2017 году до 4-х – в 2018-ом», – сказал А.Коновалов.

В свою очередь первый заместитель генерального директора ЮКЖД Олег Шаталов подчеркнул, в частности, необходимость сокращения системных нарушений в сфере, разработки новых нормативов для руководителей, а также мер по снижению трудозатрат. Подводя итоги обсуждения, генеральный директор ЮКЖД Сергей Валько отметил важность совершенствования контроля над выполнением технологического процесса работ на инфраструктуре, ремонта подвижного состава, работой локомотивных бригад. «Основная наша цель – обучение персонала, выявление уровня знаний сотрудников, повышение их квалификации, контроль над работой, соблюдением технологических процессов на местах», – сказал руководитель Компании.

### Начало - на стр. 1

связанных с нами, этот проект так и не был реализован, хотя вся инфраструктура для этого готова, в том числе подготовлены и подписаны договора с грузинской дорогой на предоставление скидок на транзитные грузы, которые могут пойти сегодня на Иран. По нашим подсчетам, и стоимости перевозки и по времени выходит дешевле. Контейнер, к примеру, из Тегерана в Германию по данному маршруту можно перевести дешевле на 1000 долларов, по сравнению с автоперевозками. И для развития этого маршрута много не нужно, достаточно более серьезных усилий со стороны государства, а мы давно к этому проекту подготовлены.

**- Строительство железной дороги до Ирана оказалось каким-то фейком на государственном уровне, хотя многие специалисты склонны не относиться к проекту скептически и считают, что он может быть эффективным, если будет обеспечен проход через черноморские порты. Какова ваша позиция по этой проблеме?**

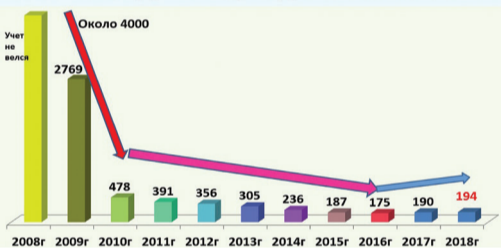
- Это на самом деле сложный проект, требует большой проработки. Должны были уже состояться проектные изыскания и все расчеты. Есть ли они, я не знаю. Проект, по самым разным оценкам, стоит до 4 млрд долларов США. Это стратегический проект для Армении. Тем более что уже существует предварительное решение о приобретении Арменией собственного паромна на условиях частно-государственного партнерства. Тогда обеспечение постоянного грузопотока не будет зависеть от позиции собственника паромной переправы, которая работает не четко по графику, а по мере загруженности. С точки зрения бизнеса – это понятно, но с точки зрения решения страной стратегической задачи обеспечения выхода на внешние рынки, наверное, нет. Информации о решении приобрести паром по данному маршруту со стороны частных компаний или государственных учреждений у меня нет. Хотя данный вопрос прорабатывался с армянским Министерством транспорта, связи и информационных технологий. Опыт работы последних двух лет свидетельствует о потенциале перевозок в данном направлении в объеме 70-80 тысяч тонн ежегодно. Причем, различных грузов. Российская сторона уже третий год, как предоставляет скидки на перевозки по этому маршруту в направлении Грузии, Белоруссии, России, Казахстана и Армении в

обе стороны. За время функционирования паромной переправы с 2017 года, со стороны нашего акционера – ОАО «РЖД» фактически профинансировано перевозок более чем на 1 млн долларов. Эти скидки продлены и на 2019 год. То есть в данном случае, РФ сделала все, чтобы развивать проект паромной переправы, а вместе с ней и более глобальный проект по трансграничному мультимодальным перевозкам через территорию Армении. При организации правильной логистической цепочки проект будет эффективным. Вопрос пассажироперевозок также беспокоит население страны. Мы движемся в направлении модернизации пассажирских перевозок. Закуплен и уже запущен первый двухвагонный электропоезд постоянного тока российского производства ЭП2Д. Можно даже сказать, что этот электропоезд был сконструирован под нужды сегодняшней Армении. Он имеет скорость движения до 120 км.ч. и следует из Еревана в Пюмри в режиме экспресса всего за 2 часа 10 минут. В комфортных вагонах есть выход на Интернет через WIFI, кондиционирование, обеспечена безопасность движения, и если вы поедете на собственном автомобиле, соблюдая все правила дорожного движения, вы за 2 часа 10 минут не доедете. В первом квартале 2019 года мы намерены запустить еще одну такую электричку. Второй состав, который скоро прибудет, даст возможность людям пользоваться этой услугой утром – из Пюмри до Еревана, а вечером – из Еревана до Пюмри.

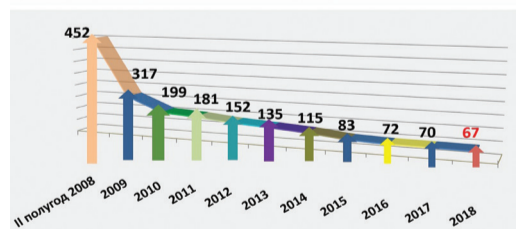
В 2018 году в летний сезон из Еревана в Батуми мы перевезли рекордное с 2012 года количество пассажиров – 52 тысячи человек. Поезд имеет аттестацию «фирменного». Во всех вагонах есть кондиционирование, кроме плацкартных, потому что в них оно технически не предусмотрено. Правда, эти вагоны сошли с конвейера не вчера. Но по техническому состоянию, параметрам безопасности и комфорта не уступают требованиям к эксплуатации подвижного состава и ожиданиям пассажиров. Ведь во время летнего сезона в отдельные дни у нас была 100%-ая загруженность. Клиент голосует своим участием, когда он покупает билет или услугу у ЮКЖД.

АрмИнфо

### Отказы технических средств на ЗАО «ЮКЖД» за период с 2008г. по 2018г.



### Сравнительная диаграмма общего количества транспортных событий за период с 2008г по 2018г.



## Продолжается модернизация подвижного состава

В январе 2019 года в Армению прибыл новый электропоезд ЭП2Д производства российской компании «Трансмашхолдинг», приобретенный в рамках инвестиционной программы ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога». После соответствующей технической подготовки электропоезд приступит к обслуживанию пассажиров в I квартале текущего года.

Новый электропоезд в дополнение к ныне действующему будет обслуживать пассажиров в режиме экспресса между Пюмри и Ереваном. С запуском второго электропоезда возрастает частота рейсов в направлении Ереван-Пюмри-Ереван. Договоренность об этом была достигнута в ходе встречи министра транспорта

РФ Евгения Дитриха, первого заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Александра Мишарина и и.о. министра транспорта, связи и информационных технологий Армении Акопа Аршаканя в ноябре 2018 года.

В новом электропоезде двухвагонного исполнения также предусмотрены удобства для обслуживания людей с ограниченными физическими возможностями, климат-контроль и современная противопожарная система. Кроме того, в соответствии с пожеланиями пассажиров ЮКЖД, производитель внес в новый электропоезд определенные доработки. В 2018 году в рамках одобренной Советом директоров ЮКЖД инвестиционной программы по обновлению подвиж-

ного состава были закуплены 2 новых электропоезда и 40 новых полувагонов. Последние используются для поставок медного концентрата в экспортном сообщении. Только в 2018 году в поддержке и развитии инфраструктуры было направлено порядка \$5,6 млн, а в подвижной состав – \$6,6 млн. За 10 лет деятельности ЮКЖД инвестиции в развитие подвижного состава превысили \$60 млн.

Отметим, что в 2018 году рост количества пассажиров ЮКЖД составил 5% (при спаде пассажиропотока автомобильным транспортом), было перевезено 385 тысяч человек, из которых 64 тысячи – в международном сообщении. Услугами перевозок в направлении Батуми в 2018 году воспользовалось рекордное за 10 лет число пассажиров – более 53 тысяч человек. Наибольшее за период деятельности ЮКЖД количество

пассажиров – 203 тысячи человек – было перевезено и по маршруту Ереван-Пюмри-Ереван.

Благодаря увеличению скорости движения (время в пути – 2 часа 10 минут) и ценовой доступности (2500 драмов) запущенный в марте 2018 года экспресс Ереван-Пюмри-Ереван пользуется у граждан большой популярностью. Его услугами в 2018 году воспользовались 14 тысяч человек.



ПОЗДРАВЛЯЕМ  
НАШИХ ЮБИЛАРОВ

70

09.03.1949 Тер-Карапетян Николайос Александрович. Заведующий музеем.

60

15.02.1959 Бекчян Жанна Карленовна	Начальник службы
12.04.1959 Арутюнян Сергей Арменович	Начальник службы технической политики
14.02.1959 Асланян Сурен Сержеевич	дежурный по поезду ПЧ Ванадзор Дирекции инфраструктуры
10.01.1959 Мацакян Сейран Владимирович	дежурный по поезду ПЧ Ванадзор Дирекции инфраструктуры
23.03.1959 Даллакян Ашот Мишикович	Освобожденный бригадир ПЧ Ванадзор Дирекции инфраструк- туры
15.04.1959 Асатрян Сусанна Егоровна	Бухгалтер 1-ой категории ПЧ Гюмри Дирекции инфраструктуры
02.01.1959 Даниелян Мкртич Бабкенович	Монтер пути ПЧ Гюмри Дирекции инфраструктуры
25.01.1959 Валесян Валес Арпакович	Освобожденный бригадир ПЧ Гюмри Дирекции инфраструктуры
14.03.1959 Саргсян Маргар Сарибекевич	Монтер пути ПЧ Гюмри Дирекции инфраструктуры
05.01.1959 Хачатрян Норайр Жораевич	Монтер пути ПЧ Гюмри Дирекции инфраструктуры
01.04.1959 Авагян Эдик Беникович	Дежурный по поезду ПЧ Ереван Дирекции инфраструктуры
09.02.1959 Григорян Маргарит Албертовна	Дежурный по поезду ПЧ Ереван Дирекции инфраструктуры
05.03.1959 Манукян Мартик Тадевосович	Дежурный по поезду ПЧ Ереван Дирекции инфраструктуры
12.02.1959 Аразян Норик Коляевич	Монтер пути ПЧ Ереван Дирекции инфраструктуры
11.04.1959 Манукян Сусанна Нориковна	Дежурный по поезду ПЧ Ереван Дирекции инфраструктуры
15.04.1959 Петросян Амбарцум Вардгесевич	Дежурный по поезду ПЧ Ереван Дирекции инфраструктуры
14.03.1959 Овасяпян Серго Мартунович	Машинист выпровочно - подвизочно - рихтовочной машины - дистанция пути Дирекции инфраструктуры
ВПР-02М Сананской механизированной	Дежурный электромеханик по тяговой подстанции Джанджур
31.01.1959 Чамакян Мартун Карленович	Предприятия электрификации и электроснабжения
17.02.1959 Оганесян Карине Вазгеновна	Дежурный электромеханик по тяговой подстанции Егвард Пред- приятия электрификации и электроснабжения
05.01.1959 Егизарян Ваник Дереникович	Дежурный электромеханик по тяговой подстанции Севан Пред- приятия электрификации и электроснабжения
28.03.1959 Малхасян Арутюн Оганнесович	Сторож административного здания Э Предприятия электрифика- ции и электроснабжения
29.04.1959 Варосян Аветис Тельманович	Сторож зд. ЭЧК Арагац Предприятия электрификации и электро- снабжения
26.04.1959 Варданян Ашот Егизарович	Электромеханик Предприятия автоматки, телемеханики и связи
12.04.1959 Мхитарян Светлана Корюновна	Ведущий инженер Предприятия автоматки, телемеханики и связи
10.01.1959 Карапетян Марат Грачикович	Дежурный электромеханик Предприятия автоматки, телемеха- ники и связи
19.04.1959 Хачатрян Гарегин Григорьевич	Электромеханик - кабельщик Предприятия автоматки, телеме- ханики и связи
05.01.1959 Петросян Меружан Бурдукович	Главный кондуктор Линейно-станционное объединение «Ванад- зор» Дирекции по перевозкам
04.03.1959 Макичян Сейран Арамович	Дежурный по станции Линейно-станционное объединение «Ва- надзор» Дирекции по перевозкам
04.02.1959 Акопян Самвел Мнацаканович	Дежурный по станции Линейно-станционное объединение «Гю- мри» Дирекции по перевозкам
17.01.1959 Каян Овсеп Григорьевич	Главный кондуктор Линейно-станционное объединение «Ереван»- Дирекции по перевозкам
13.02.1959 Тевосян Месроб Гарибович	Дежурный по станции Линейно-станционное объединение «Ере- ван» Дирекции по перевозкам
11.04.1959 Маргарян Вачаган Леонович	Дежурный по станции Линейно-станционное объединение «Ере- ван» Дирекции по перевозкам
05.04.1959 Налбандян Седа Гарсевановна	Начальник товарной конторы Линейно-станционное объединение «Ереван» Дирекции по перевозкам
05.03.1959 Мелконян Нвер Асатурович	Дежурный по станции Линейно-станционное объединение «Севан» Дирекции по перевозкам
10.04.1959 Мкртчян Самвел Володяевич	Машинист электровозов Гюмрийского локомотивного депо Дирекции подвижного состава
30.01.1959 Карапетян Андраник Арташевич	Помощник машиниста Гюмрийского локомотивного депо Дирек- ции подвижного состава
24.01.1959 Шолинян Гагик Сандроевич	Машинист тепловоза Сананского эксплуатационного участка Гюмрийского локомотивного депо Дирекции подвижного состава
11.02.1959 Тамазян Гагик Леонович	Машинист тепловоза Сананского эксплуатационного участка Гюмрийского локомотивного депо Дирекции подвижного состава
20.04.1959 Едигарян Артур Арестович	Начальник Ереванского производственного участка Гюмрийско- го локомотивного депо Подвижного состава
15.03.1959 Африкян Манвел Сержеевич	Слесарь-механик Ереванского участка Гюмрийского локомотив- ного депо Подвижного состава
21.04.1959 Искандарян Гагик Суренович	Слесарь-механик Ереванского участка Гюмрийского локомотив- ного депо Подвижного состава
01.01.1959 Эламирян Норайр Жоржикович	Машинист электровозов Ереванского участка Гюмрийского локо- мотивного депо Подвижного состава
24.01.1959 Аракелян Сусанна Нверовна	Дежурный дома отдыха Гюмрийского локомотивного депо Ере- ванского участка Подвижного состава
06.02.1959 Даниелян Норайр Сашикович	Водитель служебной автомашины Дирекции материально - техно- логического обеспечения
28.03.1959 Оганян Мартик Володяевич	Начальник караула Службы безопасности
20.04.1959 Акопян Размик Ваганович	Начальник караула Службы безопасности
06.01.1959 Айрапетян Нази Хачиковна	Уборщик Дирекции материально - технологического обеспечения
27.04.1959 Арутюнян Андраник Анушаванович	Водитель технологического автомобиля Дирекции материально - технологического обеспечения

50

05.02.1969 Маркосян Арарат Седракович.	Монтер пути ПЧ Ванадзор. Дирекции инфраструктуры
12.02.1969 Хачатрян Андраник Пайлакович.	Монтер пути ПЧ Ванадзор. Дирекции инфраструктуры
18.03.1969 Оганесян Гегам Буденович.	Дежурный по поезду ПЧ Ереван. Дирекции инфраструктуры
13.04.1969 Амбарцумян Гагик Лаврикович.	Ремонтник искусственным сооружениям ПЧ Севан. Дирекции инфраструктуры
18.02.1969 Хачатрян Хачик Андраникович.	Машинист козлового крана ПМС Масис. Дирекции инфраструкту- ры
12.02.1969 Киракосян Амбарцум Рафикович.	Электромонтер контактной сети пункт контактной сети Абовян. Предприятия электрификации и электроснабжения
12.02.1969 Паремузян Липарит Вруйрович.	Дежурный электромеханик по тяговой подстанции Шагали - Пам- бак. Предприятия электрификации и электроснабжения
03.04.1969 Бажакян Артем Апопович.	Дежурный электромеханик объединенной тяговой подстанции Каракерт - Аракс. Предприятия электрификации и электроснабжения
02.01.1969 Алексанян Оганес Рафикович	Старший электромеханик участка технического обслуживания устройств СЦБ Севан-Цовагюх, ВЛС Шоржа-Арег. Предприятия автоматки, телемеханики и связи
11.01.1969 Саакян Арак Юрикович.	Машинист маневровых работ при депо Ереванского участка Гюмрийского локомотивного депо Подвижного состава
07.03.1969 Согомонян Ашот Генрикович.	Помощник машиниста электровозов передаточных, вывозных, хозяй- ственных и других поездов Ереванского участка Гюмрийского локомотивного депо Подвижного состава
21.01.1969 Бабалян Сурен Фронтикович.	Старший осмотровик-ремонтник вагонов пункт технического обслужи- вания (ПТО) ст. Масис Эксплуатационного участка Масис Гюмрийского вагонного депо Подвижного состава
24.04.1969 Галстян Паргев Мартунович.	Такелажник, Восстановительных и противопожарных поездов стан- ции Ереван
05.01.1969 Варданян Карине Мартиковна.	Экономист 1-ой категории Службы безопасности
11.03.1969 Сумбуляян Самвел Товмасович.	Начальник караула команда № 2 - Масис Службы безопасности
14.02.1969 Айрапетян Артур Спартакович.	Водитель-охранник, Автотранспортного участка Дирекция матери- ально - технологического обеспечения

Совсем не для "лидерства":  
какой была первая женщина-машинист Армении

В Первую Мировую войну Мария Абулова была сестрой милосердия. А в 40-е годы она стала первым машинистом в Армянской ССР.

Мария Абулова, наверное, очень удивилась бы, если бы кто-то назвал ее "женщина-лидер". Скажи ей кто-то: "Вы представляете новый тип женщины в обществе", она бы, наверное, пожалала плечами. Развернутые фразы и выступления на собраниях она, как видно, не очень жаловала. Дома, после рейса, ее ждали муж и дети. А работа была крайне ответственная.

"Она была первая женщина-машинист Армении", - когда автор в первый раз услышал от старших эти слова, у него замелькали стереотипы: непросто было, наверное, жить с такой женой. Что ж, кто-то гадает, а кто-то живет. Из жизни она ушла в 1956 году. А родилась в совсем уже далеком 1898-м. 18-летней Марию, урожденную Сарибекову, выдали замуж за человека уже немолодого. Тогда на Кавказе (и не только) этому не удивлялись.

Из родного Тифлиса она уехала с мужем в Каракилису (будущий Кировакан, ныне Ванадзор). Там ее муж, по фамилии Абулов (Абуляян), заведовал почтой и телеграфом.

В 1930-е годы она снова выходит замуж, на этот раз - по своему выбору.

Жила она в нынешнем Гюмри, а



ВОТ ОНИ НА ФОТО  
80-ЛЕТНЕЙ ДАВНОСТИ -  
ЕЕ МУЖ И ПЕРВАЯ ДОЧКА

тогда - Ленинанкане, городе рабочих и путейцев. Здесь же, на железной дороге, он был машинистом поезда, а она работала в бухгалтерии.

Во время Великой Отечественной войны ее муж, Корюн Коркотян, возил составы на передовую. В Белоруссии он был ранен и около года лежал в госпитале в Могилеве. Потом его вернули домой.

"Наверное, тогда бабушка и решила стать машинисткой. Может быть, чтобы помочь дедушке содержать семью. В 1945-46 годах она уже работала", - рассказывает Ашот Оганесян - внук Коркотяна и Абуловой.

Среди железнодорожников находились желающие подшутить (ты погляди - женщина-машинист!) и "подкатить". Одного из таких Мария быстро поставила на правильную колею. Душить его начала так, что несколько подоспевших рабочих и маши-

нистов не сразу разжали ей руки. После этого "тепловозный ухажер" остыл и стал подчеркнуто вежлив. А среди дорогих для автора фотографий его старших, есть и такая: его дед, совсем молодой, в окружении родных. Еще недавно, два-три года назад, он защищал их, будучи на фронте. А теперь он бережно смотрит на них и куда-то дальше, в прозрачное летнее небо. Рядом с ним - дочь "тети Мани", Марии Абуловой. Дед, Вазирик Коркотян, и муж Абуловой, Корюн Коркотян, были двоюродными братьями. В Первую мировую войну Абулова была сестрой милосердия. Прожила она после этого не очень долго - сорок лет. Но каждый день ее жизни стоил многих дней. Потому что она могла не только вести, но и нести. Сначала - боль других людей, потом - трудную заботу о своих.

SPUTNIK ARMENIA

Хозяйка  
станции

Не самой простой стала история появления женщин на железной дороге. По легенде, как то царь Николай I даже заявил: «на пушечный выстрел баб к чутунке не подпускать». Хотя женщины неофициально работали на железной дороге с начала ее создания, первое официальное отношение руководства железных дорог зафиксировано в постановлении Департамента железных дорог от 1875 года. Документ предусматривал, что женщины на железной дороге могут привлекаться к труду в качестве телеграфистов, но в количестве не более 15%. Сегодня мы далеки от предубеждения против женского труда на железной дороге. Женщин сегодня можно встретить на различных уровнях управления в том числе и на руководящих должностях.

Природа в солнечный мартовский день в ущелье Памбака полна ожидания. Еще несколько дней весеннего тепла, и окружающие леса взорвутся миллионами почек и цветов. Подъезжаем к одной из первых в Армении железнодорожных станций - «Станция Туманян» Южно-Кавказской железной дороги.

Среди аккуратных строений станции в том числе царского периода нас встречает «хозяйка» - начальник станции Ануш Акопян. Женская рука здесь чувствуется повсюду - территория станции ухожена, подметена, обставлена и озеленена будто к какому-то грандиозному мероприятию. Но никакого мероприятия не ожидается, здесь так каждый день. Единственная на ЮКЖД женщина-начальник станции возглавляет ее с 2013 года. «Вышло случайно. Прежний начальник станции уходил на пенсию, а я в шутку обмолвилась, мол, могу возглавить. Шутку не поняли», - смеется Акопян.

Прогуливаемся возле путей, тщательно очищенных от сорняков (кажется, что их здесь никогда и не было) до здания старой станции, где Акопян начинала свою карьеру на железной дороге, а теперь выращивает цветочную рассаду для высадки на территории. Хотя пассажирская станция не обслуживает, они ее видят мельком из окон проносящихся мимо вагонов, но красиво и опрятно территория станции должна выглядеть даже для мимолетного взгляда. «Я всю жизнь прожила здесь, для меня за-



пах детства - это запах новых шпал. Пробовала работать в разных местах, пыталась поступить в институт на юридический, но в конце концов оказалась здесь, кассиром, и поняла, что железная дорога - это мое, - делится Акопян. - Пришла на железную дорогу в 1989 году. Тогда мне казалось, что проработаю здесь еще долго, но оказалось останусь навсегда.

В свое время станция обслуживала весь северо-западный регион Армении, города Степанаван и Калинино (ныне - Ташир). Зал ожидания был полон, грузы шли со всего Советского Союза и направлялись в обратную сторону, активно работала турбаза. На станции работали порядка 40 человек. Теперь же это промежуточная станция, которую гудками приветствуют один пассажирский (в летний сезон по два) состав и несколько грузовых в день.

На стене небольшого здания станции табличка гласит: «Предприятие эффективных технологий и эстетики». Этого звания «Станция Туманян» удостоилась на второй год работы Акопян начальником. «В ходе селекторного совещания генеральный директор спросил, как мне удалось в первый же год работы снизить количество неисправностей с 45 до нуля? Ответила, что просто работала. Тогда он обратился к остальным участникам: «Слышите, мужчины, она просто работала», - отмечает начальница станции.

Как же она управляется с небольшим, но чисто мужским коллективом, как наказывает за провинности? «Живем одной семьей, но панибрательства нет. Как наказываю? Просто требую, как женщина у мужчин. Тогда вариантов у них остается немного, вернее, всего один - все сделают, как требуется. По нормативам, по уставу», - почему-то по-военному отмечает она. Дополняет ее слова и дежурный по станции Армен Микаелян: «Спорить с начальником сложно, а с женщиной-начальником - тем более. Делаем все, как того она требует».

Требует Ануш Акопян у подопечных лишь ответственного отношения к вверенному ей хозяйству. Сама не отказывается от какой-либо работы. Если что, то берет лопату и наравне с мужчинами очищает от сорняков грядки в весенний ливень и сажает цветочную рассаду в солнечный день. И еще следит за тем, как выполняют сотрудники свои обязанности и ее поручения. Следит каждый день с 8 утра и до вечера, а между этим - с балкона своего дома, откуда ей открывается обзор на всю территорию станции.



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК АРМЕНИИ

Корпоративная газета

ЗАО ЮКЖД

Редакционная коллегия

Ответственный за номер:

Вардан АЛОЯН

Фотографии:

Арутюн НАЗАРЯН

Адрес редакци:

РА, г. Ереван, пр. Тиграна Меца, 50

Тел.:

+374 10 5750 02

Эл. адрес: pr@railway.am

ukzhpressoffice@inbox.ru

Объем:

2 печатных листа

Тираж:

600 экземпляров

Подписано в печать

29.03.2019

Отпечатано в типографии

ООО "КОЛЛАЖ"