



Ձեր բիզնեսի լույսնորսիվը

www.ukzhd.am

ՐՈՒՆՎԱՐ-ՄԱՅԻՍ, 2020 #19 (66)

ՇՆՈՐՀԱՎՈՐ
ՀԱՂԹԱՆԱԿԻ ՏՈՆԸ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԵՐԿԱԹՈՂԱՅԻՆ

ՀԿԵ ՓԲԸ-ի
թերթ

9
ՄԱՅԻՍ



Հարգելի վետերաններ, գործընկերներ:

Մայիսի 9-ին մենք նշում ենք Մեծ հաղթանակի 75-ամյակը՝ Հայրենական մեծ պատերազմում մեր ընդհանուր Հաղթանակի տարելիցը: Մա իսկապես մեր ընդհանուր Հաղթանակն է, որին ներդրում ունեցան մեր նախնիները: Նախկին Խորհրդային Միության տարածքում գրեթե չկա ընտանիք, որին շրջանցեց պատերազմը: 26 միլիոն կյանք՝ հսկայական գին է, որը վճարեց սովետական ժողովուրդը: Եվ յուրաքանչյուր ընտանիքն ունի իր հերոսները, որոնց հիշում և հարգում են նոր սերունդները: Այս օրը մենք հիշում ենք նրանց, ովքեր մնացել են ռազմաճակատի մարտերում, նրանց, ովքեր պատերազմի ծանր տարիներին աշխատել են թիկունքում, հիվանդանոցներում, գործարաններում,

ովքեր պատերազմից հետո խաղաղ կյանք են հաստատել և շնորհավորում ենք մեր սիրելի վետերաններին, շնորհակալություն հայտնում նրանց մեզ նվիրած խաղաղության համար:

Հայրենական մեծ պատերազմի տարիներին երկաթուղայինները տեղափոխեցին 20 միլիոն վագոն, ապահովեցին բնակչության և արդյունաբերության թիկունք տարհանման ողջ գործընթացը, վերականգնեցին և վերակառուցեցին 120 հազար կմ ուղի:

Անգնահատելի է հայ ժողովրդի հաղթանակի գործում ներդրումը՝ ավելի քան 60 գեներալ-հայերը գլխավորում էին Կարմիր բանակի խոշոր միավորումները: Իվան Բաղրամյանի, Մերգեյ Խոլոյակովի (Արմենակ Խամֆեյանց), Համազասպ Բաբաջանյանի, Իվան Իսակովի և շատ ուրիշների անունները ընդմիշտ գրված են պատմության մեջ:

Մարտերում ցուցաբերված քաջության և արիության, հմուտ հրամանատարության համար ԽՍՀՄ շքանշաններով և մեդալներով պարգևատրվեցին 70 հազար հայ զինվորներ, սպաներ և գեներալներ: Բարձրագույն պարգևը Խորհրդային Միության Հերոսի կոչումը, շնորհվեց 106 հայ զինվորներին: 27 հայեր դարձան Փառքի շքանշանի լիիրավ կավալեր:

Հայրենական Մեծ պատերազմի ճակատներում կռվում էին շուրջ 600 000 հայ, որոնց կեսը զոհվեց: Պատերազմի տարիներին ԽՍՀՄ-ում ձևավորվել

են վեց հայկական դիվիզիաներ, որոնք կռիվներով անցել են Կովկասից մինչև Բեռլին: Հատկապես առանձնանում էր 89-րդ հայկական կարմիրադրոշ հրաձգային դիվիզիան՝ հայտնի Թամանյան դիվիզիան, որը մասնակցել է Բեռլինի գրոհին: Ի դեպ, միակը ազգային միավորումներից:

Հայ ժողովրդի տասնյակ հազարավոր որդիներ մասնակցել են ֆաշիստական լծից Լեհաստանի, Չեխոսլովակիայի, Ռումինիայի, Բուլղարիայի, Հունգարիայի, Հարավսլավիայի, Ավստրիայի ազատագրմանը, Ֆրանսիայում և Եվրոպական շատ այլ երկրներում ազատագրական պատերազմին:

Հայրենական Մեծ պատերազմին մասնակցեցին 73 հայ երկաթուղայիններ: Նրանց անունները անմահացան Գյումրիի լույսնորսիվային դեպոյի տարածքում գտնվող Հիշատակի և պատվի պուրակում:

Հարավկովկասյան երկաթուղում իրենց պարտքն են համարում աջակցություն ցուցաբերել վետերան-երկաթուղայիններին, հարգել զոհվածների հիշատակը: Առաջին տարին չէ, որ Հաղթանակի օրվա նախօրեին վերականգնվում են վետերանների տները, նրանց օգնություն ցուցաբերվում: Տարեցտարի վետերանների թիվը պակասում է, և նրանց հանդեպ ամենօրյա հոգատարությունը մեր բարոյական պարտքն է և հարգանքի տուրքը հաղթանակը նվաճածներին:

Շնորհավորում ենք մեր վետերաններին և երկար կյանք մաղթում նրանց: Մենք շնորհակալություն ենք հայտնում մեր խաղաղ կյանքի հերթական տարվա համար, որը ձեռք է բերված մեր պաշտպանների, Հայրենական Մեծ պատերազմի տարիներին մեր կյանքի իրավունքը պաշտպանած զինվորների շնորհիվ:

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության գլխավոր տնօրեն Ա.Վ.Մելիկյան

Կարևոր է

Պարգևավճարները չպետք է ամբողջությամբ կախված լինեն Ճանապարհի արտադրողական ցուցանիշներից

Հուլիսի 1-ից, այսինքն 2020-ի երկրորդ կիսամյակի սկիզբից, ուժի մեջ կմտնի ընկերության Աշխատողների պարգևատրման ակտուալացված կանոնակարգը, որը նախատեսում է պարգևատրման համակարգի փոփոխություններ: Հարավկովկասյան երկաթուղու աշխատողների և կառուցվածքային ստորաբաժանումների աշխատակիցների աշխատավարձերի հաշվարկման կարգի հիմնական փոփոխությունն այն է, որ լիովին բացառվում է աշխատողների պարգևների մակարդակի կախվածությունը ճանապարհի հիմնական ցուցանիշների ատարողականից:

Եթե ներկայումս աշխատավարձից կամ դրույքաչափից պարգևի չափը պետք է ամբողջությամբ ձևավորվի Ճանապարհի արտադրողական ցուցանիշների հիման վրա, այսինքն մատուցված ծառայությունների ծավալի (փոխադրվող բեռների ծավալ և ուղևորների քանակ), ապա փոփոխությունները պարգևավճարը կկապեն աշխատողի անձնական ցուցանիշներին և միակն փոքր չափով՝ այն ձեռնարկության ցուցիչների հետ, որտեղ աշխատում է աշխատակիցը:

Շարունակությունը 3-րդ էջ



Հայաստանը և Համաշխարհային երկրորդ պատերազմը

Հիտլերյան Գերմանիայի կողմից սանձազերծված Երկրորդ համաշխարհային պատերազմը մարդկությանը անթիվ աղետներ և տառապանքներ բերեց:

Այն տասնյակ միլիոնավոր մարդկանց կյանքեր խլեց, Երկրի երեսից ջնջվեցին հարյուրավոր քաղաքներ, հազարավոր գյուղեր և բնակավայրեր: Եվրոպան փլատակներում էր, իսկ Վեստի չափը անհնար է հաշվել: Մակայն ֆաշիստական Գերմանիան, կրելով և իրագործելով համաշխարհային գերիշխանության իր ծրագրերը, հաշվի չառավ գործունեները, որոնք անխուսափելիորեն հանգեցրեցին դրա փլուզմանը:

Հայ ժողովրդի համար 1941-1945 թթ պատերազմը բազմադարյա, պայքարով լի պատմության հերթական փորձություն էր դարձել:

1920 թվականին Հայաստանի բնակչության թիվը կազմում էր ընդամենը 700 հազար մարդ: Պատերազմի նախօրեին այն հասել է մինչև 1,5 մլն մարդ: Այ-



նումանայնիվ հանրապետությունը շարունակում էր մնալ Սովետական Միության ամենասակավաթիվ հանրապետություն դարավոր, լի պայքարի պատմության մեջ մեկ այլ փորձություն (ԽՍՀՄ բնակչության 1,1%): Այնուամենայնիվ, 1941 թվականից մինչև 1945 թվականը ռազմաճակատ էր գնացել ավելի քան 500 հազար մարդ: Հայրենական մեծ պատերազմում Հայաստանն ու հայերը ահռելի կորուստներ կրեցին: Ամեն երկրորդը չէր վերադարձել ռազմաճակատից:

Շարունակությունը 3-րդ էջ

Գյուճարից մինչև Քյոնիգսբերգ



ու Խաչիկն աշխատում էր երկաթուղու Բայանդուր կայարանում, իսկ 1930-ականներին վերջին կայարանի պետ էր դարձել:

1939 թվականին Համբարյանին գորակոչեցին: Նա որոշեց համատեղել ծառայությունն ու ուսումը և 1941 թվականի հունիսի սկզբին ավարտեց ռազմական ուսումնարանը: Բնականաբար, առաջին իսկ օրվանից նա մասնակցել է Հայրենական մեծ պատերազմին: Առաջին վիրավորումը ստացել է հուլիսի 5-ին՝ Արևմտյան ճակատում, երկրորդը՝ սեպտեմբերի 21-ին: Այսպիսի յուրահատուկ նվեր՝ ծննդյան օրվա կապակցությամբ:

Ապաքինվելուց հետո ցրտի սովոր գյուճարեցուն ուղարկեցին կարիեյան ճակատ, որտեղի կլիմային հարմարվելը՝ նրա համար դժվար չէր: Հենց այստեղ էլ նա ստացավ բավականին հազվադեպ՝ Խորհրդային անդրբևեռային պաշտպանության մեդալ:

1944-45 թվականներին Խաչիկ Համբարյանը ևս երեք վիրավորում է ստացել: Նա անընդհատ ձգտում էր մասնացել մարտերին, թեև աղեն Առաջին մերձբալթյան ճակատի օպերատիվ կայանի պետի օգնական էր ու չորս մարտական շքանշան ուներ, որոնցից երկուսը՝ Հայրենական պատերազմի ժամանակ ստացած:

Երևանի բանակային ղեկավարությունն էլ հասկացավ, որ Համբարյանին չես ստիպի կայանում նստել: Նա մասնակցել է Սմոլենսկի, Վիտեբսկի, Հարավ-Պրուսական ու բելառուսական գրոհային գործողություններին որպես հրաձիգների գնդերի, դիվիզիաների ու կորպուսների հրամանատար:

Սակայն ինքը՝ Համբարյանը, ամենակարևոր իրադարձությունը համարում էր 1945-ի մարտին Քյոնիգսբերգի ազատագրումը հիտլերականներից, երբ հրաձիգների գնդի հրամանատար էր:

Մարշալ Վասիլևսկու մտահոգացման համաձայն՝ պաշտպանվող կայազորի ուժերը պետք է հատվեին հյուսիսից ու հարավից հասցվող հատվող ուժերին հարվածներով, իսկ գրոհը պետք է ավարտեր գործողությունը: Քյոնիգսբերգում նստած գերմանացիները բարձրացնում էին իրենց զինվորների ոգին, հիշեցնելով, որ խորհրդային զորքերն իրենց թույլ պաշտպանությունով 250 օր պահում էին Սևաստոպոլը: Նրանք ասում էին՝ մենք, գերմանացիներս, պարտավոր ենք ավելի երկար դիմակայել:

Վասիլևսկին նույն ոգով էր պատասխանել՝ 250 օր պաշտպանում էին, իսկ հետո չորս օրվա մեջ ազատագրեցին: Մարշալը ճիշտ էր գուշակել:

Քյոնիգսբերգի գրոհի համար 26 գրոհային ջոկատ ու 104 գրոհային խումբ էր ստեղծվել ինչպես հրաձիգներից, այնպես էլ ինժեներներից: Հրաձիգ-



ների գնդերից մեկի հրամանատարը Խաչիկ Համբարյանն էր:

Խորհրդային հրետանին կրակ բացեց հիտլերականների ամրացված շրջանների վրա ապրիլի 2-ին, ապրիլի 6-ին պաշտպանվողների համար դժոխք սկսվեց. գերմանացիների կայազորի վրա կրակ էր թափվում:

Գերմանացիները հուսահատ կոպում էին, կպեցնում իրենց դիրքերին, սակայն օրվա վերջում խորհրդային զինվորները կարողացան առաջ անցնել ու փակել երկաթուղին: Ապրիլի 7-ի առավոտյան բերդամարտ տապալվեց, հաջորդ օրը գերմանացիները քաղաքի կենտրոնում շրջափակման մեջ էին: Ու ամսի 9-ին ամեն ինչ ավարտված էր: Այն կախարդական չորս օրերը:

Գրոհի չորս օրվա մեջ Համբարյանն իր գնդով մաքրեց քաղաքի 9 թաղամասերը, մոտ հազար մարդ գերի վերցրեց, վերացրեց 19 հրանոթ ու 38 գնդացի ու բազում այլ տեխնիկա: Այդ սխրամքների համար գնդը ստացավ «Քյոնիգսբերգի գունդ» անունը, իսկ Համբարյանը Լենինի շքանշան ստացավ:

Պատերազմին մեկ ամիս էր մնում, բայց Համբարյանի ռազմական կենսագրությունը շարունակում էր զարգանալ նաև խաղաղ ժամանակ, ու գեներալը դեռ երկար մնում էր գործող զորքերի կազմում: Նա Մերձբալթյան զինվորական օկրուգի դիվիզիայի ու 11-րդ բանակի հրամանատարն էր, հետո որպես ռազմական խորհրդատու ծառայել է Բուլղարիայում ու Եթովպիայում: Իսկ Մոնղոլիայում ծառայության համար ստացել է Մոնղոլիայի Մարտական կարմիր դրոշի շքանշան:

Պարգևների մեջ առանձնահատուկ տեղ է գրավում թերևս ամենախոստումնալից մեդալը՝ «Անթերի ծառայության համար»: Գեներալ-գնդապետ Խաչիկ Համբարյանը ստացել է այն ԽՍՀՄ-ի Զինված ուժերի 70-ամյակի կապակցությամբ:

© Sputnik Ռուսեն Գյուլիսարյան

Խաչիկ Համբարյանը ծնվել է մեկ դար առաջ՝ 1919 թվականին, Շիրակի մարզի Նալբանդ գյուղում, սովորական գյուղացու ընտանիքում:

Ինչպես չինացիներն են ասում, գեներալ-գնդապետի կոչմանը հասնելու ճանապարհին առաջին քայլից է սկսվում: Եվ այդ առաջին քայլը պարտադիր չէ, որ կանխորոշի հետագա քայլերը: Օրինակ, Խաչիկ Համբարյանն իր ճանապարհը սկսել է Շիրակում, որպես երկաթուղու կայարանի պետի օգնական, բայց մասնակցել է Քյոնիգսբերգի գրավմանն ու գեներալ է դարձել:

Շիրակի մարզը Հայաստանում հեռավոր Հյուսիս է ոչ միայն աշխարհագրական առումով, այլև կլիմայով: Գյուղացու աշխատանքն այստեղ առանձնակի դժվար է. ցուրտ է, այն ամենը, ինչը մի հարյուր կիլոմետր այն կողմ շատ լավ բերք է տալիս, այստեղ պարզապես չի աճում: Ստիպված շեշտը դնում են անասնապահության վրա: Ամեն դեպքում, նույնիսկ մեկ հարյուրամյակ առաջ, գյուղացիների համար շատ կարևոր էր կրթություն տալ երեխաներին, իսկ ամենօրյա աշխատանքին ուղեն-չուղեն՝ կտրվորեն, ճարներն ինչ:

Խաչիկ Համբարյանը ծնվել է ուղիղ մեկ դար առաջ՝ 1919 թվականի սեպտեմբերի 22-ին, Շիրակի մարզի Նալբանդ գյուղում: Քանի որ Լենինականը գյուղին շատ մոտ էր, հայրը նրան ուղարկեց հենց այնտեղ՝ Երկաթուղային տեխնիկումում սովորելու: Հետո պետք էր կիրառել ձեռք բերած գիտելիքները,

Գործընթացը շարունակվում է

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության ներդրումային ծրագրի շրջանակներում 2020 թվականի սկզբին Հայաստան է մատակարարվել ընկերության կողմից նոր կիսավազոնների հերթական խմբաքանակը:

Վազոնները կծառայեն բեռների արտահանումն իրականացնելու նպատակով, ինչը կբարձրացնի փոխադրման հուսալիությունն ու անվտանգությունը, ինչպես նաև կապահովի բեռի պահպանման բարձր մակարդակ: Կիսավազոնները՝ շարժակազմի հիմնական տեսակն են, որոնք շահագործվում են «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության կողմից: 2015-2019 թվականների ընթացքում ընկերությունը գնել է 112 միավոր կիսավազոններ:

«ՀԿԵ» կողմից կիսավազոնների շարժակազմի արդիականացումը միայն ողջունելի է: Այդ

գործընթացը անհրաժեշտ է դիտարկել Հայաստանի տնտեսության զարգացման լայն համատեքստում, ինչն իր հերթին նպաստում է տրանսպորտային ծառայությունների բարելավմանը: Ի վերջո, տրանսպորտային ընկերություններն ինքնուրույն չեն զարգանում, այլ սպասարկում են բիզնեսին, արտադրությանը, առևտրին: Կարծում են, բեռնափոխադրումներ իրականացնելու համար շարժակազմի արդիականացման գործընթացը «ՀԿԵ» պատասխանն է տնտեսության և բիզնեսի փոխադրումներ իրականացնելու պահանջարկին - նշում է «Ապավեն» խոշորագույն բեռնափոխադրող ընկերության գործադիր տնօրեն Գագիկ Աղաջանյանը:

- Բեռնափոխադրումների առումով՝ «Գեոպրոմայնիզ գոլդ» ընկերությունը ավանդաբար հանդիսանում է «ՀԿԵ» ընկերության ծառայությունների խոշորագույն սպառողը: Ավելի քան 10 տարվա մեր համատեղ համագործակցությունը հավաստում է, որ երկաթուղին կարողանում է ապահովել տարեցտարի «Գեոպրոմայնիզ գոլդ» ընկերության անխափան բեռնափոխադրումներ իրականացնելու աճող պահանջարկը: Կարծում են, շարժակազմի արդիականացումը հետագայում երաշխավորում է երկաթուղային փոխադրումների կայունությունը և որակը, - նշում է «Գեոպրոմայնիզ գոլդ» ընկերության գլխավոր տնօրեն Անատոլի Գոգոտինը:

«ՀԿԵ» ներդրումային ծրագրի շրջանակներում նախատեսվում է կիսավազոններ ձեռք բերել նաև 2020 թվականին:

Կապիտալ վերանորոգում

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերությունում սկսվել են գծերի կապիտալ վերանորոգման 2020 թվականի պլանային աշխատանքները: Ապրիլի 13-ից «Մասիս» գծային մեքենայացված կայանի բրիգադը սկսել է կապիտալ վերանորոգման աշխատանքները Լոռու մարզի Փամբակ-Շահալի հատվածում:



Ընդհանուր առմամբ ընկերության 2020 թվականի ենթակառուցվածքի ներդրումային հաստատված պլանի համաձայն, կապիտալ վերանորոգվելու է 8 կիլոմետր գիծ, տեղադրվելու է 17 հազար երկաթբետոնե կոճղ, փոխվելու է ավելի քան 13 հազար տոննա խճաքար, կատարվելու է 7 կիլոմետր հպակային ցանցի նորոգում և Հրազդան-Սևան ուղղանալի էլեկտրական կենտրոնացման կայանի արդիականացում:

«ՀԿԵ» ենթակառուցվածքի արդիականացման ընդհանուր ներդրումային ծրագիրը 2020 թվականի համար գնահատվում է 1 միլիարդ 845 միլիոն դրամ, ինչը կարող է ավելանալ 77 տոկոսով:



1-ին էջ



Հայաստանը և Համաշխարհային երկրորդ պատերազմը



շքանշաններով պարգևատրվել է 27 զինվոր:

Պատմությունը հետաքրքիր փաստ արձանագրեց՝ Չարդախլու հայկական գյուղի ռազմական սխրանքը: Այդ գյուղի 1250 բնակիչ գնաց ռազմաճակատ: Նրանցից 853-ը պարգևատրվել են շքանշաններով և մեդալներով, 452-ը՝ քաջերի մահով գոհվեցին մարտի դաշտում: Այս գյուղը Հայրենիքին տվեց երկու մարշալ (Բաղդասյան, Բաբաջանյան), 12 գեներալ և Սովետական Միության 7 հերոսներ, բազմաթիվ ավագ սպաներ: Ամենայն հավանականությամբ, 16 դար պատմություն ունեցող արցախյան Չարդախլուի նման գյուղ դժվար է գտնել ոչ միայն Սովետների մեր նախկին երկրում, այլև նրա սահմաններից դուրս:

Հայ զինվորները ծառայում էին Կարմիր բանակի բազմաթիվ ստորաբաժանումներում՝ հետևազորում, զրահատանկային ուժերում, ավիացիայում, հրետանազորում, նավատորմում, սահմանապահ զորքերում, սանիտարական և թիկունքի ստորաբաժանումներում:

Հայ զինվորների շարքերում կային ինչպես շարքային զինվորներ, այնպես էլ բոլոր մակարդակների հրամանատարներ՝ ընդհուպ մինչև դիվիզիաների, կորպուսների և բանակների հրամանատարներ:

Պատերազմի սկիզբին (1941-ի հունիսից մինչև 1942-ի հունվարը) Խորհրդային բանակում ձևավորվեցին ազգային զորամիավորումներ, որոնք հետագայում էլ ավելի ամրապնդեցին դրա մարտունակությունը:

Հայ զինծառայողներից ձևավորվել է 6 դիվիզիա: Բազմաթիվ հայեր կոչվում էին 31-րդ, 61-րդ և 320-րդ հրաձգային դիվիզիաների շարքերում, 28-րդ և 38-րդ պահեստային բրիգադներում և ստորաբաժանումներում: Հայաստանի ղեկավարությունը ր այդ զորամասերին մատակարարում էր անհրաժեշտ ամեն ինչ:

Հայ գեներալները Խորհրդային բանակի ռազմական ղեկավարների մեծ խումբ էին կազմում: Նրանցից շատերը ծառայում էին նաև տարբեր զորքերում, որոնք ակտիվ մասնակցություն ունեցան Հայրենական մեծ պատերազմում: Հիշատակենք մի քանի անուններ՝ հրետանու գեներալ-գնդապետ Մ.Ա.Պարսեգով, տանկային զորքերի գեներալ-լեյտենանտ Վ.Ս.Տերմուչի (Դամրուչան), ավիացիայի գեներալ-լեյտենանտ Ա.Ա.Միկոյան, բժշկական ծառայության գեներալ-լեյտենանտ Ա. Ի. Բունազյան, ավիացիայի գեներալ-գնդապետ Ա.Ա. Սարգսյան, բժշկական ծառայության գեներալ-գնդապետ Լ.Ա.Օրբելի, ցամաքային ուժերի գեներալ-գնդապետ Ի.Մ.Համբարյան և այլն: Այս ցուցակը կարելի է ավելի շարունակել:

60-ից ավելի հայ հրամանատարներ անմիջական մասնակցություն են ունեցել Հայրենական մեծ պատերազմի ռազմական օպերացիաների ղեկավարմանը: Նրանցից առավել նշանավորներն են Խորհրդային Միության մարշալ Իվան Բաղդասյանը, ավիացիայի մարշալ Սերգեյ Խոլոյակովը (Արմենակ Խամֆերյանց), զրահատանկային ուժերի գլխավոր մարշալ Համազասպ Բաբաջանյանը, ԽՍՀՄ նավատորմի ծովակալ Իվան Իսահակով (Հովհաննես Իսահակյան):

Տասնյակ հազարավոր հայ զինվորներ պարգևների, շքանշանների և մեդալների են արժանացել: Խորհրդային Միության Հերոսի կոչումը շնորհվել է 107 զինվորների և սպաների (այդ թվում՝ հետմահու 38-ին): Հերոսի կոչմանը համարժեք Փառքի երեք

պատմություն ունեցող արցախյան Չարդախլուի նման գյուղ դժվար է գտնել ոչ միայն Սովետների մեր նախկին երկրում, այլև նրա սահմաններից դուրս:

ԽՍՀՄ օկուպացված շրջաններում ստեղծվեցին պարտիզանական միավորումներ, որոնց մասնակիցների թվում նաև հայեր էին: Դրանք Բելառուսը, Ուկրաինան, Լեհիստանը և Հյուսիսային Կովկասն էին: Ուկրաինայում գործում էր Սերգեյ Հարությունյանի «Հաղթանակ» ջոկատը: Գեներալ Նաումովի պարտիզանական խմբավորման կազմում կոչվում էր Միկոյանի անվան ջոկատը, որի հրամանատարն էր Արամայիս Հովհաննիսյանը: 1943-1944 թվականներին նրանք ոչնչացնելով ռազմական տեխնիկան, անցան 2000 կմ ճանապարհ: Նրանց հաշվին հազարավոր գերմանացի զինվորներ և սպաներ են:

Հայ ժողովրդի տասնյակ հազարավոր որդիներ մասնակցեցին հիտլերյան լծից Լեհաստանի, Չեխոսլովակիայի, Ռումինիայի, Բուլղարիայի, Հունգարիայի, Հարավսլավիայի, Ավստրիայի ազատագրմանը: Այստեղ խիզախ մահով գոհվեցին Հայկական ԽՍՀ Գերագույն խորհրդի նախկին նախագահ Խաչիկ Հակոբջանյանը, մարշալ Ռիբարկոյի տանկային բանակի հրետանու հրամանատար Նիկոլայ Հովհաննիսյանը: Ռայխի մայրաքաղաքի գրոհին մասնակցում էր փառահեղ հայկական 89-րդ Թամանյան դիվիզիան իր լեգենդար հրամանատար Նվեր Սաֆարյանի հետ: Կովկասից մինչև Բելոյի դիվիզիան անցել էր ավելի քան 7,500 կմ մարտական ուղի, իր հաշվին ավելի քան 9 հազար ոչնչացված և 11 հազար գերեվարված նացիստներ են:

Ամիջապես Հայաստանի տարածքում կազմակերպվել է բանակի համար զինվորականների պատրաստում: Հանգամանքներ պահանջում էին, որ Հայաստանում կայանվի մարտական զինվորական կոնտինգենտ, քանի որ անմիջական հարևան Թուրքիան ցանկացած պահին պատրաստ էր պատերազմի մեջ մտնել Գերմանիայի կողմում:

Աշխատողները ռազմաճակատի կարիքների համար նվիրաբերեցին իրենց խնայողությունները (փող, ոսկե իրեր, պարտատոմսեր): Այդ միջոցները կազմել են ավելի քան 216 միլիոն ռուբլի, ինչը թույլ է տվել կառուցել «Սովետական Հայաստան», «Հայ մարմնամարզիկ» էսկադրիլիաներ, «Հայ կոլխոզնիկ» և «Հայաստանի կոմսոմոլեց» տանկային շանայուններ: Հինավուրց Արտաշատի կոլխոզնիկների գումարներով կառուցվել էր «Սովետական Հայաստան» զրահապատ գնացքը:

Ռազմական գործողությունների շրջաններ էր ուղարկվել 206 հազ ծանրոց-ավեր, սննդի 45 վագոններ: Գործող բանակին, ռազմաճակատին, մասնա-

վորապես տանկատներին, մեծ օգնություն են ցուցաբերել Սիյուրքի հավատացյալ հայերը՝ Գևորգ IV Չերեքչյանի գլխավորությամբ: Նվիրաբերությունների միջոցով հավաքագրվել են էական նյութական միջոցներ, կառուցվել և մեր բանակին հանձնվել «Մասունցի Դավիթ» և «Հովհաննես Բաղդասյան» տանկային դիվիզիաներ:

Մեջբերենք 1944 թվականի ապրիլի 4-ին Կաթողիկոսին ուղղված գեներալ-լեյտենանտ Կորոբկովի նամակը. «... 1944 թ. փետրվարի 29-ին հանդիսավոր մթնոլորտում N տանկային միավորմանը փոխանցվել է «Մասունցի Դավիթ» տանկային շարայունը, որը կառուցվել է Ձեր նախաձեռնությամբ՝ հայ հոգևորականության և օտարերկրյա պետություններում բնակվող հավատացյալ հայերի միջոցների հաշվին: Սպաները «Մասունցի Դավիթ» տանկերի վրա երգվեցին՝ անխնա ջարդել գերմանացի զավթիչներին: Տանկերը մեկնեցին ճակատ: Կարմիր բանակի զրահատանկային զորքերի հրամանատարի օգնական, տանկային ուժերի գեներալ-լեյտենանտ Կորոբկովը:

Ֆաշիզմի դեմ պայքարին մասնակցում էին նաև այլ երկրներում բնակվող հայերը: Սովետական զինված ուժերին աջակցելու արշավ սկսեցին ԱՄՆ-ում գործող «Ամերիկահայերի ազգային խորհուրդը», Ֆրանսիայի «Հայերի ազգային ճակատը», «Սիրիայի և Լիբանանի հայկական ազգային խորհուրդը», «Իրաքում ԽՍՀՄ ընկերների միությունը», «Հայկական մշակույթի ընկերների միություն Եգիպտոսում», «Հայկական ճակատը Ռումինիայում», «Արգենտինահայերի մշակութային միությունը», Լատինական Ամերիկայի շատ երկրներում գործող «Հայաստանի օգնության միությունը», մի շարք առաջադեմ կազմակերպություններ Կիպրոսում, Հորդանանում և այլ երկրներում:

Աշխարհասփյուռ հայությունը օգնության ձեռք մեկնեց սովետական զորքերին: Նշենք, որ պատերազմի տարիներին ամերիկյան բանակի թիկունքի ղեկավարն էր Ցեդրասպանությունից փրկված ընտանիքի գավակ Ջորջ (Գևորգ) Մարտիկյանն էր: Ավելի քան 30 հազար հայեր կոչվում էին դաշնակիցների բանակներում, որոնցից 20 հազարը՝ ամերիկյան և կանադական բանակներում: Նրանք լուրջ էին Ֆրանսիայի Դիմադրության շարքերում:

Խոսելով Հայրենական Մեծ պատերազմում հայության ճակատագրի մասին՝ մարշալ Գ.Կ. Ժուկովը գրել է. «Ֆաշիզմի դեմ տարած հաղթանակում հայերը սկսեցին շարքայինից և ավարտելով մարշալով, անմահացրեցին իրենց անունները՝ խիզախ մարտիկների անմար փառքով»:

Այդպիսին է Հայրենական Մեծ պատերազմում հայ ժողովրդի արժանիքների ոչ ամբողջական ցանկը, այդպիսին է նրա ներդրումը հիտլերյան զավթիչների նկատմամբ աշխարհի ժողովուրդների ընդհանուր հաղթանակում ավանդը:

Արդյուրը՝ All Armenia



1-ին էջ

Աշխատավարձերի մակարդակը չի նվազի

«Այստեղ չափազանց կարևոր է արձանագրել, որ մեր կողմից կատարված աշխատանքի, վարձատրության ոլորտում իրավիճակի վերլուծության, արհմիութենական կազմակերպությունների հետ խորհրդատվությունների և համաձայնեցումների արդյունքում՝ հաշվարկման նոր սխեմայի ներդրումից հետո աշխատողների ներկայիս աշխատավարձի մակարդակը չի նվազի, - պնդում է տնտեսության և ֆինանսների գծով գլխավոր տնօրենի տեղակալ Ռոման Սավչենկոն: - Մեր աշխատողների պարգևատրման չափը Ճանապարհի կոնկրետ ձեռնարկության կատարողականից կախված կլինի միայն 10%: Իսկ բոնուսի չափի 90%-ը պայմանավորված կլինի աշխատվորի անհատական ցուցանիշներից»:

Ըստ Սավչենկոյի, նոր սխեման ապագայում թույլ կտա բացառել աշխատավարձի նվազման ռիսկերը Ճանապարհի արտադրության ցուցանիշների հնարավոր կրճատման (փոխադրումների ծավալների անկում) պարագայում և, համապատասխանաբար, պարգևների իջեցման արդյունքում: Բացի այդ, ինչպես ասաց գլխավոր տնօրենի



տեղակալը, նոր կանոնակարգը սահմանում է, որ աշխատողի կողմից խիստ նկատողության ստանալու դեպքում, նա պարգևավճար չի ստանա ոչ թե 12 ամիսների, ինչպես հիմա, այլ ընդամենը 3 ամսվա ընթացքում:

«Ուզում եմ ևս մեկ անգամ շեշտել այն սկզբունքային կետը, որը ընկերության ղեկավարության կողմից առաջնահերթություն է համարվում պարգևավճարների համակարգի բարեփոխման ժամանակ բոլոր աշխատողների աշխատավարձերը, առանց բացառության, չեն նվազի, անկախ նրանից, թե ինչ իրավիճակ է հետագայում ձևավորվելու բեռնավոր-խարրումների ոլորտում: Կարևորը, որ աշխատողը շարունակի բարեխղճորեն կատարել իր աշխատանքը, չխախի աշխատանքային և արտադրողական կարգապահությունը», - նշեց Սավչենկոն:

Նոր սխեմայով աշխատողները աշխատավարձեր կստանան հուլիսի վերջից և օգոստոսի սկզբից:

Փորձի փոխանակումը կայացել է

Անցած տարվա նոյեմբեր-դեկտեմբեր ամիսներին Հարավկովկասյան երկաթուղու և Ռուսական երկաթուղիների մեքենավարները փոխանակվեցին փորձով՝ ռուսաստանցի մասնագետներն աշխատեցին Հայաստանում, իսկ հայկական մասնագետները գործողվեցին Կոպիշևի երկաթուղի: Այդ ծրագիրը ընդունվել է պարբերական բնույթի և ուղղված է երկու ընկերությունների մասնագետների որակավորման բարձրացմանը: ՌԴ գործողված մասնագետներից մեկը՝ ՀԿԵ մեքենավար Վահագն Հարությունը մեր թերթին պատմեց կատարված աշխատանքի մասին:



- Եթե չեմ սխալվում, Վահագն, դա Ռուսաստանում աշխատելու Ձեր առաջին փորձը չէ:

- Այո, 2015-16 թվականներին ես աշխատել եմ Հյուսիսկովկասյան երկաթուղու Տիմուշևսկոյ շահագործման դեպոյում որպես էլեկտրաքարշի մեքենավարի օգնական: Մենք շահագործում էինք Թխ80 սերիայի էլեկտրաքարշեր: Ես սկսեցի աշխատել որպես մեքենավար, սակայն քննություններ հանձնելուց հետո պարզվեց, որ Հայկական երկաթուղու կողմից տրված էլեկտրաքարշերի վարման վկայականը Ռուսական երկաթուղին չի ընդունում: Ինձ գործուղեցին Բեյլանի տեխպարոյ՝ ուսուցում անցնելու համար: Քննությունները հաջող հանձնելուց հետո ես ստացա ռուսական ստանդարտի վկայական: Մակայն կարող եմ վերադարձրեց ինձ :

- Ի՞նչ փորձ եք ստացել Ռուֆայում, աշխատանքն այնտեղ և այստեղ շատ է տարբերվում:

- Տարբերությունը մեծ է, թեկուզ գծի պրոֆիլից ելնելով: Հայաստանում բարդ ռելիեֆ է, ինչի հետ կապված այստեղ ավելի բարդ, բայց միևնույն ժամանակ ավելի հետաքրքիր է վարել: Գիծի թույլ չի տալիս հանգստանալ: Իսկ Ռուսաստանում անձայր բաց տարածքներ են և երկար ուղիղ հատվածներ:

Ռուֆայում մեզ լավ ընդունեցին, պատրաստ էին ամեն ինչով օգնել, սաայն քանի որ մենք ծանոթ էինք տեխնիկային, ոչ մի բարդույթ չի առաջացել:

Ռուսաստանցի գործընկերներից մեզ տարբերում է բարդ ռելիեֆում աշխատանքի մեծ փորձը: Ռուսական լոկոմոտիվներում տեղադրված են անվտանգության բազմաթիվ համակարգեր, ինչը միևնույն ժամանակում էլ լոկոմոտիվային բրիգադների սխալների հնարավորությունը, սակայն մյուս կողմից տեխնիկայի տվյալները ավելի բարձր ուշադրություն է պահանջում:

- Ո՞ր մասով է մեր փորձը հետաքրքիր ռուսաստանյան մեքենավարներին՝ այդ թվում Հայաստանում աշխատած:

- Մեծ մասով նրանց հետաքրքիր էր վարման մեր փորձը մինչև 40-հազարանոց թեքություններում, արգելական ինչ մեթոդներ են կիրառվում: Ընդհանուր առմամբ, նրանց օգտակար էր լեռնային պայմաններում մեքենավարների աշխատանքի մեր փորձը: Ես այնտեղ չվիվել եմ Հայաստան գործողված մեքենավարների հետ, նրանք շատ գոհ էին Հայաստանում աշխատանքով, սակայն խոստովանեցին, որ մեր տեխնիկայից հարթավայրերում վարելու նրանց փորձի համար բավականին բարդ էր:

Ներսես Կարապետյան. Ապրեց սիրով, գնաց կարողը սրտում:

Այս փոքրիկ պատմությունը վաղ տարիքից անասելի դառնություններ տեսած, իր կյանքի մի քանի տասնամյակները երկաթուղուն նվիրած, այս ասպարեզում իր ներկայանալի վաստակն ունեցող մի մարդու՝ Ներսես Սաուվաի Կարապետյանի սեղմ, բայց և հուզիչ ու գեղեցիկ կենսագրությունն է:

Ծնվել է 1898-ին Ղարսա Բուլանի (Բուլանը) գյուղում: Տանուտիրոջ գավակ էր: Հայրը՝ Սաուվա, համայնքում բարի անուն ուներ, գյուղի բնակչության շրջանում հարգված մարդ էր: 1915 թվականի հայտնի բռնագաղթի ու կոտորածի նախօրեին թուրք հարևանը նրան գաղտնի գզուշացնում է՝ ընտանիքը հեռացրու, վաղը հայերին կոտորելու են:

Հայրը չի հավատում, կարևորություն չի տալիս բարեկամական մտահոգությամբ ասված խոսքին, մինչդեռ վաղն իսկապես տեղի է ունենում սարսափելին: Սաուվաի մեծ ընտանիքը սրի են քաշում, քսան հոգանոց գերդաստանից փրկվում է միայն նրա Ներսես որդին, որին հաջողվում է իր երկու ազգականների հետ փախչել, հասնել Հայաստան ու ապաստանել Արմավիրի մարզի գյուղերից մեկում: Հայաստանի համար ծանր ու դժվար ժամանակներ էին: Գաղթական հայ մարդը չէր կարող անտարբեր մնալ իր հայրենիքի ճակատագրի հանդեպ ու չդառնալ այդ տարիներին ծավալված հայ ազատագրական շարժման մասնակիցը: Ներսեսը զինվորագրվեց այդ շարժմանը, Հովհաննես Բաղդասյանի հրամանատարությամբ գործող գործախմբում մասնակցեց Մարդարապատի ճակատամարտին: Մարտերից մեկի ժամանակ ծանր վիրավորված իր զինվորին բուժմաս է տեղափոխել ինքը՝ հրամանատարը, որից հետագայում շվեցարական ժամացույց է նվեր ստացել: Որդու՝ Երվանդ Կարապետյանի խոսքով, զավակներն այսօր էլ այն պահպանում են, որպես թանկ մասունք, իրենց հոր կենսագրության թանկ մի պատահիկ: Ի պատիվ նրա՝ հավելենք, որ Ներսեսը կովել է նաև Ջորավար Անդրանիկի հրամանատարությամբ, որը ևս նկատվել ու վավերացվել է: Իսկ վավերագիրը Ջորավարի դիմանկարով հուշամեդալն է, որն իր մնայուն տեղն է գտել Երկաթուղու պատմության թանգարանի ցուցադրություններում, և որտեղ մեր հերոսն ունի իր հուշանկյունը: Որդին չի մոռանում հիշել, թե ողջ կյանքում ինչպես էր հայրն հպարտանում երկու մեծ գորավարների հետ ունեցած իր հանդիպումներով ու առնչություններով: Ներսեսն անմասն չի եղել և խորհրդային հայրենիքի պաշտպանությանը: Հայրենական պատերազմի տարիներին, որպես հաշմանդամ, նա ծառայել է թիկունքում՝ զորակոչվելով Թբիլիսի:

1955 թվականին Ներսես Կարապետյանի ընտանիքը մշտական բնակություն է հաստատել Անի կայարանում, որտեղ էլ անմիջապես աշխատանքի է անցել երկաթուղում, որպես գնացք կազմող: Նրան ճանաչողներն այսօր էլ հիշում են, թե ինչպիսի մեծ պատասխանատվությամբ ու ճշգրտությամբ էր կատարում իրեն վստահված աշխատանքը, որքան լավ էր տիրապետում իր գործի նրբություններին: Երկաթուղու աշխատակից էր նաև կինը՝ Ծաղիկը: Տիկինը մաքրուհի էր, նրա աշխատանքը բոլորին գոհացնում էր, հիացմունք պատճառում: Կայարանի սպասարանի, առհասարակ տարածքը Ծաղիկի



Ջորավար Անդրանիկի զինվոր, Անի կայարանի սպաքավար, գնացք-կազմող Ներսես Կարապետյան (Ջորավար Անդրանիկից աջից երկրորդը)

օրնիբուն աշխատանքով օրը բոլոր իր մաքրությամբ ասք էր շոյում: Գյուղում նա հայտնի էր նաև իր ձեռնաշնորհությամբ ու բարեսրտությամբ: Մեկի տանը ուրախություն կար խնջույթ ու հարսանիք, սեղանի հացը՝ ավանդական լավաշը, թխողը Ծաղիկն էր: Ձեռքը լավ է, -ասում էին,- սիրտը բարի: Ամուսիններով երկար աշխատեցին երկաթուղում, պատվո՞վ աշխատեցին՝ բազմիցս արժանանալով պարգևների ու խրախուսանքների: Գնացքով խորհրդային երկրի ցանկացած վայր ամենամյա ուղևորությունն էլ կար ու կար:

Ընտանիքը կորցրած մարդը ընտանիքի պաշտամունք ուներ: Ուշադիր ու նվիրված ծնող եղավ իր չորս զավակների համար: Ուսումն ու կրթությունն հարգող մարդ էր: (Հայրս ոչինչ չլինայեց, որ մենք կրթություն ստանանք, ինչպես ինքն էր ասում՝ մարդ դառնանք: Ամբողջ կյանքում նա մեզ թևույթներ էր տալիս: Խիստ ու պահանջկոտ մարդ էր, բայց և շատ բարի, արդարամիտ ու ավանդապաշտ: Իր ծննդավայրը, իր վաթանը երբեք մոռնից դուրս չեկավ: Երազում էր՝ մի անգամ, մեն մի անգամ ոտքս դնեմ էդ հողին, կարոտս ամենն ու... Ապրեց (երգրի) կարոտով ու կարողությամբ՝ գնաց աշխարհից),- այսպես է հորն հիշում ու պատմում Երվանդ որդին:

Կյանքն արժանապատիվ ապրեց. նվիրվեց իր աշխատանքին ու ընտանիքին, երջանիկ եղավ իր զավակներով, իր տառը թողնելով, որոնք բոլորը գերդաստանի ավագի արժանավոր շառավիղներն են, պապի պատգամներով ապրող, նրա սերմանած ավանդույթներն արժանապատվորեն պահպանող, պատվով ապրող ու արարող մարդիկ: Ահավասիկ, Երկաթուղու պատմության թանգարանի տնօրեն Նիկողայոս Գրիգորյանի ջերմ խոսքը Ներսեսի թոռներից մեկի՝ Լիաննա Կարապետյանի մասին, որ «Աստղիկ» բժշկական կենտրոնի արյան փոխներարկման բաժնամունքի բուժքույր է: Տնօրենն անթաքույց երախտագիտությամբ և շնորհակալանքի ու հիացումի զգացումով է խոսում նրա պրոֆեսիոնալիզմի, մարդկայության, մեծ պատասխանատվության ու հոգածության մասին, որի ակնաստեսն են և որին արդեն երկար տարիներ Աստծո ամեն օր արժանանում են ինքը և բոլոր մյուս հիվանդները: Լսում ենք Նիկողայոս Գրիգորյանին ու մտածում. մի՞թե սա պապի գործի շարունակությունը չէ, մի՞թե սա էլ ծառայություն չէ երկաթուղուն, երբ դու օգնում ես երկաթուղայինին՝ մասնագիտորեն ու մարդկայանորեն հոգավոր նրա առողջական խնդիրները:

Մասնաձև Մարտիրոսյան

Իսկական ռևիզորը

Պատասխանատվությունն ու ուշադրությունը լավ երկաթուղային մասնագետի հատկանիշներից են: Նրանց առկայությունը նպաստում է ոչ միայն մասնագիտական պարտականությունների որակյալ կատարմանը, այլև երբեմն թույլ է տալիս խնայել տեխնիկական ու սարքավորումները, իսկ որոշ դեպքերում նույնիսկ մարդկանց առողջությունը և կյանքը:

Անցյալ տարի «Հայաստանի երկաթուղային»-ը գրել էր «Սևան» ԳԿՄ Շորժա հենակետային կայարանի հերթապահ Ջահան Մարիբեկյանի մասին, ով օգոստոսի 7-ին Շորժա-Ծովագյուղ հատվածում ժամանակին նկատել է անցնող գնացքի վագոններից մեկում բռնկված կրակը: Նրա ուշադրության շնորհիվ գնացքը ժամանակին կանգնեցվեց, ինչը թույլ է տվել խուսափել հնարավոր վտանգավոր հետևանքներից և ապահովել երթևեկության անվտանգությունը:

Այս տարվա ապրիլի 23-ին, N6512/6511 մերձբաղադային



վիթ վագուրում հայտնաբերել է տրանսֆորմատորից ելնող մատվի բռնկումը և և դրա մասին անմիջապես տեղեկացրեց դիսպետչերին՝ օպերատիվ միջոցներ ձեռնարկելու համար: Այսպիսով, Պետրոսյանը կանխեց տրանսֆորմատորի հնարավոր հրդեհը, ինչը էական նյութաան վնաս կարող էր պատճառել ընկերությանը:

ՀԿԵ գլխավոր տնօրենի հրամանով Վիլիկ Պետրոսյանին շնորհակալություն հայտնվեց:

Էլեկտրագնացքը ուղեկցող Փոխադրամենի տնօրենության ճանապարհային ռևիզոր Վիլիկ Պետրոսյանը գտնվելով մեքենավարի խցիկում, Մասիս-Նորագա-

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԵՐԿԱԹՈՂԱԿԻՆ
ՀԿԵ ՓԲԸ-ի
կորպորատիվ թերթ

Խմբագրական խորհուրդ
 Գնորդի պատասխանատու
Ռուբեն Գրիգորյան
 Լուսանկարները
 Գարություն Նազարյանի
Խմբագրության հասցեն
 ԳՂ, Երևան, Տիգրան Մեծի պող. 50
Ֆեքս: +374 10 57 50 02
Էլ. փոստ: pr@railway.am,
 ukzhdpressoffice@inbox.ru

Ծավալը՝ 2 տպագրական մամուլ
Տպաքանակը՝ 1000 օրինակ
Ստորագրված է տպագրությանը
 07.05.2020

Տպագրված է
 «Կոլլաժ» ՄԴԸ հրատարակչությունում:



Локомотив вашего бизнеса

www.ukzhd.am

ЯНВАРЬ-МАЙ, 2020 г. #19 (66)

С ПРАЗДНИКОМ
ПОБЕДЫ!

Железнодорожник АРМЕНИИ

Газета
ЗАО ЮКЖД



9
мая



Дорогие ветераны, коллеги!

9 мая мы отмечаем 75-летие Великой Победы – нашей Победы в Великой Отечественной войне. Это действительно наша общая Победа, вклад в которую внесли наши предки. На пространстве бывшего Советского Союза практически нет ни одной семьи, которую война обошла бы стороной: 26 миллионов жизней – огромная цена, которую заплатил советский народ. И в каждой семье свои герои, которых помнят и чтят до сих пор уже новые поколения.

В этот день мы вспоминаем тех, кто остался на полях сражений, кто в тяжелые военные

годы работал в тылу, в госпиталях, на заводах, кто после войны налаживал мирную жизнь и поздравляем наших дорогих ветеранов, благодарим их за подаренный нам мир.

В годы Великой Отечественной войны железнодорожники перевезли 20 миллионов вагонов, обеспечили весь процесс эвакуации населения и производств в тыл, восстановили и построили заново 120 тыс. км пути.

Неоценим вклад в Победу армянского народа: более 60 генералов – армян командовали крупными соединениями Красной армии. Имена Ивана Баграмяна, Сергея Худякова, Амазаспа Бабаджаняна, Ивана Исакова и многих других навсегда вписаны в историю.

70 тысяч армянских солдат, офицеров и генералов за мужество и отвагу, проявленную в боях, за умелое командование воинскими частями были награждены орденами и медалями СССР. Высшей награды – звания Героя Советского Союза были удостоены 106 армянских бойцов. Полными кавалерами ордена Славы стали 27 армян.

На фронтах Великой Отечественной воевали около 600.000 армян, половина из которых по-

гибли. В годы войны в СССР были сформированы шесть армянских дивизий, которые с боями прошли путь от Кавказа до Берлина. Особенно отличилась 89-я армянская трижды орденоносная стрелковая дивизия – знаменитая Таманская дивизия, участвовавшая в штурме Берлина.

Десятки тысяч сынов армянского народа участвовали в освобождении от гитлеровского ига Польши, Чехословакии, Румынии, Болгарии, Венгрии, Югославии, Австрии, освободительной войне во Франции, многих других европейских стран.

В Великой Отечественной войне принимали участие 73 армянских железнодорожника. Их имена увековечены на Аллее памяти и почета в Гюмрийском локомотивном депо.

На Южно-Кавказской железной дороге считают своим долгом оказывать содействие ветеранам-железнодорожникам, чтить память погибших. Уже не первый год в преддверии Дня Победы восстанавливаются дома ветеранов, им оказывается посильная помощь. Ветеранов среди нас становится все меньше и меньше, и каждодневная забота о них является нашим моральным долгом и данью памяти ковавшим победу.

Мы поздравляем наших ветеранов и желаем им долгие годы жизни! Благодарим вас за очередной год нашей мирной жизни, добытый благодаря нашим защитникам – воинам, отстаившим наше право на жизнь в годы Великой Отечественной войны!

Генеральный директор компании "Южно-кавказская железная дорога" А.В.Мельников

"Важно!"

Премии не должны всегоцело зависеть от производственных показателей Дороги

С 1 июля, то есть с началом второго полугодия 2020 года, вступит в силу актуализированное Положение о премировании сотрудников компании, предусматривающее изменения в системе премирования. Основным изменением порядка расчета заработной платы сотрудников "ЮКЖД" и структурных подразделений – исключение полной зависимости уровня премии работников от выполнения основных показателей Дороги в целом.

Если в настоящее время величина премии от оклада или тарифной ставки должна полностью формироваться на основе производственных показателей Дороги, то есть от объема предоставленных услуг (объем перевезенных грузов и количество пассажиров), то изменения привяжут премиальные к личным показателям работника и незначительно к показателям конкретного предприятия, где работает сотрудник.

Продолжение на стр. 3



Армения и Вторая мировая война

Вторая мировая война, развязанная гитлеровской Германией, принесла человечеству неисчислимые бедствия и страдания.

Она унесла жизни десятков миллионов людей, с лица Земли были стерты сотни городов, тысячи сел и населенных пунктов. Европа лежала в руинах, а масштабы нанесенного ущерба не поддаются счету. Но фашистская Германия, вынашивая и реализуя свои планы мирового господства, не учитывала факторов, которые неизбежно вели ее к краху.

Война 1941-1945 гг. явилась для армянского народа еще одним испытанием в многовековой, полной борьбы, истории.

В 1920 г. население Армении составляло всего 700 тыс. человек. К началу войны оно выросло до 1,5 млн. человек. Тем не менее, республика оставалась самой малочисленной в составе Советского Союза (1,1% населения СССР). И все-таки, в ряды Советской Армии с 1941 по 1945 г. ушло более 500



тыс. чел. Армения и армяне в Великой Отечественной войне понесли огромные потери. Каждый второй не вернулся с фронта. Потери советских армян можно сравнить с потерями американской армии (свыше 300 тыс.). Потери армян диаспоры неизвестны. Первые 10-15 лет послевоенного периода в демографии Армении произошли большие изменения, резко сократилось мужское население. Особенно это было заметно в селах, где в основном остались старики, женщины, дети.

Продолжение на стр. 3

От Ширака до Кенигсберга



Как говорят китайцы, путь до звания генерала начинается с первого шага. Этот первый шаг совсем не обязательно должен превосходить последующие. Например, Хачик Амбарян, начавший с помощника начальника железнодорожной станции, будет брать Кенигсберг и станет генералом.

Область Ширак в масштабах Армении – Крайний Север, и не только географически, но и по климату. Крестьянский труд здесь тяжок особенно – холодно, многое из того, что щедро плодоносит сотней километров южнее, здесь просто не растет, приходится напирать на животноводство. В любом случае, даже столетие назад, крестьянам было очень желательно дать детям хоть какое образование – к повседневной рутине они, волей или неволей, привыкнут, куда денутся.

Хачик Амбарян родился век тому назад, 22 сентября 1919 в ширакском селе Налбанд. До Лениакана оттуда рукой подать, и отец послал туда сына, учиться в железнодорожном техникуме. Потом, конечно, полученные знания нужно было приложить к делу, вот и работал Хачик на железнодорожной станции Баяндур, дослужившись к концу 1930-х до ее начальника.

В армию Амбаряна призвали в 1939 году, он решил совместить отдачу долга родине с дальнейшей учебой, и закончил военное училище аккуратно в начале июня 1941 года. Разумеется, в Великой Отечественной участвовал с первого дня, получив на Западном фронте первое ранение 5 июля, а второе 21 сентября – такой вот подарок ко дню рождения.

После выздоровления был Карельский фронт – ему, армянскому "сибиряку" к холодам было не привыкать, там и была получена довольно редкая медаль "За оборону Советского Заполярья", одна из многих. В 1944–45 годах получил еще три ранения – что тут поделывать, рвался человек в бой, хоть и дослужился уже до помощника начальника оперативного штаба одной из армий 1-го Прибалтийского фронта, с 4 боевыми орденами, два из них – Отечественной войны.

Наверное, армейское начальство тоже поняло, что Амбаряна в штабе сидеть не заставишь: Смоленская, Витебская, Восточно-Прусская и Белорусская наступательные операции прошли при его живейшем участии: Амбарян командовал стрелковыми полками, дивизиями и корпусами, в том числе – гвардейскими, элитными.

Однако сам Амбарян главным событием считал свое участие в освобождении от гитлеровцев Кенигсберга в марте 1945-го, когда он был во главе стрелкового полка.

По замыслу маршала Василевского, силы оборонявшегося гарнизона должны были быть рассеяны мощными ударами с севера и юга по сходящимся направлениям, а штурм довершал операцию. Немцы, засевшие в Кенигсберге (а там были сосредоточены очень серьезные силы), поднимали дух собственных солдат напоминанием о том, что советские войска, имея слабую оборону, защищали Севастополь 250 дней. Мы, говорили немцы, обязаны простоять еще дольше.

Василевский ответил в том духе, что защищали Севастополь 250 дней, а потом освободили за четыре. Маршал как в воду глядел.

Для штурма укреплений Кенигсберга были созданы 26 штурмовых отрядов и 104 штурмовые группы – как из состава стрелковых частей, так и из инженерных войск. Командиром одного из стрелковых полков был Хачик Амбарян.

Советская артиллерия начала обстреливать ук-



репрайоны гитлеровцев 2 апреля, а 6 числа для оборонявшихся наступил ад – это была лавина огня, обрушившаяся на немецкий гарнизон. Основные силы обходили форты, блокированные стрелковыми подразделениями при поддержке орудий, подавлявших вражеский огонь, саперов, использовавших подрывные заряды, и огнеметчиков.

Немцы сражались отчаянно, цепляясь за позиции, но к исходу дня советским частям удалось продвинуться вперед и перерезать железную дорогу. К утру 7 апреля пал форт, на следующий день немцы были окружены в центре города, а 9 числа все, фактически, было кончено – те же магические четыре дня.

За четыре дня штурма Амбарян с одним своим полком зачистил 9 кварталов города, взяв около тысячи человек пленных, уничтожив 19 орудий и 38 пулеметов, множество другой техники. За эти славные подвиги полк получил почетное собственное имя – "Кенигсбергский", а Амбарян – орден Ленина.

Войне оставался месяц, но военная биография Амбаряна продолжилась и в мирное время, и генерал еще долго оставался в действующих войсках, командовал дивизией и 11-ой армией Прибалтийского военного округа. Потом отправился за границу, военным советником в Болгарии и Эфиопии. А за работу в Монголии получил и вовсе редкостную для отечественных военных награду: орден Боевого Красного Знамени Монголии.

А из всей большой коллекции наград особняком стоит самая, пожалуй, красноречиво названная медаль – "За безупречную службу", врученная генералу-полковнику Хачику Амбаряну в ознаменование 70 годовщины Вооруженных Сил СССР.

© Sputnik Рубен Гюльмисарян

Процесс продолжается

В рамках инвестиционной программы компании "Южно-Кавказская железная дорога" в начале 2020 года в Армению поставлена очередная партия закупленных компаний новых полувагонов.

Вагоны будут обслуживать грузы в экспортном сообщении, что повысит надежность и безопасность перевозок, а также обеспечит высокую степень сохранности грузов. Полувагоны – основной тип подвижного состава, эксплуатируемого ЮКЖД. В 2015–2019 гг. компанией было закуплено 112 единиц вагонов данной категории.



"Обновление парка полувагонов со стороны ЮКЖД можно только приветствовать. Этот процесс необходимо рассматривать в широком контексте развития экономики Армении, что в свою очередь приводит к развитию транспортных услуг. Ведь транспортные компании не развиваются сами по себе, а обслуживают бизнес, производство, торговлю. Процесс обновления подвижного состава для грузовых перевозок считаем откликом ЮКЖД на спрос со стороны экономики и бизнеса на перевозки", – отмечает исполнительный директор крупнейшей экспедиторской компании "Апавен" Гагик Агаджанян.

"Компания GeoProMining Gold традиционно является крупнейшим потребителем услуг ЮКЖД по части грузоперевозок. Опыт нашего совместного сотрудничества на протяжении более чем 10 лет свидетельствует, что железная дорога обеспечивает растущие из года в год потребности GPM Gold в перевозках в бесперебойном режиме. Полагаю, что обновление подвижного состава гарантирует стабильность и качество перевозок по железной дороге и в будущем", – отмечает генеральный директор GPM Gold Анатолий Гоготин.

В соответствии с инвестиционной программой ЗАО «ЮКЖД» планирует закупки полувагонов и в 2020 году.

Капитальный ремонт

В компании "Южно-кавказская железная дорога" в апреле начались плановые работы по капитальному ремонту путей. С 13 апреля путевая бригада путевой машинной станции (ПМС) "Масис" приступили к замене верхнего строения путей на участке Памбак-Шагали в Лорийской области Армении.



В целом по утвержденному плану хозяйства инфраструктуры на 2020 год планируется капитальный ремонт 8 километров пути, замена 17 тысяч шпал новыми железобетонными шпалами, замена 13,2 тысяч тонн щебня, ремонт 7 километров контактной сети и модернизация поста электрической централизации на перегоне Раздан-Севан.

Размер утвержденной программы инвестиций "ЮКЖД" только в инфраструктуру на 2020 год оценивается в 1 млрд 845 млн драмов, однако запланированный объем инвестиций может увеличиться на 77%.





Армения и Вторая мировая война



Армянские воины служили во многих родах войск Красной Армии: в пехоте, бронетанковых войсках, авиации, артиллерии, на военно-морском флоте, в пограничных, тыловых и санитарных частях.

Среди воинов-армян были как рядовые бойцы, так и командиры всех степеней, вплоть до командующих дивизиями, корпусами и армиями.

К началу войны (с июня 1941 по январь 1942 г.) в Советской Армии были образованы войсковые соединения по национальному признаку, еще более укрепившие ее боевую мощь.

Из воинов-армян были сформированы 6 общевойсковых дивизий. Много армян воевало в рядах 31-й, 61-й и 320-й стрелковых дивизиях, в 28-й и 38-й резервных бригадах и подразделениях. Руководство Армении укомплектовывало и снабжало эти войсковые части всем необходимым.

Общевойсковые генералы-армяне составляли большую группу среди военачальников Советской Армии. Но немало их было и по родам войск, принявших активное участие в Великой Отечественной. Назовем имена некоторых: генерал-полковник артиллерии М. А. Парсегов, генерал-лейтенант артиллерии А. С. Елоян, генерал-лейтенант танковых войск В. С. Темручи (Дамручан), генерал-лейтенант авиации С. А. Микоян, генерал-лейтенант медицинской службы А. И. Бурназян, генерал-полковник авиации С. А. Сардаров, генерал-полковник медицинской службы Л. А. Орбели, генерал-полковник сухопутных войск Х. М. Амбарян и многие другие. Список этот можно продолжать до бесконечности.

Более 60 военачальников-армян принимали непосредственное участие в руководстве военными операциями на всех фронтах Отечественной войны. Наиболее выдающиеся из них – Маршал Советского Союза – Иван Баграмян, Маршал Авиации – Сергей Худяков (Арменак Хамферянц), Главный Маршал бронетанковых войск – Амазасп Бабаджанян, Адмирал флота СССР – Иван Исааков (Ованес Исаакян).

Десятки тысяч воинов-армян удостоились наград, орденов и медалей. Звание Героя Советского Союза было присвоено 107 солдатам и офицерам (в том числе 38 – посмертно). Тремя орденами Славы, что приравнивается к званию Героя, были награждены 27 воинов.

Интересный факт запечатлела история – военный подвиг армянского села Чардахлу. 1250 жителей этого села ушли на фронт. 853 из них были награждены орденами и медалями, 452 пали смертью храбрых на поле боя. Это село дало Родине двух маршалов (Баграмян, Бабаджанян), двенадцать генералов и семь Героев Советского Союза, многих офицеров старшего командного состава. По всей вероятности, не только в нашей бывшей Стране Советов, но и за ее

пределами трудно найти подобное село, подобное 16-вековому арцахскому Чардахлу.

В оккупированных районах СССР были созданы партизанские соединения, в которых участвовали армяне: это Белоруссия, Украина, Ленинградская область, Северный Кавказ. На Украине действовал отряд "Победа" Сергея Арутюняна. В составе партизанской группы генерала Наумова сражался отряд имени Микояна под командованием Арамаиса Ованесяна. В период с 1943-1944 гг. они прошли, уничтожая военную технику, путь в 2000 км. На их счету тысячи немецких солдат и офицеров.

Десятки тысяч сынов армянского народа участвовали в освобождении от гитлеровского ига Польши, Чехословакии, Румынии, Болгарии, Венгрии, Югославии, Австрии. Здесь пали смертью храбрых Хачик Акопджанян, бывший председатель Верховного Совета Армянской ССР, Николай Ованесян – командир артиллерии танковой армии маршала Рыбалко. В штурме столицы Рейха участвовала прославленная армянская 89-я Таманская дивизия со своим легендарным командиром Нвером Сафаряном. От Кавказа до Берлина дивизия прошла свыше 7500 км боевого пути, на ее счету более 9 тыс. уничтоженных и 11 тыс. взятых в плен гитлеровцев.

Непосредственно на территории Армении была организована подготовка военных кадров для армии.

Обстоятельства требовали, чтобы в Армении находился боеспособный воинский контингент, поскольку ее непосредственный сосед, Турция, готова была в любой момент вступить в войну на стороне Германии.

Трудящиеся пожертвовали на нужды фронта свои сбережения (деньги, золотые изделия, облигации). Эти средства составили более 216 млн. руб., что позволило построить эскадрилью "Советская Армения", "Армянский физкультурник", танковые колонны "Армянский колхозник" и "Комсомолец Армении". Колхозниками древнего Арташата были собраны деньги для постройки бронепоезда "Советская Армения".

В районы, где велись непосредственно боевые действия, были направлены 206

тыс. посылок-подарков и 45 вагонов продовольствия.

Большую помощь действующей армии, фронту, в частности, танкистам, оказали верующие армяне диаспоры во главе с Католикосом Геворгом IV Черекчяном. Путем пожертвований были собраны значительные материальные средства, построены и переданы нашей армии танковые колонны "Сасунци Давид" и "Ованес Баграмян".

Приведем письмо генерал-лейтенанта Коробкова от 4 апреля 1944 года, адресованное Католикосу: "... 29 февраля 1944 года в торжественной обстановке Н-ской танковой части была передана танковая колонна "Давид Сасунский", которая построена по Вашей инициативе на средства армянского духовенства и верующих армян зарубежных стран. Офицеры поклялись на танках "Давид Сасунский" беспощадно громить немецких захватчиков. Танковая колонна двинулась на фронт.

Помощник командующего бронетанковыми войсками Красной Армии, генерал-лейтенант танковых войск Коробков".

Не осталось в стороне от борьбы против фашизма и зарубежное армянство. Кампанию по оказанию помощи советским Вооруженным силам развернули такие организации, как "Национальный совет американских армян" в США, "Национальный фронт армян" во Франции, "Армянский национальный совет Сирии и Ливана", "Союз друзей СССР в Ираке", "Союз друзей армянской культуры в Египте", "Армянский фронт в Румынии", "Культурный союз аргентинских армян", "Союз помощи Армении", действующий во многих странах Латинской Америки, ряд прогрессивных организаций на Кипре, в Иордании и других странах.

Армянская диаспора всего мира протянула свою руку помощи советским войскам. Отметим, что начальником тыла американской армии в годы войны был потомок спасшейся от Геноцида семьи генерал Джордж (Геворг) Мартикян. Более 30 тысяч армян сражались в армиях союзников, из них 20 тысяч – в американской и канадской армиях. Они участвовали в рядах Сопротивления Франции.

Говоря об участии армян в Великой Отечественной Войне, маршал Г. К. Жуков написал: "В победе над фашизмом армяне, начиная с рядового, и кончая маршалом, обессмертили свои имена не тускнеющей славой мужественных воинов".

Таков далеко не полный перечень заслуг армянского народа в Великой Отечественной войне, таков его вклад в общую победу народов мира над гитлеровскими оккупантами.

Источник: All Armenia



Уровень зарплат не снизится!

"Очень важно здесь отметить, что в результате проведенной нами работы, анализа ситуации в сфере оплаты труда, консультаций и согласований с профсоюзными организациями, от внедрения новой схемы расчета текущий уровень зарплаты сотрудников не снизится, – утверждает замгендиректора компании по экономике и финансам Роман Савченко. – Величина премии наших рабочих будет зависеть от выполнения показателей конкретного предприятия Дороги лишь на 10%. А 90% размера премии – от индивидуальных показателей сотрудников.

Согласно Савченко, новая схема премирования позволит исключить в будущем риски снижения уровня заработной платы в результате возможного сокращения производственных показателей Дороги (спад объема перевозок) и, соответственно, сокращения премий. Кроме того, сообщил замгендиректора, новое Положение о премировании



предусматривает, что в случае получения сотрудником строго выговора, премии он лишится не на 12 месяцев, как сейчас, а только на 3 месяца.

"Хочу еще раз подчеркнуть принципиальный момент, который ставится во главу угла руководством компании при реформе системы премирования: объем заработной платы всех без исключения сотрудников компании не снизится, независимо от того какая ситуация сложится с объемом перевозок в будущем. Главное, чтобы сотрудник продолжал добросовестно выполнять свою работу, не допускал нарушений трудовой и производственной дисциплины", – отметил Савченко.

По новой схеме премирования заработные платы сотрудники станут получать с конца июля и начала августа.

Обмен опытом состоялся

В ноябре-декабре прошлого года между машинистами компаний "Южно-кавказская железная дорога" и "Российские железные дороги" состоялся обмен опытом: российские специалисты проработали в Армении, а армянские были командированы на полигон Куйбышевской железной дороги. Эта программа носит периодический характер и направлена на повышение квалификации специалистов двух компаний. Один из командированных в РФ машинистов ЮКЖД Ваагн Ареян рассказал нашей газете о командировке.



– Ваагн, если не ошибаюсь, это не первый ваш опыт работы в РФ.

– Да, действительно, в 2015–16 гг. я проработал на Северокавказской железной дороге в Тимошевском эксплуатационном депо в качестве помощника машиниста электровоза. Мы эксплуатировали электровозы серии ВЛ80 переменного тока. Сначала я обкатался на машиниста, но после сдачи экзаменов выяснилось, что права на управление электровозов, выданные Армянской железной дорогой, РЖД не принимает. Меня отправили учиться на машиниста в Беспланскую техшколу. После успешной сдачи экзаменов я получил права управления электровозами российского стандарта. Однако тоска по дому вернула меня домой.

– Какой опыт получили в Уфе, большая ли разница между работой здесь и там?

– Разница большая хотя бы по профилю путей. У нас в Армении сложный рельеф и профиль путей, в связи с чем водить у нас сложнее, но и интереснее. Путь не дает расслабиться. В России бескрайние просторы и продолжительные прямые участки.

Приняли нас в Уфе очень хорошо, были готовы помочь всем, но поскольку мы были знакомы с техникой, никаких сложностей с ее освоением не возникло. Что отличает нас от российских коллег, у нас больше опыта вождения по сложному рельефу. В России на локомотивах установлено множество систем безопасности, что с одной стороны снижает вероятность ошибок локомотивными бригадами, но с другой требуется повышенное внимание к показаниям оборудования.

– Какой наш опыт был интересен российским машинистам в том числе прошедшим обкатку в Армении?

– В большей части им был интересен наш опыт управления на уклонах до 40-тысячных, какие методы торможения нами применяются. В целом им был полезен наш опыт действий машинистов на горном рельефе. Я там пообщался с командированными к нам машинистами, они были очень довольны работой в Армении, но признавались, что наш рельеф довольно сложен для их опыта вождения на равнинных полигонах.

Прожил с любовью, ушел с тоской в сердце



Չորավար Անդրանիկի զինվոր, Անի կայարանի սլաքավար, գնացք-կազմող Ներսես Կարապետյան
(Չորավար Անդրանիկից աջից երկրորդը)

Эта небольшая история повествует о человеке, который еще с раннего возраста столкнулся с жизненными трудностями, посвятил несколько десятилетий своей жизни железной дороге и отметился в этой сфере значительными вкладом. Это трогательная и красивая история жизни Нерсеса Сауха Карапetyана.

Он родился в 1898 году селе Карса Буланик. Его отец Саух славился в селе своим благочестием и был уважаем односельчанами. Перед известными событиями 1915 года сосед-турок предупредил Сауха о надвигающемся бедствии и посоветовал ему уйти с семьей. Отец семейства не поверил соседу, но беда пришла в их село. Большая семья Сауха была вырезана, из 20 членов семьи спасся только его сын Нерсес, сбежав из села вместе с двумя родственниками в Восточную Армению. Он не мог остаться в стороне от судеб своего народа, записался в ополчение и в составе отряда под командованием Ованнеса (Ивана) Баграмяна принял участие в Сардарпатской битве. Будучи раненым в одной из битв был доставлен в госпиталь командиром своим своего отряда и получил от него в подарок швейцарские часы. По словам сына Нерсеса, Ерванда Карапetyана, эти часы до сих пор хранятся в качестве семейной реликвии, как ценная часть истории семьи. Нерсес участвовал в боевых действиях и под командованием полководца Андраника. С тех времен сохранилась медаль Карапetyана с профилем Андраника, которая нашла место в Музее истории железной дороги, где ему посвящен отдельный уголок. Сын Нерсеса вспоминает, что его отец всегда гордился своими встречами с двумя великими полководцами. Он принял участие и в Великой Отечественной войне, и со своей инвалидностью прослужил в тылу в Тбилиси.

В 1955 году семья Нерсеса Карапetyана поселилась на станции Ани, где он приступил к работе на железной дороге в качестве составителя поездов. Знакомые с ним и сегодня вспоминают, как он с ответственностью и усердием относился к своей работе, как глубоко он был знаком с

тонкостями своей профессии. Его жена Цахик работала на железной дороге, занималась уборкой. Чистота и порядок в здании станции и на прилегающей территории радовала глаз. В селе ее все знали, как трудолюбивого и добродушного человека. Если у кого-то было застолье, то лаваш на столе в обязательном порядке должен был быть испечен ее руками. "Золотые руки, доброе сердце", – говорили на селе. Супруги долгие годы работали на железной дороге, работали с честью и получали награды и благодарности. Ежегодное путешествие по железной дороге в любую точку Союза было нормой.

У потерявшего семью человека особое к ней отношение. Нерсес был внимательным и преданным отцом для своих четверых детей. Ценил учебу и образование. "Отец ничего не жалел для нашего образования, как он говорил, чтобы стать человеком. Всю свою жизнь он был для нас опорой, был строгим и требовательным, справедливым и уважающим традиции. Он так и не смог забыть свой отчий дом. Мечтал, чтобы еще хоть раз ступить на эту землю, утолить тоску, и... Прожил он с тоской по родному краю и ушел с тоской в сердце", – вспоминает об отце сын Ерванд.

Прожил он жизнь с честью, посвятив себя работе и семье, был счастлив своими детьми и десятью внуками, которые переняли у него традиции и любовь к семейным ценностям. Об одной из внучек Нерсеса, медсестре отделения переливания крови медцентра "Астхик" Лиане Карапetyан смотритель Музея истории железной дороги Николайос Григорян отзывается с неприкрытой благодарностью и восхищением, рассказывает о ее профессионализме, человечности, ответственном и бережном отношении к больным в течение долгих лет и с Божьей помощью. Слушая Николайоса Григоряна невольно задумываешься, разве не это продолжение дела ее деда, разве не это служение железной дороге, когда ты помогаешь железнодорожнику сохранить и восстановить свое здоровье?

Сусанна Мартиросян

Настоящий ревизор

Ответственность и наблюдательность – отличительные черты хорошего специалиста-железнодорожника. Их наличие способствует не только качественному выполнению профессиональных обязанностей, но порой позволяет сохранить технику и оборудование, а в отдельных случаях – здоровье и даже жизни людей.

В прошлом году "Железнодорожник Армении" написал о дежурном по опорной станции Шоржа ЛСО "Севан" Джагане Сарибекяне, который 7 августа на перегоне Шоржа-Цовагох вовремя заметил пламя в бунке одного из вагонов проходящего мимо состава. Благодаря его внимательности были приняты меры по своевременной остановке поезда, что позволило избежать возможных опасных последствий и обеспечить безопасность движения.



на перегоне Масис-Норагавит обнаружил возгорание исходящего кабеля из трансформатора питания и немедленно сообщил об этом диспетчеру для принятия оперативных мер. Тем самым Петросян предотвратил возможное возгорание трансформатора, что причинило бы серьезный имущественный ущерб компании.

По приказу генерального директора "ЮКЖД" Вилику Петросяну объявлена благодарность.

23 апреля текущего года дорожный ревизор Дирекции перевозок Вилик Петросян, сопровождавший пригородный поезд №6512/6511 в кабине машиниста,



"ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК АРМЕНИИ"
Корпоративная газета
ЗАО ЮКЖД

Редакционная коллегия:
Ответственный за номер
Рубен Грдзелян
Фотографии Арутюн Назарян
Адрес редакции
РА, г. Ереван, пр. Тиграна Меца, 50
Тел.: +374 10 57 50 02
Эл. адрес: pr@railway.am,
ukzhdpressoffice@inbox.ru

Объем: 2 печатных листа
Тираж: 1000 экземпляров
Подписано в печать: 07.05.2020

Отпечатано в типографии
ООО "КОЛЛАЖ"