

К 70-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ!

Дорогие ветераны!

Коллектив ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» сердечно и горячо поздравляет вас с 70-ой годовщиной Победы в Великой Отечественной войне!

9 Мая мы отмечаем наш самый дорогой и величественный праздник, объединяющий все поколения. Это торжество беспримерного воинского и трудового героизма нашего народа, освободившего родную землю и поработленную Европу от фашистских захватчиков. Это победа негнимои воли и стойкости духа в борьбе с врагом. Четыре года героических сражений навеки вписаны в летопись неувядаемой воинской славы нашей Отчизны.

Велик вклад железнодорожников в дело Победы: в годы войны железнодорожники, в том числе и армянские, перевезли 20 миллионов вагонов – с солдатами, а также с грузами: снарядами, боевой техникой, продовольствием. Но велики были и потери железнодорожников...

Мы очень благодарны ветеранской общественности за неустанную работу на поприще патриотического воспитания молодежи. Наше молодое поколение все глубже чувствует неразрывную внутреннюю связь с поколениями ветеранов, с теми, кто всю свою жизнь самоотверженно трудился на благо укрепления могущества нашей державы, кто не изменил своим убеждениям и принципам, сохранив в душе горячий огонь патриотизма.

Вечная память павшим в боях за Родину!

Вечная слава героическим защитникам Отечества!

От всей души желаем вам, дорогие ветераны, доброго здоровья, бодрости духа, благополучия, долгих и счастливых лет жизни, согретых теплом миллионов благодарных сердец!

Сотрудники ЗАО «ЮКЖД» почтили память жертв Геноцида армян

Сотрудники ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» 24 апреля почтили память жертв Геноцида армян 1915 года в Османской империи.

Многочисленная делегация железнодорожников во главе с первым заместителем генерального директора Сергеем Валько и руководством ЗАО «ЮКЖД» возложила венки и цветы к вечному огню Мемориала памяти жертв Геноцида армян «Цицернакаберд».

Ежегодно железнодорожники организуют шествие к мемориалу «Цицернакаберд» и отдают дань уважения памяти 1,5 миллионов невинных жертв Геноцида армян.

В Музее железной дороги Армении, который расположен в здании вокзала «Ереван», 24 апреля открылась экспозиция, посвященная 100-летию Геноцида. В экспозиции, в частности, собраны материалы об известных армянах, предки которых пережили Геноцид. Посетителям были подарены книги о великом полководце Андранике Озаниане.



Представители ЮКЖД приняли участие в открытии "Аллеи памяти" в честь 70-летия Великой Победы

Представители Совета молодежи ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», сотрудники аппарата управления 3 апреля приняли участие в церемонии посадки деревьев и открытия Аллеи памяти, посвященной 70-ой годовщине Великой Победы, в ереванском Парке Победы.

В посадке елей приняли участие аккредитованные в Армении дипломаты, ветераны Великой Отечественной войны, молодежь. Открытие Аллеи состоялось при поддержке и участии Союза университетской молодежи.

Выступая на торжественной церемонии, Чрезвычайный и Полномочный посол Российской Федерации в Республике Армения Иван Вольнкин отметил, что с радостью принял приглашение участвовать в мероприятии.

«Особенно приятно то, что с этой инициативой выступил Союз университет-



ской молодежи Армении. Это очень важно и нужно, чтобы молодежь помнила свою историю, подвиги своих предков, неслала их по жизни», - отметил Вольнкин. Посол отметил, что армянский народ внес неоценимый вклад в Великую Победу. «Армяне с первых же дней сражались в рядах Красной Армии и достойно вы-

полнили свой долг. Из 500 тыс. ушедших на фронт армян не вернулись 300 тысяч. Это огромная цифра, учитывая, что в предвоенные годы население Армении составляло 2,5 млн. человек», - сказал посол. В свою очередь Чрезвычайный и Полномочный посол Беларуси в Армении Степан Сухаренко отметил, что великий

подвиг, совершенный отцами и дедами, помнят по сей день. «Сегодня мы склоняем головы перед светлой памятью павших на поле брани и низко кланяемся нашим ветеранам за их ратный подвиг», - отметил Сухаренко.

К 70-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

ОНИ СРАЖАЛИСЬ ЗА РОДИНУ

Сегодня мы хотели бы рассказать нашим читателям о наших ветеранах, долгие годы проработавших в сфере железнодорожного транспорта.

Маруся Закарян и Андрей Андреев

Маруся (Вардануш) Закарян родилась в Тбилиси в 1924 году. После кончины отца мать Маруся вышла замуж в Баку, и внучку к себе забрала бабушка, жившая в селе Джиджур. В 1941 году по пути в Джиджур, в вагоне поезда Маруся встретила своего будущего мужа Андрея. Как рассказывал потом супруг, Маруся была красивой и элегантной, выделялась в толпе своей изысканной шляпой.

Андрей и Маруся поженились в трудное время: всего через два месяца после свадьбы Маруся забра-

ли на фронт. Ее муж чувствовал себя виноватым перед женой, не смог спокойно сидеть дома и ждать жену и также ушел добровольцем на фронт.

В мае 1943 года Андрей был тяжело ранен и отправлен на лечение в Тбилиси, где узнал, что жена Маруся находится на линии в Батуми. Андрей убежал из госпиталя и поехал к жене, а потом в Ленинакан, где и ждал жену с фронта.

А Маруся прошла всю Великую Отечественную войну, служила в Кавказском батальоне. После вой-



ны она вернулась домой, к мужу. Супруги устроились на работу в паровозное депо.

Маруся и Андрей воспитали пятерых детей, сейчас у них 15 вну-

ков, 45 правнуков и 3 праправнука. Сыновья ежегодно организуют родителям поездки в Батуми и Керчь.

Офелия Грджан



Офелия Грджан также родилась в 1924 году. В декабре 1941 года Офелию, как и других девушек и подростков, мобилизовали на работу на железнодорожные предприятия. Вместе с 15-ю другими девушками Офелия поступила на работу в паровозное депо Ленинакана, где после обучения всем им был присвоен 5-й разряд слесаря.

Через некоторое время девушек отправили в паровозоремонтный цех, где вместе со своими сверстницами девушки по ночам ремонтировали паровозы, а утром уходили работать в инструментальный цех, где изготавливали различные инструменты. Отдыхали на работах по 1,5 - 2 часа.

Утром их будил крик мастера Акопяна Андраника — "Подъемем!!! Паровоз везем!!!". Просыпались с грязными от мазута лицами, хохотали и сразу приступали к работе. Работали так самоотверженно, что рельсы даже не успевали остыть, поезда следовали друг за другом, непрерывно. Только время от времени девушки охучали по родителям, по дому, по родным.

Но однажды утром в депо везел не паровоз, а представитель военкома. Двух девушек забрали на фронт, остальные не подходили по возрасту. И тогда

мастер, осознав, что вскоре из депо всех девушек увезут на фронт, и некому будет работать, выбрал другую тактику: каждый день, после ночной смены, девушки отправлялись к машинисту-инструктору Амазасу Онику для прохождения курсов помощника машиниста.

Сразу же после окончания курсов по приказу начальника депо всех девушек перевели в помощники машинистов, военкомат предоставил всем им бронь. Молодые девушки досрочно окончили и курсы машинистов.

Офелия со своими подругами Абуловой Маней, Шахбазян Цовик, Потинян Амалией, Егиазарян Розой, Казарян Женей, Израэлян Рипсик, Казарян Маргуш и другими водила поезда до Махачкалы, до Баладжаров. Девушки взяли оружие, продовольствие, доставляли в госпитали Армении раненых.

В 1946 году Офелию Грджан перевели на должность контролера паровозных бригад, в 1961 году - оператором в цех промывки котлов паровоза.

Всю свою жизнь Офелия Грджан посвятила локомотивному делу, имеет ряд медалей и наград, была депутатом Горсовета, является ветераном труда.

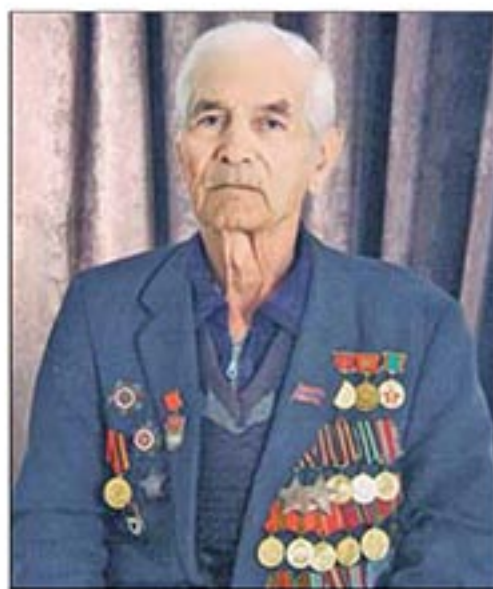
Вардгес Степанян

Вардгес Унанович Степанян родился 25 августа 1925 г. в Тбилиси, а в 1932 г. его семья переехала в Ленинакан.

В 1941 году 10-классник Вардгес временно оставил школу и заменил рабочих паровозного депо, ушедших на фронт, работая учеником токаря, мастером. Затем он был призван в армию и вскоре в числе немногих призывников направлен в 28-ую окружную школу снайперов, после окончания которой в сентябре 1943 года отправлен в 245 стрелковый полк 36-ого гвардейского стрелкового корпуса 11-й гвардейской армии 1-го Прибалтийского фронта - в город Великие Луки. Здесь он получил свое первое боевое крещение.

Вардгес Степанян участвовал в операции по освобождению города Великие Луки - крупного железнодорожного узла, имевшего аэропорт международного значения, и находящегося недалеко от границы с Латвией. Благодаря героизму советских бойцов, умелому командованию и правильному взаимодействию артиллерийских, танковых и стрелковых подразделений, советские войска, в том числе 245-й стрелковый полк, в котором служил Вардгес Степанян, ворвались в осажденный немцами город, прозванный «Малым Сталинградом» из-за ожесточенных боёв. При освобождении города Вардгес Унанович был легко ранен и после лечения вернулся в строй.

В ноябре 1943 года В. Степанян был переведен в роту ПТР 88-го отдельного гвардейского проти-



вотанкового артиллерийского дивизиона 84-й гвардейской стрелковой дивизии.

Зимой 1943 года он принял участие в освобождении Витебска, в боях за который советские войска понесли большие потери. Рота, в которой служил Вардгес Степанян, самоотверженно сражалась за каждую пядь земли, в живых осталось 10 человек.

Вардгес Унанович участвовал в освобождении Белоруссии, и в одном из боёв был тяжело ранен. В результате контузии он лишился слуха на левое ухо, был направлен на длительное лечение.

День Победы Вардгес Степанян встретил на Балтийской косе, а через 5 дней его полк был

переведен в город Гумбиннен в Восточной Пруссии, где еще велись бои.

После войны Степанян вместе с 25 однополчанами был оставлен в особое распоряжение Министерства обороны СССР и до 1950 года служил командиром орудия в 52-м гаубично-артиллерийском полку. В мае 1950 года он был демобилизован и вернулся в родной Ленинакан.

О том, как воевал ветеран, говорят его боевые награды - ордена Славы двух степеней, ордена Красной Звезды, ордена Отечественной войны двух степеней и многочисленные медали.

Вардгес Унанович вернулся на работу в локомотивное депо, где работали отец, три брата, их сыновья.

В 1967 - 1989 гг. Вардгес Степанян работал машинистом электровоза. Ведя активную новаторскую деятельность, он добился значительного увеличения пробега поездов, применяя прогрессивные методы вождения поездов. Вардгес Унанович был избран членом партбюро предприятия, кандидатом в депутаты Верховного Совета Армении. Доблестный труд Степаняна был отмечен государственными наградами, орденом Ленина и орденом Трудовой Славы III степени.

Сегодня Вардгес Унанович Степанян - персональный пенсионер, ветеран войны и труда, почётный железнодорожник. В 2005 году ему выпала честь участвовать в Параде Победы на Красной Площади.

Ветерану уже 90 лет, но и сейчас, когда заходит речь о войне, со слезами на глазах, молча, он вспоминает Великую Отечественную.

Список участников Великой Отечественной войны

1. Агабабян Саргис Георгиевич
2. Агаджанян Володя Есаевич
3. Айрапетов Георгий Михайлович
4. Андреев Андрей Аршалуйсович
5. Аракелян Нерсес Оганесович
6. Багдасарян Ашот Аветикович
7. Багдасарян Гагик Суменович
8. Бегоян Седа Сарибековна
9. Варданян Вруйр Аветикович
10. Габриелян Алексан Аветикович
11. Галоян Арменац Цолакович
12. Галстян Липарит Галустович
13. Галстян Ашот Арташесович
14. Галстян Седа Мацоевна
15. Гаспарян Седа Багдасаровна
16. Геворгян Грачик Овакимович
17. Геворгян Вагген Аветикович
18. Грджан Офелия Рафаеловна
19. Дрмоян Вардгес Мхитарович
20. Егиазарян Роза Мовсесовна
21. Егизян Сурен Меликсетович
22. Едигарян Сережа Галустович
23. Ерзнкян Сережа Мамиконович
24. Закарян Вардануш Вардановна
25. Израэлян Рипсик Мартиросовна
26. Казарян Женя Аршалуйсовна
27. Казарян Маргуш Акоповна
28. Карапетян Арутюн Амаякович
29. Касабян Георгий Матвеевич
30. Киракосян Шушик Ашотовна
31. Константинова Астхик Аршалуйсовна
32. Мангасарян Оганес Папикович
33. Маргарян Арусяк Хореновна
34. Маргарян Герасим Мнацаканович
35. Маргарян Жора Арупонович
36. Матевосян Ленуш Мкртычевна
37. Мацакян Манташ Егорович
38. Мацакян Николай Есаевич
39. Минасян Юрий Аристархович
40. Мкртчян Артуш Азизович
41. Мкртчян Вардгес Карапетович
42. Мноян Лендруш Суменович
43. Налбандян Агван Симонович
44. Оганесян Егиз Мкртычевич
45. Оганесян Алексан Хачатурович
46. Оганесян Меружан Григорьевич
47. Папикян Оник Папикович
48. Папикян Саргис Рубенович
49. Петров Константин Александрович
50. Петросян Шмавон Азизович
51. Погосян Тамара Алековна
52. Потинян Амалия Симоновна
53. Саргсян Акоп Мисакович
54. Саргсян Амбарцум Саакович
55. Саргсян Сереж Габриелович
56. Саруханян Агван Вардеванович
57. Симонян Пайлак Есаевич
58. Степанян Вардгес Унанович
59. Степанян Сережа Оганесович
60. Степанян Октембер Арестакесович
61. Степанян Николай Левоневич
62. Степанян Николай Акопович
63. Тадевосян Арпик Геворговна
64. Тоноян Артуш Сарибекович
65. Торосян Мкртыч Карапетович
66. Тумасян Зураб Хачатурович
67. Хачатрян Алексан Аветикович
68. Хачатрян Коля Липаритович
69. Хачатрян Лида Арменаковна
70. Хачатрян Саргис Егиазарович
71. Хачатрян Саргис Николович
72. Хачатрян Сергей Арташесович
73. Шахбазян Жора Ашотович

На ЮКЖД подвели итоги работы в I квартале



Генеральный директор ЗАО "Южно-Кавказская железная дорога" Виктор Ребец на состоявшемся 7 апреля селекторном совещании подвел итоги работы компании в первом квартале 2015 года.

Констатируя продолжающуюся тенденцию снижения объема перевозок грузов, Виктор Ребец, тем не менее, обратил внимание на рост перевозок в импортном сообщении на 3,6%.

Гендиректор ЮКЖД также обратил внимание на тенденцию улучшения качественных показателей работы железной дороги, таких как: среднесуточная производительность локомотива, его среднесуточный пробег (рост на 8,4%), производительность вагона (рост на 9,5%), оборот грузового вагона (сокращение с 3 суток до 2,8 суток), повышение участковой скорости до 35 км/час, техни-

ческой скорости до 39,4 км/час.

Говоря о состоянии путевой инфраструктуры, руководитель компании отметил, что по итогам первого квартала путейцам удалось закрепиться на оценке ниже 100 баллов, и положительную динамику необходимо продолжить.



В Дорожном центре обучения проведены тесты по пожарной безопасности

26 марта сего года в кабинете технической учебы Дорожного центра обучения (ДЦО) проведены тесты на знание правил и норм пожарной безопасности инженерами по технике безопасности подразделений дороги. Проверка методом тестирования была организована для укрепления знаний инженерных работников до наступления пожароопасного периода, а также выявления среди участвующих



уровня владения информацией по пожарной безопасности, содержащейся в нормативных документах по охране труда дороги. Тесты были разработаны отделом охраны труда, производственной и пожарной безопасности ЗАО "ЮКЖД" и представляют собой 20 вопросов, из которых 10 вопросов - на знание правил пожарной безопасности на железнодорожном транспорте, 10 вопросов - на знание правил пожарной безопасности профильных инструкций. По результатам тестов общий проходной балл - 12, был набран всеми участниками. Наиболее высокий общий балл - 17 был набран инженерами по технике безопасности: дирекции перевозок - Бегларяном П.Э., ЛСО Ереван - Чгриян А.В., ЛСО Севан - Айрапетяном О.Р., ДПС-ВЧД - Нагапетяном Г.Ж., ВЧДэу - Дарбиняном Л.С.

В планах отдела ОТ и ПБ проведение тестов на знание стандартов системы управления охраной труда (СУОТ) ЗАО "ЮКЖД" - в конце мая, а также правил и норм электробезопасности - в конце июня.

Отдел ОТ и ПБ ЗАО "ЮКЖД"

Об итогах работы ЗАО "ЮКЖД" в 2014 финансовом году

По традиции, в конце марта - начале апреля завершается подведение итогов финансового года. Основываясь на результатах финансового аудита компании, проведенного PriceWaterhouseCoopers, можно смело утверждать, что в 2014 финансовом году все задачи, поставленные перед ЗАО "Южно-Кавказская железная дорога", были выполнены.

Компания завершила несколько крупных инфраструктурных проектов. Так, в эксплуатацию после реконструкции был сдан комплекс объектов ПДМ (механизированная дистанция пути) Саманин, что позволило создать 180 высокотехнологичных рабочих мест железнодорожников, существенно улучшить условия труда и производства ремонта подвижного состава.

Железнодорожный узел в Саманине был коренным образом реконструирован, отремонтированы вокзал, здания и цеха оборотного депо, которые приобрели новое качество, был создан специализированный класс технического обучения, осуществлен монтаж необходимого оборудования.

Также в 2014 году был существенно модернизирован Дорожный центр обучения, где был открыт новый учебный полигон. Реформирование Центра было направлено на повышение качества человеческих ресурсов и капитала, углубление профессиональных знаний работников железной дороги на основе технического обучения.

В прошлом году был введен в эксплуатацию первый электровоз ВЛ-10, прошедший в полном объеме текущий ремонт ТР-3 на территории Армении за последние 25 лет.

В 2015 году аналогичный ремонт пройдут еще три электровоза, что позволит повысить уровень безопасности движения поездов.

Производство столь сложных технологических работ в Армении стало возможным благодаря завершившейся в 2013 году коренной реконструкции Гюмрийского локомотивного и вагоноремонтного депо - базовых предприятий, позволяющих осуществлять весь комплекс технического обслуживания и ремонта подвижного состава.

Реконструкция Гюмрийского локомотивного депо позволила не только восстановить цеха, оснастив их современным оборудованием, усовершенствовать применяемые технологии, создать безопасные и комфортные условия труда для рабочих, но и сформировать один из крупнейших и современных машиностроительных комплексов в Армении.

В вопросе оплаты труда железнодорожников в 2014 году также были зарегистрированы положительные подвижки: с 1 июля была повышена заработная плата 1 418 работникам железной дороги, а благодаря применяемым с 1 августа новым положениям о премировании работников с 50% до 80% увеличен размер премий для путейцев.

В рамках реструктуризации на ЮКЖД в прошлом году были созданы сразу две новые крупные дирекции - Дирекция подвижного состава, центр которой находится в городе Гюмри, и Дирекция инфраструктуры. Эти два производственных комплекса, в которых работают более половины сотрудников ЮКЖД, являются базовыми для обеспечения эксплуатационной работы железной дороги.

Немалое внимание уделяется и социальной защите железнодорожников: ЮКЖД организует отдых своих сотрудников и их детей. В прошлом году администрация ЮКЖД профинансировала отдых и лечение по медицинским показаниям 87 железнодорожников на берегу озера Севан, организацию летних каникул 203 детей сотрудников в подшефном лагере "Тугарк". Причем в 2014 году ЮКЖД взяла на себя расходы по организации отдыха не только детей своих сотрудников, но и 22 детей из приграничного села Чинарки.

Подводя итоги финансового года, нельзя не отметить общую для всей транспортной сферы Армении тенденцию снижения грузооборота. Для нивелирования негативного влияния подобного спада на работу железной дороги были разработаны и осуществлены программы ресурсосбережения, сокращения расхода электроэнергии. Благодаря предпринятым мерам расход электроэнергии на производственные нужды в 2014 году сократился на 14,7%, а удельный расход электроэнергии на тягу поездов - на 2,7%.

Итоги 2014 года позволяют говорить, что поставленные перед ЮКЖД задачи не только были выполнены в полном объеме, но и прибыль компании существенно превысила запланированный Советом директоров размер. Это позволило компании сократить накопленный за предыдущие годы деятельности убыток.

Все эти тенденции будут продолжены и в текущем году. К сожалению, спад экономики и замедление темпов деятельности наших партнеров в первом квартале 2015 года оказали и на объеме грузоперевозок ЮКЖД. Но у компании есть опыт реагирования на внешние вызовы, обеспечения баланса расходной и доходной статей бюджета, применения программ ресурсосбережения.

Этот опыт и эффективный менеджмент компании внушают уверенность, что даже при наметившемся экономическом спаде, все программы в 2015 году будут выполнены в полном объеме.

На ЮКЖД проведен весенний осмотр по подготовке хозяйств и кадров к работе в весенне-летний период

На Южно-Кавказской железной дороге с 13 по 23 апреля проводился весенний комиссионный осмотр по подготовке хозяйств и кадров к работе в весенне-летний период. Осмотр проводила комиссия руководства ЗАО "ЮКЖД" во главе с генеральным директором Виктором Ребцом.

Проверка началась с поездок в направлении Абоьяна и Канакера. Аналогичные осмотры были проведены в линейно-станционных объединениях Еревана, Севана, Гюмри и Ванадзора.

В рамках мероприятий была проведена проверка пути, земляного полотна и искусственных сооружений, устройств энергоснабжения, автоматики, телемеханики и связи.

Главной задачей осмотра стало, в частности, изучение состояния путевого хозяйства, инфраструктуры, разработка мер по ликвидации выявленных недостатков, обеспечение безопасности движения поездов, приведение установленных скоростей движения в соответствие с техническим состоянием пути и подготовка к стабильной работе в весенне-летний период.

Во время проведения весеннего осмотра первоочередное внимание было уделено, в частности, участкам железной дороги с ограничениями скорости движения, выполнению планов по оздоровлению пути и противоаварийных мероприятий, проведению комплекса работ по завершению ремонта пути.



"ОСНОВНОЙ ВИД НАШЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ – ЭТО ИНВЕСТИЦИИ", - отметил в интервью "ГА" руководитель ЗАО "ЮКЖД" Виктор РЕБЕЦ

- Я вот буквально только что закончил большое двухчасовое совещание с руководителями всех наших предприятий, - такими словами встретил нас в своем кабинете генеральный директор ЗАО "Южно-Кавказская железная дорога" Виктор Ребец. - Обсуждали, как более эффективно использовать употребляемые нами ресурсы. К сожалению, спад экономики и замедление темпов деятельности наших партнеров в первом квартале 2015 года сказались и на объеме грузоперевозок ЮКЖД. Но у нас есть опыт реагирования на внешние вызовы, обеспечения баланса расходной и доходной статей бюджета и применения программ ресурсосбережения.

НЕСМОТЯ НА КОНЕЦ РАБОЧЕГО ДНЯ И ПРЕДШЕСТВУЮЩЕЕ СОВЕЩАНИЕ, уставшим он не выглядел и на протяжении следующих почти полутора часов детально отвечал на все интересующие вопросы, которых накопилось довольно много, особенно в связи с муссируемыми в последнее время слухами по поводу банкротства ЮКЖД. Речь, в частности, о том, что уже длительное время компания якобы работает с ущербом, накопив колоссальные долги. Именно из-за этих проблем, мол, и было принято решение сократить штат сотрудников и их рабочие часы.

- Видимо, не всем хочется осознавать успешность работы нашей компании в условиях жесткой конкуренции, - говорит наш собеседник, не озвучивая, правда, кому конкретно не дают покоя лавры ЮКЖД. И чтобы не быть голословным и отменить все пересуды о предстоящем банкротстве, он указывает на полученные недавно результаты финансового аудита ЮКЖД, проведенного авторитетной международной компанией Price Waterhouse Coopers.

Так вот, итоги 2014 финансового года позволяют говорить, что все задачи, поставленные перед ЮКЖД, не только были выполнены в полном объеме, но и прибыль компании существенно превысила запланированный Советом директоров размер. Кстати, это позволило компа-



нии сократить накопленный за предыдущие годы деятельности убыток.

- Все эти тенденции будут продолжены и в текущем году. Так что разговоры о банкротстве ЮКЖД являются надуманными и абсолютно беспочвенными утверждениями. Объем запланированных нами инвестиций в 2015 году составит столько же, сколько и в прошлом году - порядка 6,5 млрд драмов, что соответствует инвестиционному графику, заложенному концессионным договором, - заверил г-н Ребец, добавив, что этот график полностью соблюдается, несмотря даже на то, что объемы перевозок сокращаются.

Выпали цемент и золотоносная руда

На самом деле, это самая болезненная тема не только для ЮКЖД, но и для экономики Армении в целом. Ведь если бы сокращение грузоперевозок происходило исключительно по линии железных дорог, уступивших свою долю автомобильному транспорту, то это была бы головная боль лишь "Южно-Кавказских железных дорог".

НО НАШ СОБЕСЕДНИК АНАЛИЗИРУЕТ СЛОЖИВШУЮСЯ СИТУАЦИЮ и, судя по его доводам, причины падения объемов грузоперевозок далеко не в высоких тарифах, заставляющих некоторых грузополучателей отказываться от услуг ЮКЖД.

Итак, объемы грузоперевозок по итогам первого квартала этого года снизились почти на

15% в сравнении с прошлым годом. И все бы ничего, но прошлогодние показатели сами по себе были крайне низкими, а в феврале 2014 года и вовсе дошли до 30-процентного сокращения объемов перевозок.

- Дело в том, что в этом году мы перестали возить что-либо, связанное с производством цемента, поскольку оба имеющихся в Армении цементных завода практически не действуют. А это были грузообразующие предприятия, для работы которых мы ранее перевозили сырье для производства цемента, а далее вывозили готовую продукцию. И хотя добрые намерения о старте производства в своих планах они имеют, но пока эти планы не стали реальностью, - изложил суть дела г-н Ребец.

Еще один фактор, оказавший воздействие на снижение грузоперевозок, связан на сей раз с деятельностью золотодобывающей компании ГеоПромайнинг. Год назад она ввела в эксплуатацию новую технологию переработки сырья, но, по словам главы ЮКЖД, некие незавершенные процессы пусконаладочных работ и некоторые другие факторы не позволяют вывести объемы на проектный уровень переработки, вследствие чего перевозка сырья золотоносной руды уменьшилась практически в два раза.

На наш вопрос, ощущается ли сейчас некоторая активизация (или хотя бы прогнозируется) в контексте роста объемов грузоперевозок с учетом вхождения Армении в ЕАЭС и, как следствие, пла-

нируемого наращивания объема местного производства и экспорта, г-н Ребец ответил лаконично:

- В рамках работы с Союзом промышленников и предпринимателей Армении мы уже не один раз в текущем году обсуждали условия возможных контрактов, объемы законтрактованных поставок на рынки России, номенклатуру грузов, которая может быть предложена на внешних рынках. Да, после вхождения в ЕАЭС условий для повышения конкурентоспособности армянских товаров на российском рынке стало больше, но готовности воспользоваться этими возможностями у товаропроизводителей пока нет, - пояснил он.

ГКЗЭК не выявила нарушений по тарифам

Может, все-таки вопрос в высоких тарифах на железнодорожные перевозки? В последнее время все чаще разговоры о том, что именно из-за тарифов только в течение прошлого года порядка 40-50 компаний уже отказались работать с ЮКЖД. Даже перевозка зерна, которая традиционно осуществлялась по железной дороге, сейчас осуществляется посредством автомобильных контейнеров, поскольку этот вариант грузоперевозок доступнее.

ВЫЯСНИЛОСЬ, ЧТО, ДА, В ЯНВАРЕ И ФЕВРАЛЕ ЭТОГО ГОДА ПЕРЕВОЗКА ЗЕРНА не осуществлялась, но не потому, что хозяйствующие субъекты отказались работать с ЮКЖД из-за высоких тарифов, а вследствие изменений тарифных требований после вступления Армении в ЕАЭС. С одной стороны, страной происхождения груза является Россия, и поскольку мы уже находимся в едином экономическом пространстве, то в соответствии с новыми нормами тарифные выплаты на границе опадают. Но с другой стороны, перевалка зерна происходит в порту Поти, то есть первичные перевозочные документы железнодорожным транспортом формируются там, и формально выходит, что страной происхождения груза выступает Грузия.

И пока все эти документальные несоответствия утряса-

лись, зерно не перевозили, в связи с чем в январе и феврале 2015 года по линии импорта произошло почти двукратное падение объемов грузоперевозок ЮКЖД. Однако уже в марте, после того как были решены все вопросы с перевозкой зерна на границе, объемы восстановились, достигнув средних чисел за квартал прошлого года.

Что касается тарифов, то, уверяют в ЮКЖД, тарифная ставка на перевозку 1 тонны груза в международном сообщении (на расстоянии 299 км со/до станции Ереван), начиная с 2010 года была неизменной, оставаясь на уровне 17,22 швейцарского франка. Но за этот период произошли курсовые колебания валют, которые и привели к изменениям в тарифах в националоте. Хотя, опять-таки поясняет г-н Ребец, сокращение грузоперевозок произошло в основном за счет внутренних перевозок, на установленные тарифы которых курсы того же франка не действуют.

- Фактически у нас выпало из объемов три номенклатуры - золотоносная руда, сырье для производства цемента и сам цемент. Однако ни одна из этих позиций не является сегментом перевозок автомобильного транспорта, где также наблюдается снижение объемов перевозок, - констатировал наш собеседник. - Государственная комиссия по защите экономической конкуренции проводила проверку нашей работы практически за весь период деятельности в плане того, насколько мы были корректны и точны в соблюдении правил установления тарифов. В итоге заключила, что никаких нарушений в части тарифной политики со стороны нашей компании нет. Более того, комиссия сделала вывод, что мы работаем в жесткой конкурентной среде, имеем очень низкий уровень рентабельности и основной вид нашей деятельности - это инвестиции. Инвестиции, направляемые на восстановление, оздоровление и развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта Армении, - резюмировал гендиректор ЮКЖД.

Ляна ГЕЗАЛЯН,
"Голос Армении",
06.04.2015

ՀԿԵ աշխատակիցները կմասնակցեն ուսաց լեզվի մասնագիտացված դասընթացներին

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ի աշխատակիցները կմասնակցեն ուսաց լեզվի մասնագիտացված դասընթացների, չորեքշաբթի լրագրողներին ասաց «ՀԿԵ» ՓԲԸ գլխավոր տնօրեն Վիկտոր Ռեբեցը:

Ռուսաց լեզվի պարապմունքները կանցկացվեն ՀԿԵ-ի և Երևանում գիտության և մշակույթի ուսակազմի կենտրոնի գործակցության շրջանակում ՀԿԵ ճանապարհային ուսուցման կենտրոնի հենքի վրա Ռուսաց լեզվի ուսակազմի ուսումնամեթոդական կենտրոնի մշակած ուսաց լեզվի մասնագիտական ուսուցման ծրագրով:

Ռեբեցը նշեց, որ մասնագիտական դասընթացների ծրագրի իրագործման երկու տարիների ընթացքում ուսուցում են անցել ընկերության 89 աշխատակից, բացի այդ, ծրագրին մասնակցել է ընկերության ատոժարանային ճամբարներում հանգստացող 576 երևյալ:

«Այսօր ծրագրին մասնակցելու համար գրանցվել է 123 աշխատակից, ինչը վկայում է ծրագրի նկատմամբ հետաքրքրության աճի մասին, ինչը ուսաց լեզվի գիտելիքներին ամբողջականություն, համակարգվածություն և մասնագիտական կողմնորոշման հնարավորություն կընձեռնի», - ասաց Ռեբեցը:

Նա միաժամանակ նշեց, որ ՀԿԵ աշխատակիցները դասընթացների շրջանակներում կկարողանան ուսումնասիրել գործարար վաստաբերության մասնագիտությունը, ուսաց լեզվով մասնագիտական բառապաշարը, ինչը հետագա մասնագիտական աճի հնարավորություն կստացի:

Երևանում գիտության և մշակույթի ուսակազմի կենտրոնի տնօրեն Մարկ Կալինին իր հերթին նշեց, որ դասընթացները թույլ կտան բարձրացնել ուսաց լեզվի տիրապետելու ընդհանուր մակարդակը:



«Այս տարի ուսուցում անցնել ցանկացողների թվի աճին գուցե քիչ ընդլայնվել է նաև դասընթացների անցկացման աշխարհագրությունը, դրանք կանցկացվեն Երևանում, Վանաձորում, Գյումրիում, Սևանում և Վարդնիխում», - ասաց Կալինին:

Նա միաժամանակ նշեց, որ բացի բանավոր և գրավոր խոսքի ավանդական սկզբունքներից, դասընթացների մասնակիցները կկարողանան ծանոթանալ Ռուսաստանի մասին տեղեկություններին, հայ ուսակազմի հարաբերություններին, այդ թվում՝ երկաթուղային կապերին, Հայրենական մեծ պատերազմում տարած հաղթանակի 70-ամյակին նվիրված փաստերին, ինչպես նաև Հայոց ցեղասպանության մասին տեղեկությունների, որպեսզի կարողանան գրագետ տիրապետել ռուսերեն խոսքին:

Երկաթուղայինները մասնակցեցին համաքաղաքային շաբաթօրյակին

Հարավկովկասյան երկաթուղու աշխատակիցները ապրիլի 11-ին Երևանում մասնակցեցին համաքաղաքային շաբաթօրյակին:

Երիտասարդական խորհրդի անդամները մասնակցեցին «Էրեբրոնի» պատմահնագիտական արգելոց-թանգարանին հարող տարածքի մաքրման աշխատանքներին:

Հատկանշական է, որ շաբաթօրյակների անցկացման ավանդույթը սկիզբ է առել երկաթուղուց: Առաջին շաբաթօրյակը կայացել է 1919 թվականի ապրիլի 12-ին, երբ Մոսկվա-Տեսակավորող կայարանի երկաթուղայիններն աշխատանքային օրվա ավարտից հետո վերադարձել են արտադրամասեր՝ վերանորոգելու շոգեքարշերը:



«ՀԿԵ»-ի լրահոս

Հայաստանի և Վրաստանի երկաթուղայինները համաձայնեցրել են Տեղեկատվական համագործակցության մասին համաձայնագիրը



«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ի Տեղեկատվահաշվողական կենտրոնի ներկայացուցիչները՝ Կենտրոնի պետ Վարդան Յուզանի գլխավորությամբ ապրիլի 15-ին աշխատանքային հանդիպում ունեցան վրացի գործընկերների հետ՝ ընթացքով «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի և Վրաստանի երկաթուղու միջև Տեղեկատվական համագործակցության մասին համաձայնագրի նոր նախագիծը: Խորհրդակցության ժամանակ մասնագետները ընթացքին երկկողմ հետաքրքրություն ներկայացնող հարցեր՝ համաձայնության գալով թուրք կետերով:

Համաձայնագիրը կարգավորում է Հայաստանի և Վրաստանի երկաթուղիների միջև համագործակցությունը տեղեկատվական ոլորտում: Մասնավորապես, այն կարգավորում է բեռնափոխադրումների, սահմանների հատման, մաքսային ընթացակարգերի վերաբերյալ տեղեկատվության փոխանակման գործընթացը:

Նոր համաձայնագրով նախատեսվում է էլեկտրոնային ընթացակարգով գնացքների փոխանցման ցուցակների փոխանակում, ինչը թույլ կտա նախօրոք տեղեկացնել գնացքի մեկնման ժամերի, նրա քաշի, փոխադրվող բեռների տեսակների մասին:

... իսկ երիտասարդ երկաթուղայինները լայնացնում են համագործակցության շրջանակները

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ Երիտասարդական խորհրդի պատվիրակությունը կատարել է նախագահ Առնառատ Առնառատյանի ղեկավարությամբ, ապրիլի 18-ին Թբիլիսիում աշխատանքային խորհրդակցություն ունեցավ Վրաստանի երիտասարդ երկաթուղայինների ընկերակցության ներկայացուցիչների հետ:

Հանդիպման ընթացքում երիտասարդ երկաթուղայինները ընթացքին համագործակցության զարգացման և փորձի փոխանակման հեռանկարները, երիտասարդական ցաղաքակերտության շրջանակներում իրականացվող ծրագրերը:

Կողմերը դիտարկեցին նաև տարբեր մասնագետների փոխանակման հնարավորությունները ուսուցման և վերապատրաստման նպատակով: Մասնավորապես, ՀԿԵ-ի Տեղեկատվահաշվողական կենտրոնի մասնագետները վրացի գործընկերներին կներկայացնեն Հայաստանի երկաթուղային համակարգում կիրառվող տեղեկատվական տեխնոլոգիաները՝ ուսումնասիրելով 1C ծրագրի կիրառման վրացական փորձը:

«ՀԿԵ» ՓԲԸ և Վրաստանի երկաթուղու երիտասարդ աշխատողները ընթացքին նաև համատեղ մշակույթային և մարզական միջոցառումների իրականացման հեռանկարները:

Հանդիպման ընթացքում հայկական պատվիրակությունը ներկայացրեց Հայոց ցեղասպանության պատմությունը և 100-րդ տարեդարձի նվիրված միջոցառումների ծրագիրը: Վրացական կողմը ցանկություն հայտնեց մասնակցելու Երևանում անցկացվող միջոցառումներին՝ ողջարկելով իր պատվիրակությունը: Վրացի գործընկերները Հայաստանի երկաթուղայիններին ներկայացրեցին Վրացական երկաթուղու, մասնավորապես Փոխադրումների կառավարման կենտրոնի, աշխատանքը:





Южно-Кавказская железная дорога на Международной туристической выставке «Caucasus Tourism Fair-2015»

ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» приняло участие в открывшейся 16 апреля в Тбилиси 17-ой Международной туристической выставке Caucasus Tourism Fair - 2015.

Открыли выставку мэр г. Тбилиси Давид Нарmania, министр охраны природы Эргуджа Хокришвили и замминистра экономического развития Грузии Михаил Джанилидзе.

В выставке, главной темой которой являлось развитие внутреннего и выездного туризма, восстановление внутренних курортов, стимулирование интереса потребителей к новым туристическим направлениям, принимали участие более 100 туристических и частных компаний.

Экспозиция Южно-Кавказской железной дороги на STF-2015 включала подробную информацию о географии железнодорожных пассажирских перевозок, предлагаемых услугах и новых туристических продуктах, среди которых туры по Армении и Грузии.

В рамках выставки начальник Отдела международных связей и взаимодействия с административными органами ЮКЖД Александр Бойко провел переговоры с заместителем министра экономического развития Грузии Михаилом Джанилидзе, рассказав об инновационных проектах компании в туристической отрасли, в частности, о предлагаемых железной дорогой турпакетах.

«Мы работаем в тесном контакте с железнодорожниками Грузии. Основная цель этих турпакетов - увеличение операционных возможностей ЮКЖД и пассажиропотока в направлении Ереван-Тбилиси-Батуми и обратно, ознакомление жителей Грузии, Армении с историко-культурными центрами южно-кавказских государств. Эти туры начали набирать популярность особенно после вступления Армении в Таможенный союз», - сказал Бойко.

Выставка STF-2015, проходившая в выставочном комплексе Expo Georgia Exhibition Center, продлилась до 18 апреля. Организаторы выставки - выставочный центр Expo Georgia при поддержке Министерства экономики Грузии (Грузинская Национальная Туристическая Администрация) и мэрии города Тбилиси.



ՀԿԵ-ի մասնակցեց «InTour Expo 2015» միջազգային տուրիստական ցուցահանդեսին



«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ի մասնակցեց ապրիլի 10-12-ը Երևանում կազմակերպված InTour Expo միջազգային տուրիստական ցուցահանդեսին: Ննջավազոնի տեսքով ներկայացված ՀԿԵ-ի առավարը մեծ հետաքրքրություն առաջացրեց ցուցահանդեսի այցելուների շրջանում:

Երկաթուղային ուղևորախաղրումների աշխարհագրությամբ, մատուցվող ծառայություններին և նոր տուրիստական առաջարկներին ծանոթացել էին նաև պետության փոխնախարար Սերժ Սրապիտյանը, Ալեկոնիկայի նախարարության տուրիզմի վարչության պետ Մելսակ Ապրեսյանը, Բուլղարիայի դեսպանն ու աստորային ներկայացուցիչը, Երևանում Գիտության և մշակույթի ուսսական կենտրոնի և Իրանի տուրիզմի հարցերով գործակալության ներկայացուցիչները:

Մեծ հետաքրքրություն առաջացրեց ՀԿԵ-ի նոր ծառայությունը՝ մեկօրյա և եռօրյա այցելություններ Վրաստան: Այս ծառայությունը ընկերությունը մատուցում է 2015 թվականի սկզբից:

InTour Expo ցուցահանդեսը կազմակերպվել է «Պրոն Սրապո» ընկերության կողմից: Ցուցահանդեսի նպատակն էր անդրձել մի հարթակ, որը հնարավորության կտա



մասնակցեցներին ներկայացնել իրենց առաջարկներն ու նորությունները, ստեղծել նոր գործնական կապեր, մշակել համատեղ ծրագրեր: InTour Expo ցուցահանդեսին

մասնակցեցին ավելի քան 70 ընկերություններ Հայաստանից, Արցախից, Իսպանիայից, Իտալիայից, Վրաստանից, Եգիպտոսից, Իրանից, Ինդոնեզիայից և ԱՄՆ-ից:



ԱՊՐԻԼԻ 24. «ԿԱՐՄԻՐ ԿԻՐԱԿԻ» ՈՒ ՍԵՎ ԳԻՇԵՐ

Մեծ եղեռնին զոհվել է շուրջ 10.000 երկաթուղային

Անցյալ դարակերպին Օսմանյան Թուրքիայի կառավարության կողմից իրականացված հայության խաղաղ բնաջնջման ծրագիրը 1,5 մլն հայի կյանք խլեց: Թուրքական յարադանից մազապուրծ վերապրողները հետո պիտի պատմեին իրենց շենքերից բռնությամբ տեղահանված, անապատներում, լեռների ու ձորերի մեջ սրի քաշված հազարավոր հայերի անյուր տառապանքների մասին: Հոգևորական Գրիգորիս Պալարյանի «Հայ Գողգոթան», դրվագներ հայ մարտիրոսությունն «Պեղծված ղեպի Ջոր» 1914-1920թթ. հուշագրության մեջ մեր ժողովրդի այս անօրինակ ողբերգության բազմաթիվ փաստեր ու նկարագրություններ կան: Պալարյանի կենսագրության ամօրյայում էլ տեղեկանում ենք, որ երկաթուղում աշխատող շուրջ 10.000 հայ տարագիրներից թուրքական յարադանից փրկվել են մի քանի հարյուրը:

«Կարմիր կիրակի»

1915 թվական, ապրիլի 24. «Կարմիր կիրակի» (Պալարյանի բնութագրումն է): Կարմիր կոկեր կիրակին, թե՛ սե... Մեակի ասած ապրիլու ապրիլը մի ողջ ժողովրդի անմարդկային տառապանքի, համազգային անմոտաց ցավի իշխողություն դարձավ:

1915 թվական, ապրիլի 24, որ լուսարաց չունեցավ.

Օ, անլուսարաց գիշեր, զարիուրեկի, ահավոր գիշեր,

Եղեռնի ու մոզավանջի գիշեր, ահեղ գիշեր...

Այդ սև գիշեր ձերբակալվեցին միանգամից 200 մտավորական: Մի մասին տարան Այաշ, մյուս մասին, որոնց մեջ էին Կոմիտասը, Ռուբեն Սևակը, Գանիկ Կարոժանը, ազգի այլ երեսիներ, բլվեցին Չանկըր: Անապատի լուսության միջով քայլում էին նրանք՝ բժիշկներ, իրավաբաններ, նկարիչներ, ճարտարագետներ, դերասաններ, քայլում էին շրջալված, հոգնարեկ ու ուժասպառ՝ ավիները գլխներին կախ, զգալով մահվան շունչը: Ու վերջ չունեի տասնյակ մղոններով ձգվող տանջահար ճամփան: Մերթ շոգենավ էին նստեցնում, մերթ զմերթ, մերթ գիշերով իջեցնում էին զնացքից ու բեռնատար կտրերով տեղափոխում Անատոլիայի քարտրանդ ճամփաներով: Մերթ էլ քարավանն իջևանում էր թուրքական զորանոցի շենքում, մերթ կիսաքանդ, մութ ու խոնավ ախոռներում:

Ո՛վ է նա

Չանկըրի արտոնականների մեջ էր նաև Գրիգորիս Պալարյանը, ազգային-հասարակական գործիչ, ճարտարագիտություն է ուսանել Գերմանիայում, ապա վերադառնալով Արմաշի դպրվանքում ձեռնադրվել է վարդապետ, 1906-ին կարգվել է Պուլտ Պատրիարքի անձնակազմի քարտուղար: 1913-



1914 թթ. Բեռլինում աստվածաբանության և փիլիսոփայության դասընթացներ անցել: 1914-ին նա կրկին Պուլտում էր: Իր վերոնշյալ հուշագրության մեջ Պալարյանը ներկայացնում է 69 արտոնականի անուն ցավով նշելով, որ «դժբախտաբար, Չանկըրի մեր արտոնական տարաբախտ ընկերներուն կէսին անունը կարելի էր զվարճանքի մեջ դժվարությամբ...»: Հետաքրքիր մի փաստ. Երևանի պատմության քանդակարանում պահվում է մի ուլունքաշար համբիշ, որի 99 հատիկներին փորագրված են Չանկըրի 103 հայ արտոնականի անուններ: Առաջին հատիկին Կոմիտասի անունն է, 5-րդին՝ Ռուբեն Սևակին, 40-րդին՝ Կարոժանին և վերջին 99-րդին՝ Պալարյանի:

Չորերը շիրմ դարձան, Վիները՝ գերեզմանոց...

1916-ի փետրվարին Չանկըրի բռնված 130-140 արտոնականներից ողջ մնացած 16 մարդ տեղի հայության հետ տարագրվեց Իեր-Ջոր: Նրանց մեջ էր և Պալարյանը: Նոր Գողգոթայի ճամապարհին նա տեսավ դեռևս նախորդ տարի հայության սպանողի ժամանակ դաժանորեն սպանված հայերի բազմաթիվ դիակներ՝ քայքայված ու դրանից մասնատված: Արտոնականներին հսկող բոլոր անյարմին նա հարցրեց, թե ո՞ր դիակներն են դրանք: Եյուրբին՝ այդ շուն թուրքը, որ



Ջարդերից ազատված մի խումբ որբեր

1915-ին Յոզղատից տեղահանված հայերի կոտորածի կազմակերպիչն էր, պատասխանեց. «Շրջակա բոլոր գիղացիներու կողմ ջարդուած հայերու ոսկորներ են ասուր, որ 1915-ի օգոստոս և սեպտեմբեր ամիսներուն մեջ Պոլսն նկատ բարձր հրամանին վրայ կոտորուեցան սա (ձեռքով ցուցնելով) դեմին ձորին մեջ: Եվ թեպետ Ներքին գործոց նախարարին հրամանով այս կոտորածներուն հետքը կորսնցընելու համար մեծ փոսեր փորուելով ի մի հաարուեցան և քաղուեցան անցեալ տարի հոկտեմբերին, սակայն հեղեղները այդ փոսերը բանալով ոսկորները և կազմալուծուած դիակները դուրս բերած են...»: Նա նաև ասել է, թե Յոզղատից տեղահանվել են 6400 կին ու երեխա, որոնց ջարդին մասնակցել է 10.000 բոլոր՝ մոտակա գյուղերից: Պալարյանն իր տարագրության ճանապարհին դաշտերում ու ձորերում, որտեղով անցել էին դեպի մահ բռնող հայերի քարավանները, տեսել էր մերկ ու հոշոտված դիակներ, պատաստուված հազուստների կտորներ, բրբրված կոշիկներ, գրբերի պոկոտված լջեր...

Փախուստ


Պոլսից արտոնվուց մեկ տարի անց պարտիզանների մի հայի ուղեկցությամբ Պալարյանը Իսլախի կից (Կիլիկիա) փախավ Այրան: Այստեղ փոխյեց անունը, հոգևորականի հագուստը փոխեց նվրդապացու հագուստով, մորթը սափրեց ու աշխատանքի անցավ Բեռլին-Բաղդատ երկաթուղում: Ետևով, սակայն, նրա գլխին նոր վտանգ կախվեց. նախապատաստվում էր կոտորածներից փրկված հայերի երկրորդ տեղահանումը: Ցուցակագրում էին նաև զերմանական

երկաթուղում աշխատող հայերին: Տարագիրների այս խմբին էլ շուրջ 10.000 մարդ, սպանեցին թուրքական բանակի զինվորները՝ նրանց դարձնելով կենդանի թիրախ՝ զարգանելու հրազենի կիրառության իրենց հմտությունը: «Մահվան խրախճանքը» շարունակեցին շրջակա գյուղերի մահմեդական բնակիչները՝ դաժանաբար սպանելով փամփուշտից հրաշքով փրկված երկաթուղայիններին: Երկաթուղում աշխատող 10.000 տարագիրներից կենդանի մնացին ընդամենը մի քանի հարյուրը, այդ թվում և Գրիգորիս Պալարյանը: Պալարյանի փախուստը կազմակերպեց զերմանացի մերենավար Քեկըրը: Գերմանական զինվորականի համազգեստով և զերմանացու անունով Հեռ Բերնշայն, նա փախավ Բեռլին-Բաղդատ երկաթուղու վերջին կայարանը: Այստեղ էլ ապահով չէր, և Քեկըրը նրան հանձնեց իր զերմանական անցագիրը: Պալարյանի հաջորդ քարտուղը Ադանան էր: Այստեղ էլ որոշեց գրի առնել տարագրության չորս տարիներին գլխին եկածն ու աչքով տեսածը. «Հայ ահավոր տառապանքին սարսափելի պատմությունը» արդեն Պոլսում գրելով իր հայտնի հուշագրությունը, որը կարևոր աղբյուր է Հայոց ցեղասպանության պատմության լջերը լուսարանելու համար: Վերապրած այս հայի ես մեկ անուրանալի ծառայություն. 1921 թ. Պալարյանը Բեռլինում մասնակցել է Սողոմոն Թեկերյանի դատավարությանը, իրեն վկա՝ հստակեցնելով այն դրույթը, որ հայերի տեղահանությունը և կոտորածը կազմակերպվել և իրականացվել է Թուրքիայի ներքին գործերի նախկին նախարար Թալեաթի հրամաններով:

Սուսաննա Մարտիրոսյան

ПОЗДРАВЛЯЕМ НАШИХ ЮБИЛЯРОВ

- 1 мая Погосян Арусяк Анушавановна, спец по упр. персоналом
- 2 мая Мнацаканян Рима Гургеновна, сторож ЭЧК-Абовян
- 3 мая Боджукян Саргис Лендрушевич, эл. механик
- 4 мая Вардумян Эдуард Говенович, мастер ПТО
- 6 мая Маркосян Арменак Рафикович, начальник службы внутреннего аудита и контроля
- 6 мая Мартиросян Тангуш Самсоновна, стар.билетный кассир вокзала Гюмри
- 8 мая Акопян Оник Саргисович, эл. механик
- 9 мая Манукян Арташес Карленович, дежурный электромеханик-администратор
- 9 мая Назарян Эмма Мкртичевна, техник
- 11 мая Саргсян Георгий Серезаевич, сторож
- 13 мая Манукян Степа Вачикович, гл. кондуктор 5-го разр.
- 13 мая Постоян Аветик Жоржикович, начальник региона
- 15 мая Микаелян Смба Володяевич, монтер пути
- 16 мая Манукян Гагик Володяевич, водитель тягача
- 17 мая Торосян Арам Паргегович, машинист электровозов груз. и пасс. поездов
- 18 мая Петросян Левон Ворошилович, ОВР 4-го разряда
- 19 мая Андреасян Арменуи Камоевна, ведущий инженер
- 19 мая Атанесян Юрий Ашотович, эл. монтер 5-го разр.
- 21 мая Оганесян Василий Николаевич, м/п
- 24 мая Авоян Артур Суренович, нач. объедин. станции
- 25 мая Бшарян Ташдин Рзаевич, ДСП ст. "Советакан"
- 25 мая Мкртчян Гагик Григорьевич, электромеханик
- 25 мая Нерсисян Рузанна Камоевна, ведущий инженер
- 28 мая Арутюнян Мартирос Оганесович, монтер пути

<p>Հայաստանի ԵՐԿԱՅԹՈՒՂԱՅԻՆ</p>  <p>ՀԿԵ ՓԲԸ-ի կորպորատիվ ամսաթերթ</p>	<p>Խմբագրական խորհուրդ</p> <p>Համարի պատասխանատու՝ Վարդան Ալոյան</p> <p>Լուսանկարները՝ Հարություն Նազարյանի</p> <p>Սրբագրիչ՝ Մանուշ Բաբայան</p>	<p>Խմբագրության հասցեն՝ ՀՀ, Երևան, Տիգրան Մեծի պող. 50</p> <p>Հեռ.՝ (010) 57-50-02</p> <p>Էլ. փոստ՝ pr@arway.am, ukzhdpressoffice@inbox.ru</p>	<p>Ծավալը՝ 2 տպագրական մամուլ</p> <p>Տպաքանակը՝ 800 օրինակ</p> <p>Ստորագրված է տպագրության՝ 30.04.2015 թ.</p> <p>Տպագրված է «Լիոն Փրինսիպ Ենրվիս» ՍՊԸ տպարանում</p>
--	--	--	--