

На ЮКЖД торжественно отметили День Победы



сотрудники ЮКЖД возложили цветы к мемориалу погибшим в войнах железнодорожникам.

Генеральный директор ЗАО «ЮКЖД» Виктор Ребец отметил, что 9 мая на пространстве бывшего СССР отмечают общий праздник, объединяющий все народы и поколения.

«На фронтах Великой Отечественной войны воевали около 600.000 армян, из которых около 300.000 погибли. Более 60 генералов-армян командовали крупными соединениями Крас-

ной армии, вплоть до армий и фронтов. За мужество и отвагу, проявленную в боях, за умелое командование воинскими частями 70 тысяч армянских солдат, офицеров и генералов были награждены орденами и медалями СССР. Высшей награды – звания Героя Советского Союза – были удостоены 106 армянских бойцов. Полными кавалерами ордена Славы стали 27 армян», - сказал В. Ребец.

Руководитель ЮКЖД отметил также большой вклад железнодорожников в победу в Великой Отечественной войне.

«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», - напомнил генеральный директор ЮКЖД.

Виктор Ребец особо отметил, что в компании считают своим долгом оказывать содействие ветеранам-железнодорожникам, чтить память погибших. Гендиректор ЮКЖД напомнил, что в преддверии Дня Победы в селе Солак был реконструирован и восстановлен дом ветерана Великой Отечественной войны, а в Гюмри открылась Аллея памяти и почета, где увековечены имена армян-железнодорожников, участвовавших в Великой Отечественной войне, а также удостоенных звания Героев Соцтруда.

После торжественного митинга в Парке Азатамартиков ветераны и сотрудники ЮКЖД направились в Парк Победы, где возложили цветы к Вечному огню возле Могилы неизвестного солдата, а ветераны отобедали в походной кухне.



В День Победы, 9 мая, ветераны-железнодорожники и сотрудники Южно-Кавказской железной дороги во главе с генеральным директором Виктором Ребцом почтили память павших в Великой Отечественной войне и

Освободительной войне в Арцахе, посетив памятник погибшим воинам-железнодорожникам и Могилу неизвестного солдата в Парке Победы. Собравшиеся в Парке Азатамартиков в столичном районе Эребуни ветераны и

На ЮКЖД подвели итоги работы в апреле

Генеральный директор ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» Виктор Ребец на состоявшемся 11 мая селекторном совещании подвел итоги работы компании в январе-апреле текущего года. Руководитель ЮКЖД отметил, что прослеживавшаяся в первом квартале тенденция существенного спада грузооборота, выраженная в 13%-ном снижении объемов перевозок к аналогичному периоду 2014 года, пока сохраняется и наблюдалась в апреле.

При этом Виктор Ребец подчеркнул, что импортные и экспортные перевозки сохранились на уровне прошлого года, а основной спад пришелся на долю грузозагрузки во внутреннем сообще-

нии. Как пояснил гендиректор компании, подобные негативные тенденции связаны с простоем двух армянских цементных заводов, а также сокращением перевозки золотоносной руды.

В то же время Виктор Ребец отметил положительную динамику в плане качественных показателей работы железной дороги. В частности, согласно приведенным им данным, средний вес поезда увеличился по сравнению с прошлым годом на 5%, среднесуточная производительность локомотива также увеличилась на 5%, на 8,8% возрос среднесуточный пробег локомотива, производительность вагона повысилась на 13%. К тому же на полсутки ускорен оборот грузового вагона, выросли участковая и техническая скорости.

Среди других положительных подвижек в работе генеральный директор ЮКЖД назвал сокращение почти в 2 раза времени задержки поездов, добавив, что в апреле все пригородные электропоезда проследовали по расписанию. Как подчеркнул Виктор Ребец, это крайне важно, учитывая, что в апреле ЮКЖД осуществила социальную акцию, в рамках которой организованные группы учащихся смогли бесплатно приехать в Ереван на памятные мероприятия к 100-летию Геноцида армян.

Говоря об оплате труда железнодорожников, руководитель компании проинформировал, что в первом квартале года среднемесячный размер заработной платы составил 198,1 тыс. драмов, что на 11,3% выше прошлогоднего показателя.



В качестве приоритетных направлений будущей работы генеральный директор ЮКЖД назвал, в частности, обеспечение баланса расходной и доходной статей бюджета, увеличение объемов перевозок и привлечение новых грузов на железную дорогу, повыше-

ние уровня производительности труда. Виктор Ребец поручил начальникам служб и структурных подразделений в сжатые сроки представить сбалансированные проекты бюджетов и программ ресурсосбережения.

Գյումրիի լոկոմոտիվային դեղոյունը բացվեց հիշատակի և դաստիարակության ծառուղի

Հաղթանակի օրվա նախօրեին՝ մայիսի 8-ին, Գյումրիի լոկոմոտիվային դեղոյունի տարածքում կայացավ Հիշատակի և պատվի ծառուղու բացման հանդիսավոր արարողությունը:

Այստեղ տեղադրված են վահանակներ, որտեղ գետեղված են Հայրենական Մեծ պատերազմի մասնակից հայ երկաթուղայինների անունները, ինչպես նաև տեղեկատվություն Սոցիալիստական Աշխատանքի հերոսի կոչմանն արժանացած հայ երկաթուղայինների մասին:

Հայրենական Մեծ պատերազմին մասնակցել է Անդրկովկասյան երկաթուղու հայկական բաժանմունքի 73 աշխատող: Այժմ վետերան-երկաթուղայինների թիվը հասնում է 40-ի:

Չորս հայ երկաթուղային արժանացել են Սոցիալիստական աշխատանքի հերոսի կոչման. Անդրկովկասյան երկաթուղու պետ, կապի ուղիների նարկոմի առաջին տեղակալ Բագրատ Յարոբյունովը, Լենինականի կապի և ազդանշանի ուղեմասի ավագ էլեկտրամեխանիկ Սարգիս Գևորգյանը, Լենինականի լոկոմոտիվային դեղոյունի մեքենավար Անդրանիկ Խաչատրյանը:

Ծառուղին բացեց «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ գլխավոր տնօրեն Վիկտոր Ռեբեցը, ով նշեց հաղթանակի գործում ունեցած երկաթուղայինների մեծ ավանդը: Ընկերության գլխավոր տնօրենը կարևորեց ապագա սերունդների համար պատմական հիշատակի պահպանության կարևորությունը:

ՀԿԵ ղեկավարը նշեց, որ 106 հայ արժանացել է Սովետական Միության հերոսի կոչման, 27-ը՝ դարձել Փառքի Շքանշանի ասպետ:

Խոսելով հայ երկաթուղայինների-Սոցիալիստական աշխատանքի հերոսների մասին, Վիկտոր Ռեբեցը ընդգծեց, որ նրանք մեծ մասամբ ներկայացնում էին Գյումրիի երկաթուղային հանգույցը և այս կոչմանն արժանացել Հայրենական Մեծ պատերազմի տարիներին:

Կարևոր է, որ մեր ապագա սերունդներն իմանան և հիշեն պատմությունը: Ընդհավորում են մեր վետերաններին և մաղթում լավ տրամադրություն, երկար տարիների կյանք և որ միշտ զգաք ուշադրությունը կոլեկտիվի կողմից, - ասաց Վ. Ռեբեցը:

Արարողությանը մասնակցեցին Շիրակի մարզպետ Ֆելիքս Ցոլակյանը, Գյումրիի քաղաքապետ Սամվել Բալասանյանը, Վետե-



Րանների խորհրդի նախագահ Ջենրիխ Օձնեցյանը, Գյումրիի քաղաքապետ Սամվել Բալասանյանը, Վետերանների խորհրդի նախագահի վետերաններ, երկաթուղայիններ:

Երևան-Բաթումի գնացքի տոմսերն արդեն վաճառքում են

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ Երևան-Բաթումի-Երևան երթուղում գործող Արմենիա ֆիրմային գնացքի տոմսերն արդեն վաճառքում են: Ամենօրյա ֆիրմային գնացքի երթևեկությունը կմեկնարկի հունիսի 15-ին:

Երևանից գնացքը կմեկնի ժամը 15:30-ին:

Տոմսերը վաճառվում են Երևանի, Վանաձորի, Գյումրիի և Արմավիրի կայարանների տոմսարկղերում, ինչպես նաև ՀԿԵ կայքում՝ www.ukzhd.am:

Երևանից Բաթումի ուղևորության տևողությունը կազմում է 15 ժամ 40 րոպե, իսկ հետադարձ ճանապարհը՝ 15 ժամ 50 րոպե:

Անցած տարվա համեմատ ՀԿԵ-ի գնային քաղաքականությունը էական փոփոխություններ չի կրել:

Ֆիրմային գնացքի վագոնները համապատասխանում են տեխնիկական, սանիտարահիգիենիկ և անվտանգության նորմերին: Բարձր հարմարավետությամբ կուպեներում և ննջավագոններում ուղևորներին անվճար կտրամադրվի Wi-Fi կապ:

Հարավկովկասյան երկաթուղու տվյալներով, 2008 թվականի համեմատ 2014 թվականին Արմենիա ֆիրմային գնացքի ուղևորների թիվն աճել է 538%-ով՝ 8,6 հազարից մինչև 46 հազար:

Հիշեցնենք, որ ապրիլին ԱՊՀ երկրների երկաթուղային տրանսպորտի հարցերով խորհրդի տնօրինությունը Երևան-Բաթումի-Երևան միջազգային գնացքին շնորհել է ֆիրմային կարգավիճակ և Արմենիա անվանումը:



Музейная экспозиция «Великая Победа, добытая единством», посвященная 70-летию победы в Великой Отечественной войне, открылась при содействии ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» 6 мая в Армянском институте туризма.

Открылась музейная экспозиция «Великая Победа, добытая единством»

В церемонии открытия приняли участие Чрезвычайный и Полномочный Посол РФ в Армении Иван Волынкин, генеральный директор ЗАО «ЮКЖД» Виктор Ребец, заместитель министра иностранных дел Армении Сергей Манасарян, представители Министерства обороны Армении, посольства Казахстана, другие гости.

Чрезвычайный и Полномочный Посол РФ в Армении Иван Волынкин отметил важность проведения подобных мероприятий, которые позволяют сохранить историю и донести ее до следующих поколений. Посол подчеркнул, что День Победы является одним из самых любимых как в армянских, так и в российских семьях.

В экспозиции были представлены материалы, предоставленные Военным музеем «Мать-Армения» Министерства обороны Армении, Центральным музеем Великой Отечественной войны 1941-1945гг, Историко-мемориальным музеем-заповедником «Сталин-



градская битва», Белорусским Государственным музеем истории Великой Отечественной войны. Среди экспонатов - фотографии, документы, письма, награды и наградные листки времен Великой Отечественной войны.

Во время церемонии открытия выставки ректор Армянского института туризма Роберт Минасян вручил послу России в Армении и

генеральному директору ЗАО «ЮКЖД» книги «Русский след: Россия - Армения», изданные по итогам прошедших в Армении научно-туристических экспедиций.

Выставка проходила под эгидой Национального Собрания Армении, посольства Российской Федерации в Республике Армения, при содействии ЗАО «ЮКЖД», ЗАО «Газпром

Армения», ЗАО «Банк ВТБ (Армения)», представительства Россотрудничества в Армении.

Организаторы выставки - общественная организация «История и Единение», Армянский институт туризма и Военный музей «Мать-Армения» Министерства обороны Армении.

Участники акции «Поезд дружбы ветеранов войны против нацизма» вернулись в Ереван

Трое армянских ветеранов Великой Отечественной войны, которые принимали участие в организованной ОАО «РЖД» социальной акции «Поезд дружбы ветеранов войны против нацизма», 24 мая возвратились в Ереван.

Ветераны железнодорожники Вардгес Степанян и Артуш Мкртчян, председатель Комитета ветеранов войны и Вооруженных сил Армении, разведчик, фронтовик и общественный деятель, полковник Петрос Петросян в сопровождении председателя Совета молодежи ЮКЖД Сумбата Сумбатяна 20 – 23 мая на Поезде дружбы вместе с ветеранами еще из шести стран бывшего СССР проследовали по маршруту Москва-Минск-Брест-Москва.

20 мая Поезд дружбы отбыл с Белорусского вокзала, откуда в годы войны уходили на фронт эшелоны и на которых после 9 мая 1945 года возвращались поезда с победителями. В Минске ветеранов встретили заместитель премьер-министра Беларуси Анатолий Калинин, президент ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин, начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов, генеральный директор ЗАО «ЮКЖД» Виктор Ребец, председатель Республиканского совета Белорусского общественного объединения ветеранов, генерал-лейтенант в отставке Анатолий Новиков, председатель Центрального

Совета ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта России Николай Гром.

Ветераны посетили Мемориал и Музей Победы, после чего отправились в Брест – в Мемориальный комплекс «Брестская крепость-герой». Во время встречи с президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным председатель Комитета ветеранов войны и Вооруженных сил Армении, разведчик, полковник Петрос Петросян подарил ему свою книгу «Страницы из жизни разведчика».

90-летний Вардгес Степанян в 1941 году временно оставил школу и пришел работать в паровозное депо Ленинанкана, сменив ушедших на фронт рабочих. Затем был направлен в 28-ю окружную школу снайперов, после окончания которой в сентябре 1943 года отправлен в действующую армию. Участвовал в операции по освобождению города Великие Луки - крупного железнодорожного узла недалеко от границы с Латвией, в наступательной операции по освобождению Беларуси.

Был неоднократно ранен, но каждый раз после лечения возвращался в строй.

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 окончания войны Степанян был оставлен в особые 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 Ленинанкан, в паровозное депо, где работали его отец и трое братьев.

В депо ветеран работал поездным кочегаром, помощником машиниста, машинистом паровоза, машинистом электровоза.

Вардгес Степанян награжден Орденом Отечественной войны, Орденом Красной звезды, Орденами Славы 2-ой и 3-ей степеней, медалями «25 лет Победы в Великой Отечественной войне» и «30 лет Победы в Великой Отечественной войне», Знаком «Почетный железнодорожник». Является ветераном труда.

В 2005 году ему выпала честь участвовать в Параде Победы на Красной Площади.

91-летний Артуш Мкртчян был призван в армию в 1942 году, служил на Украинском и Белорусском фронтах. Победу встретил на Эльбе в звании гвардии старшего сержанта. Награ-



ден Орденом Красной звезды, Орденом Красного знамени, Орденом Отечественной войны 2-ой степени, медалью «За Отвагу», медалью «За Победу над Германией в

Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.». Ветеран труда.

92-летний Петрос Петросян попал на фронт в 1942 году, воевал в качестве командира батареи отдельного противотанкового истребительного дивизиона, участвовал в освобождении Украины, Румынии, Болгарии, Венгрии, Чехословакии. Был трижды ранен, а День Победы встретил в Берлине. В 1949 году поступил на службу в органы безопасности, проработав до 2003 года. Работал на Ближнем Востоке, в Египте, Европе, Америке. Занимал должность начальника отдела внешней разведки.



Реконструкция дома в подарок ветерану от ЮКЖД ко Дню Победы

В преддверии Дня Победы в селе Солак Котайкской области 7 мая состоялась торжественная церемония открытия после восстановления и капитальной реконструкции дома 94-летнего ветерана Великой Отечественной войны, бывшего железнодорожника Герасима Маркаряна.

Ключи от отремонтированного дома и подарок вручил ветерану генеральный директор ЗАО «ЮКЖД» Виктор Ребец. Руководитель компании поздравил Герасима Маркаряна с наступающим праздником, отметив, что ремонт дома – это самое малое, что могла сделать компания в благодарность ветерану.

«Герасим Маркарян – орденоседец, награжден Орденом Красной звезды, медалью «За отвагу». У него 4 ранения, до сих пор он носит осколок в ноге. И после войны, после ранений он пришел работать на железную дорогу, отдав ей 56 лет. Герасим Мнацаканович работал дорожным мастером, бригадиром, то есть на должностях, непосредственно связанных с безопасностью движения. Сегодня семейную традицию продолжает его внук, работающий дорожным мастером на станции Раздан», - сказал Виктор Ребец.

Как отметил генеральный директор, сегодня живут и здравствуют



ют 40 железнодорожников, ветеранов Великой Отечественной войны.

«Мы знаем каждого из них в лицо, по фамилии, оказываем им поддержку», - подчеркнул Виктор Ребец, напомнив, что на железнодорожном вокзале Еревана открыта экспозиция, посвященная Великой Отечественной войне и участию в ней армян.

Руководитель компании напомнил, что в сражениях в 1941-

1945 гг. принимали участие 600 тыс. армян, каждый второй из них не вернулся домой, а 107 армян были удостоены звания Героя Советского Союза. Отметил Виктор Ребец и вклад в Победу железнодорожников, которые в годы войны перевезли 20 миллионов вагонов - с солдатами, а также с грузами - снарядами, боевой техникой, продовольствием.

Гендиректор также проинформировал, что 8 мая в Гюмри состоится открытие Аллеи Памяти, где будут представлены стенды с именами всех железнодорожников-участников Великой Отечественной войны и армян-железнодорожников Героев социалистического труда.

В свою очередь ветеран Герасим Маркарян поблагодарил ЮКЖД за содействие в восстановлении дома, который он построил своими руками в 1948 году. После ухода на фронт в 1941 году Маркаряна отправили в Туапсе, затем - в Орел, где он получил ранения обеих ног и спины. Герасим Маркарян дошел до Западной Украины, дослужился до старшины.

Сейчас у ветерана пять дочерей и 14 внуков, сам он после смерти жены уже 26 лет живет один - летом ухаживает за своим садиком, зимой переезжает на время к старшей дочери.

В торжественной церемонии открытия дома приняли участие вице-губернатор Котайкской области Валерий Баклачян, глава администрации села Солак Бадал Саркисян, представители руководства ЗАО «ЮКЖД», члены Совета молодежи компании.



Հայաստանի երկաթուղու թանգարանը միանում է «Թանգարանների գիշեր - 2015» ակցիային



Հայաստանի երկաթուղու թանգարանը միանում է «Թանգարանների գիշեր - 2015» ակցիային, որն այս տարի կանցկացվի մայիսի 16-ին: Այդ օրը թանգարանը, որը գտնվում է «Երևան» երկաթուղային կայարանում, կաշխատի մինչև ուշ գիշեր:

Մուտքը, ինչպես և սովորական օրերին, կլինի ազատ: Հայաստանի երկաթուղու թանգարանը բացվել է 2009 թվականի հուլիսի 31-ին: Այստեղ ներկայացված է Հայաստանի երկաթուղու հարուստ պատմությունը, որը սկիզբ է առնում 1895 թվականի մայիսից, երբ ցարական կառավարությունը որոշում ընդունեց Թիֆլիս-Ալեքսանդրապոլ (այժմ Գյումրի)-Կարս երկաթուղու կառուցման մասին:

Թանգարանում ներկայացված են հայկական երկաթուղային տրանսպորտի զարգացման տարբեր փուլերին արտացոլող էքսպոնատներ, մասնավորապես Հայաստանում երկաթուղու կառուցման վերաբերյալ պատմական փաստաթղթերի պատճեններ, հին գնացքների լուսանկարներ, հին և ժամանակակից գնացքների մակետներ, երկաթուղային տեխնիկա:

Այստեղ կարելի է գտնել նաև տեղեկատվություն Հայաստանի երկաթուղու զարգացման ներկա փուլի մասին, «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ի աշխատանքի, նոր նախագծերի և ծրագրերի մասին տեղեկանքներ:

Արիլին ԿԿԵ-ն անվճար տեղափոխեց 905 աշակերտ

Արիլին հայտարարված սոցիալական ակցիայի շրջանակներում «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ն անվճար տեղափոխեց Հայոց Ցեղասպանության 100-ամյակին նվիրված միջոցառումներին մասնակցած 905 աշակերտ:

Գյումրեցի 800 աշակերտ հնարավորություն ստացավ անվճար հասնել Երևան Ցեղասպանության զոհերի հուշահամալիր այցելելու համար:

Անվճար են փոխադրվել նաև երաժշտական դպրոցների 105 սաներ, ովքեր մասնակցել են Գյումրիում անցկացված Ցեղասպանության տարելիցին նվիրված «Վերածնունդ» մրցույթ-փառատոնին:

Արիլի 23 - 24-ը էլեկտրագնացներում կիրառվել էր 50% զեղչ սզո միջոցառումների մասնակիցների համար: Այդ օրերին փոխադրվել է ավելի քան 1.5 հազ. ուղևոր:



Ինչպես հայտնի է, երկաթուղու գործունեության անվտանգության մակարդակը բարձրացնելու նպատակով «Հարավկովկասյան երկաթուղու» ղեկավարները, առաջատար մասնագետները մշտապես ստուգայցեր են կատարում:

Այս անգամ ընտրված էր երկաթուղու Երևան-Վանաձոր հատվածը: Ինչպես նշեց «Հարավկովկասյան երկաթուղու» գլխավոր տնօրենի տեղակալ ԼԵՎՈՆ ՅԱԿՈԲՅԱՆԸ, անցյալ տարի ստուգայց են կատարել Վարդենիսի հատվածում. «Իսկ այսօր ամբողջ տարածքը, գլխավոր, ավելի ճիշտ՝ Հայաստանի կենաց ծանապարհն ենք անցնում: Ընդհանրապես ամեն չորեքշաբթի հայտարարված է անվտանգության օր, և երկաթուղու ղեկավարները, ծառայության պետերը ստուգայցեր են կատարում: Իհարկե, շուտով սկսվող ամառային արձակուրդները կավելացնեն երկաթուղու անվտանգության հետ կապված խնդիրները:

Ոչ պակաս վտանգավոր է անասուններին բաց հողատարածքներ դուրս բերելու հանգամանքը: Ընդ որում՝ գրեթե բոլոր հողատարածքները ցանկապատված են, իսկ երկաթուղին՝ ոչ, և հաճախ անասուններին արածեցնում են հենց գծի կողքերին: Նաև հաշվի առնելով, որ գնացքների արագությունն ավելանում է, անասունների հետ բախումը կարող է հանգեցնել անցանկալի ու տխուր հետևանքների: Դա վերաբերում է թե՛ մարդատար, թե՛ բեռնատար գնացքներին, և կարող են տուժել ոչ միայն անասունները, այլև մարդիկ:

Եվ մենք հանդիպում ենք այս տարածքում գտնվող բոլոր համայնքների ղեկավարների հետ, որպեսզի նրանց բացատրենք, խնդրենք, ինչու չէ, նաև պահանջենք ապահովել երկաթուղու անվտանգ աշխատանքը: Իսկ դրա համար նրանք պետք է բացատրական աշխատանք տանեն իրենց համայնքների անդամների հետ: Չմոռանանք, որ երկաթուղին համարվում է կյանքի համար վտանգավոր տարածք, և մարդկանց չի թույլատրվում գտնվել այդտեղը:

Ինչպես նշեց Լ. Յակոբյանը, 2014 թվականին 2013 թվականի համեմատ ավելացել են վթարների, գնացքի հետ բախման դեպքերը: Ընդ որում՝ դրա հետևանքով 12 մարդ տեղում մահացել է. «Այդ պատճառով էլ ահազանգում ենք

ՈՐՊԵՏՉԻ ԿԱՆԽՎԵՆ ԱՆՑԱՆԿԱԼԻ ՆԵՏԵՎԱՆՔՆԵՐԸ



բոլորին, որ շատ զգույշ լինեն և երկաթգծն անցնեն միայն թույլատրված տեղերով»:

Երևան-Վանաձոր ծանապարհահատվածի ամեն մի կայարանում կազմակերպվում էին հանդիպումներ Արմավիրի, Շիրակի մարզի տարբեր համայնքների ղեկավարների հետ, բացատրում և իրազեկում էին վտանգների մասին:

ՀԿԵ գլխավոր տնօրենի առաջին տեղակալ ՍԵՐՊԵՅ ՎԱԼԿՈՆ մասնավորապես նշեց, որ մարդկանց, ավտոմեքենաների՝ չթույլատրված տեղով երկաթգծն անցնելը իրի է վտանգներով ոչ միայն շարժակազմի, սարքավորումների, այլև հենց տվյալ մարդկանց, մեքենաների վարորդների համար. «Այս տարի արդեն ավտոմեքենայի հետ բախման երկու դեպք է արձանագրվել, իսկ տրակտորի հետ բախումը կանխվել է միայն մեքենավարի զգոնության, ժամանակին նրա կատարած գործողությունների շնորհիվ: Մեքենավարը չի ենթադրում ավտոտրանսպորտի առկայությունը երկաթգծի վրա և արձագանքում է այն ժամանակ, երբ

այն հայտնվում է իր տեսադաշտում: Եվ հաճախ արդեն անհնար է լինում բախումը կանխելը:

Մեր ղեկավարները, աշխատակիցները հանդիպումներ են կազմակերպում դպրոցներում, բնակավայրերում, բացատրում, որ գնացքը ավտոմեքենա չէ, չի կարող թեքել ծանապարհը, և նույնիսկ արգելակելու դեպքում 190 տոննայից ավելի քաշով էլեկտրատարը կարող է իններցիայով 800-1000 մ տարածություն անցնել:

Բայց մենք այդքան աշխատակից չունենք, որ բացատրական աշխատանք տանենք յուրաքանչյուրի հետ, ուստի ակնկալում ենք համայնքների ղեկավարների աջակցությունը, համատեղ միջոցառումների անցկացումը»:

Ս. Վալկոն անդրադարձավ նաև մեկ այլ ցավոտ խնդրի. «Մարդկանց հող են հատկացրել, որտեղ նրանք ծառ են տնկել, այգի ստեղծել, և այդ ծառերի ճյուղերն արդեն առանձին տեղերում փակում են մեքենավարի տեսադաշտը, ինչը նույնպես վտանգում է անվտանգ երթևեկությունը:

Իհարկե, հասկանում ենք, որ այդ բերքատու ծառերը, այգին շատերի համար գոյատևման միջոց են, սակայն կան համապատասխան նորմատիվներ, որ պետք է պարտադիր պահպանվեն: Ու եթե սեփականատերերը կամավոր չվերացնեն խախտումները, ստիպված կլինենք մեքենավարի տեսադաշտը բացելու համար իրականացնել համապատասխան աշխատանքներ, որոնցում, հարկ եղած դեպքում, կներգրավվեն ինչպես սեփական անվտանգության ծառայությունը, այնպես էլ իրավապահ մարմինները»:

ՀԿԵ անվտանգության ծառայության պետի տեղակալ ԱՐՄԵՆ ՊԵՏՐՈՍՅԱՆԸ, նույնպես անդրադարձավ վերոնշյալ խնդիրներին,

գոյթյան հետ կապված խնդիրներ են առաջանում»:

Դեպքեր են լինում, որ հետաքրքրասիրությունից դրոպված կամ միտումնավոր, գծերի վրա տարբեր տեսակի առարկաներ, հիմնականում փոքր քարեր են դնում. «Դա երկի անչափահասների արած գործն է, որովհետև խելացի, չափահաս մարդիկ երբեք իրենց թույլ չեն տա գծերի վրա ինչ-որ առարկա կամ քարի բեկոր դնել, հետո հետևել, թե ինչպես են գնացքի շարժակազմի անցնելուց հետո դրանք փշրվում: Նայեն և ուրախանան դրանով»:

Մյուս բացասական երևույթն այն է, որ միջքաղաքային մարդատար գնացքների անցնելու ժամանակ քարով խփում, ապակիներն են կոտրում. «Դա նույնպես հիմնականում անչափահասներն են անում: Մեր արագ արձագանքման խումբը զբաղվում է դրանով և ահազանգն ստանալուն պես մեկնում դեպքի վայր: Եղել են դեպքեր, երբ ոստիկանության հետ համատեղ բացահայտվել են խուփանները, պրոֆիլակտիկ աշխատանքներ են տարվել, որ նման դեպքերը չկրկնվեն»:

Ստուգայցն ավարտվեց Վանաձորում, որտեղ ՀԿԵ ներկայացուցիչները հանդիպեցին Լուռու փոխմարզպետ Արսեն Դարբինյանի, մարզի տարբեր համայնքների ղեկավարների, Վանաձորի կայարանի պետ Ռաֆիկ Սելվեյանի հետ: Վերոնշյալ հարցերի շուրջ տեղի ունեցած ակտիվ քննարկումների շնորհիվ որոշվեց երկաթուղու անվտանգության խնդիրները ներկայացնել մարզի բոլոր համայնքներում, ինչպես նաև համապատասխան ժամանակացույցով հանդիպումներ կազմակերպել դպրոցներում: Հանդիպումներին կճանապարհեն ինչպես համայնքի ղեկավարները, դպրոցի տնօրենները, այնպես էլ ՀԿԵ աշխատակիցները, արագ արձագանքման խումբը:

Ռուսլան Թաթոյան,
«Հայոց աշխարհ», №88,
15 մայիսի 2015 թ.



«Հարավկովկասյան երկաթուղու» գլխավոր տնօրենի տեղակալ Լևոն Յակոբյանը այս անգամ ստուգայցի համար ընտրել էր երկաթուղու Երևան-Վանաձոր հատվածը:



Վտանգավոր է անասուններին բաց հողատարածքներ դուրս բերելու հանգամանքը: Անասունների հետ բախումը կարող է հանգեցնել անցանկալի ու տխուր հետևանքների: Դա վերաբերում է թե՛ մարդատար, թե՛ բեռնատար գնացքներին:

ЧТО ВЫГОДНО ЭКОНОМИКЕ АРМЕНИИ — ВЫГОДНО ЮКЖД

В последнее время в Армении развернулись дебаты относительно качества менеджмента ряда российских компаний. Естественно, наиболее часто упоминаются «Электрические сети Армении», но одновременно делаются попытки заодно зацепить и «Южно-Кавказскую железную дорогу». Не вдаваясь в детали всей полемики, попытаемся разобраться в ситуации с ЮКЖД.

Прежде всего, обращает на себя внимание тот факт, что снижение цен на золото на мировых рынках делает нецелесообразным вывоз компанией GeoProMining руды с Сотского месторождения на фабрику в Арапате. Об этом свидетельствуют и данные ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» о резком сокращении объемов перевозок по данному направлению. Известно, что на цену на золото на мировом рынке влияют такие факторы, как укрепление американской валюты и ожидания инвесторов от повышения ключевой ставки Федеральной резервной системой (ФРС) США. Как считает аналитик Barclays Суки Купер (Suki Cooper), чьи слова приводит агентство Блумберг, третий квартал 2015 года будет наиболее слабым для золота. С учетом того, что начало повышения ставок Федеральной резервной системы начнется с сентября т. г. Это означает, что ожидать повышения цен на золото можно будет лишь с сентября текущего года.

Не последнюю роль в сокращении объемов грузовых перевозок компаний «ЮКЖД» сыграло и снижение объемов производства цемента. Появление на грузинском рынке цемента собственного производства сделало армянскую продукцию некокурентоспособной в соседней стране. Ровно год назад в грузинском городе Рустави открылся модернизированный завод компании «ХайдельбергЦемент», который предлагает высококачественную продукцию по достаточно низкой цене. В результате оба цементных завода в Армении оказались в затруднительном положении, как, впрочем, и сама компания «Южно-Кавказская железная дорога», которая не только отвозила всю готовую продукцию в Грузию, но и завозила на заводы сырье для его производства. Как только замедлились темпы строительного бума в Ереване, тут же упали объемы завозимого по железной дороге металла, необходимого для железобетонных конструкций.

11 мая на селекторном совещании генеральный директор компании Виктор Ребец отмечал, что прослеживавшаяся в первом квартале тенденция существенного спада грузооборота, выраженная в 13%-ном снижении объемов перевозок к аналогичному периоду 2014 года, пока сохраняется и наблюдалась в апреле. При этом, импортные и экспортные перевозки сохранились на уровне прошлого года, а основной спад пришелся на долю погрузки во внутреннем сообщении. Как пояснил гендиректор компании, подобные негативные тенденции связаны с простоем двух армянских цементных заводов, а также сокращением перевозки золотосодержащей руды. Как раз то, о чем мы говорили выше.

Необходимо отметить, что дочерняя компания РЖД эксплуатирует в Армении



две основные магистрали. Первая - Ереван-граница Грузии, используется для экспортно-импортного сообщения, а внутриреспубликанское направление Арапате-Сотк в основном используется для вывоза руды с Сотского месторождения на фабрику в Арапате (компания GeoProMining). Примечательно, что из Сотка в Арапате перевозится руда в объеме, почти равном экспортно-импортному грузообороту Армении по железной дороге — немногим более по 1,5 млн тонн в каждом направлении. Остальные магистрали упираются в Азербайджан и, соответственно, не используются. Согласно данным ЮКЖД, с 2010 по 2013 гг. грузооборот по железной дороге увеличивался. В 2013 году зафиксировано некоторое снижение объемов, а в 2014 году грузооборот составил 786 тыс. т/км., что меньше 2013 года на 7,5%. Пассажирооборот с 2010 по 2014 гг. составлял 50-55 тыс. пасс/км. Последний показатель делится почти поровну на внутренних и межгосударственных пассажиров из расчета на километр. Справедливости ради необходимо отметить, что внутренние пассажирские перевозки являются убыточными, и в связи с концессионным договором, на основе которого действует ЮКЖД, правительство Армении обязывается компенсировать эту убыточную статью. Но и сегодня в Армении раздаются голоса об исключении данного пункта в госбюджете страны, что приведет к дополнительной финансовой нагрузке для ЮКЖД. Что касается финансовых показателей, то лучшим годом по объему выручки за последние 5 лет стал 2012 год с объемом в 30 млрд драмов. В 2014 году объем выручки сократился до 22 млрд драмов. Примечательно, что с 2012 по 2014 год грузооборот сократился на 9,3%, а выручка на 26,6%. Обусловлено это сокращением в том числе инвестиций: в 2012 году их объем составил 12,3 млрд драмов, а в 2014 году — 6,6 млрд драмов (объем инвестиций регулируется концессионным договором). В связи с сокращением инвестиций уменьшился и накопленный убыток компании. Если в 2010 году он составлял 11,2 млрд, то в 2014 году сократился до 8,7 млрд драмов. Таким образом, с 2011 года компания закрывает год с небольшим плюсом, что обусловлено сокращением объема инвестиций, частично и повышением тарифов.

Не последнюю роль в проблемах ЮКЖД играют колебания курса валют, которые, впрочем, не затронули внешнего объема экспорта и импорта, но коснулись внутреннего.

В конце прошлого года на валютном рынке Армении произошло резкое обесценивание армянского драма. Так, в октябре-декабре 2014 года девальвация армянского драма к доллару составила 45%, что серьезно отразилось на уровне рентабельности крупных, в том числе и системообразующих армянских компаний.

Следует также учитывать и общую экономическую ситуацию в Армении, которая, по мнению многих международных институтов, в 2015 году продолжит ухудшаться. ЗАО «ЮКЖД», как и любая другая транспортная компания, является обслуживающим экономикой предприятием. С учетом продолжающегося падения роста экономики вряд ли стоит ожидать от компании чуда. По данным Центрального банка Армении, экономический рост страны в 2015 году оценивается в пределах 0,4%-2% при заложенном в госбюджете показателе в 4,1%. Армянская экономика второй год подряд не выполняет заложенный в госбюджете показатель экономического роста. На сегодняшний день существуют весомые факторы, которые не способствуют достижению целевого показателя роста ВВП и в 2015 году.

Внешнеторговый оборот Армении со странами ЕАЭС сократился на 42,5%, составив \$191,5 млн., а торговля с Россией сократилась на 41,2%. В то же время по итогам первого квартала сократился также торговый оборот Армении со странами ЕС на 31,7% и с другими странами - на 18,2%.

На этом фоне заявления ряда политиков, общественных деятелей и депутатов армянского парламента, в основном из числа тех, кто никогда не скрывал своего отрицательного отношения к вступлению Армении в Таможенный союз о якобы плохом менеджменте ЗАО «ЮКЖД» выглядят, по меньшей мере, странными и неуместными. Как говорил герой знаменитого фильма «Утром деньги — вечером стулья». Будет экономика нормально развиваться - будут успехи и у основного перевозчика страны.

Александр Аванесов, Арминфо, специально для «ЖА»

Подписано соглашение о сотрудничестве между ЗАО «ЮКЖД» и Белорусской железной дорогой

Генеральный директор ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» Виктор Ребец принял участие в 62-ом заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, которое прошло в Минске 20-21 мая.

В рамках заседания было подписано Соглашение о сотрудничестве между ЗАО «ЮКЖД» и Белорусской железной дорогой.

Соглашение предусматривает, в частности, взаимодействие сторон в сфере обмена опытом по организации железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок, сотрудничества с грузоотправителями и грузополучателями, отработки новых технологий погрузочно-разгрузочных работ, организации движения и поддержания на должном уровне железнодорожной инфраструктуры.

Стороны договорились о сотрудничестве в освещении совместных действий в средствах массовой информации Беларуси и Армении, а также в вопросах формирования, подготовки и развития кадрового потенциала Белорусской железной дороги и ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога».

Генеральный директор ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» отметил, что железные дороги двух стран активно сотрудничают в рамках Совета по железнодорожному транспорту.

«Мы посчитали возможным поискать новые пути взаимодействия и поделиться опытом в работе по отдельным направлениям и рассчитываем, что опыт друг друга будет нам полезен», - сказал Виктор Ребец.

Повесткой дня 62-го заседания Совета было предусмотрено рассмотрение вопросов, определяющих координацию действий железных дорог Содружества по организации международных перевозок пассажиров и грузов, совместному использованию парка грузовых вагонов и контейнеров, ведению взаиморасчетов за перевозки и оказанные услуги, разработке единых нормативных документов. Будут подведены итоги выполнения решений шестидесяти первого заседания Совета и итоги эксплуатационной работы сети железных дорог за 2014 год и первый квартал 2015 года.

Приняты решения по актуализации ряда нормативных документов в сфере организации международных пассажирских и грузовых перевозок, технического обслуживания и ремонта подвижного состава. Регламентом работы заседания были предусмотрены двусторонние встречи руководителей железнодорожных администраций по согласованным сторонами вопросам.

Совет по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ учрежден в 1992 году для координации работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне и выработки согласованных принципов его деятельности.

Членами Совета являются Армения, Азербайджан, Белоруссия, Киргизия, Казахстан, Молдова, Россия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина.

Ассоциированными членами структуры являются Болгария, Грузия, Латвия и Финляндия, а по договору в работах структуры участвуют Литва и Эстония.

Статус наблюдателя в Совете имеют Международная Конфедерация профсоюзов железнодорожников и транспортных строителей и Железные дороги Исламской Республики Иран.

Նա չէր գոհանում իր գործով, նա խորանում էր իր գործի մեջ

Ինչը կարող է մարդուն ավելի լավ բնորոշել, քան նրա արձանները՝ ումի՛ց է սերում, ինչո՞վ են նրան սնել: Սերգեյ Միքայելյանին այս իմաստով բախտը ժպտացել է՝ նա լեգենդար հոր գավակ է, հեղափոխական պայքարում թրծված, երկաթուղում իր աշխատանքային մկրտությունը ստացած ԱԲԳԱՐ ՄԻՔԱՅԵԼՅԱՆԻ որդին:



Աբգար Միքայելյանի հետնորդները՝ որդիներից մինչև թոռներ ու ծոռներ, լավ գիտեն, որ նա զաղափարի մարդ էր, այն զաղափարի, որին տևական մի շրջան դավանել է մի ողջ սերունդ: Մայիսյան ապստամբության օրերին նրան է վստահվել «Վարդան Զորավար» գրահագնացքը, որ կատարել է պատմական վիթխարի աշխատանք: Ավելորդ չէ ասել, որ ամեն մեկին ու հենց այնպես չէր վստահվի այդ իրավունքը:

Երբեք չի ընկրկել դժվարությունների առաջ, անքուն գիշերներ է լուսացրել, քնել-արթնացել է կայարաններում: Գործն էր պահանջում: Եվ ո՞նց պիտի քաշեր այսպիսի մարդու որդին: Իր հորը, ուրիշ էլ ո՞նց: Լենինականում ո՞վ չի ծանաչել վարպետ Աբգարի կրտսեր որդուն՝ Սերգեյին՝ մանկությունից մինչև նրա փառավոր կյանքի, ավարդ, անժամանակ ավարտը:

1941 թվական, պատերազմ: Սերգեյն ընդամենը 16 տարեկան էր: Հայրը երկու որդիներին ռազմաճակատ ծամփեց, իսկ նրան իր հետ տարավ դեպո: Դա հո պատանու երագանքն էր: Տունը մոտ էր դեպոյին, ու մանկուց նրան հարագատ էին դարձել գնացքի սուլոցները, շոգեքարշի փնչոցը, հորն արթնացնողի գիշերային այցերը: «Ել, ուստա Աբգար, պր-

եզ պիտի երթաս»: Ե՛րբ կլինի՝ իրեն էլ կանչեն: Մայրը դեմ էր՝ 40 տարի հորը կծամփեմ, հըմի էլ դո՛ւ: Ծակատագրի հետ խոսքերը մեկ արեցին, ու մայրը որդուն էլ «պոեզ» ծանապարհեց: Տղամարդիկ մեկնում էին ու մեկնում ճակատ, աշխատող ձեռքի պակաս կար, ու որդին դարձավ հոր աշակերտը: Փականագործական արտադրամասում էր, բայց ուշքումիտքը գնացք վարելն էր: Հոր ընկերներին խնդրում էր սովորեցնել, զգուշանում էին՝ եթե հայրը ինքը չի անում, ուրեմն ժամանակը չէ: Իսկ ժամանակը ժամանակից շուտ եկավ, և բարձրահասակ, թիկնեղ երիտասարդին առաջին անգամ որպես մեքենավարի օգնական շոգեքարշ վստահվեց: Փորձառու մեքենավարներից մեկը թմբկաբազմաբեկ ուսն՝ տեսնենք հորը կհասնեն: Հասավ էլ, անցավ էլ: Ուշից աշակերտի նման ամեն մեկից մի բան սովորեց ու գտավ իր կյանքի ծանապարհը՝ 20 տարեկանում քննություն հանձնեց և շոգեքարշը ինքնուրույն վարելու իրավունք ստացավ: Ապա Թբիլիսիում գերագնացությամբ ավարտեց էքսկուրացիայի մեքենավարի դասընթացները, սակայն ոչ մի առաջարկ չիրպարեց նրան ու Սերգեյը Լենինական վերադարձավ: Եվ հայր ու որդի ամեն առավոտ միասին գնում էին դեպո աշխատանքի: Մամուլը գրում էր ու գրում Լենին-



*Сергею Абгаровичу
Микаелян*
*Депутат, член Комиссии по транспорту и связи
Совета Национальностей
Армянского Совета ССРС,
нашимом юбилейного года от. Армянской
Земельной железной дороги
г. Армянск, Армянская ССР*

ականի երկաթուղայինների սիրանքների մասին, և դրա մեջ Միքայելյանները միշտ կային: Մի օր էլ հայրը որդուն տեսավ էկրանին, լսեց հաղորդավարի խոսքը Լենինականի էքսկուրացիային դեպոյի հրահանգիչ-մեքենավար Սերգեյ Միքայելյանին սոցիալիստական աշխատանքի հերոսի կոչում շնորհելու մասին, ու սիրտը թնդաց, լաց ու ուրախություն իրար խառնվեցին: Թնդաց ու խնդաց նաև Լենինականը. «Ես քո հերոս ցավը գնում էին դեպո աշխատանքի: Մամուլը գրում էր ու գրում Լենին-

գեյ Միքայելյանի ղեկավարած բրիգադի մասին ավելի հաճախ էր գրվում, ցուցադրվում, հաղորդվում: Գնահատվում էին նրա ժողովրդանվեր աշխատանքը, գիտելիքները: Նրան համարում էին էլեկտրաքարշի մեքենավար Սերգեյ Միքայելյանի Ռուստովի տրանսպորտի մասին, ու սիրտը թնդաց, լաց ու ուրախություն իրար խառնվեցին: Թնդաց ու խնդաց նաև Լենինականը. «Ես քո հերոս ցավը գնում էին դեպո աշխատանքի: Մամուլը գրում էր ու գրում Լենին-

1972-80 թվականներին Սերգեյ Միքայելյանը Լենինականի լոկոմոտիվային դեպոյի պետն էր: 1980-ին նա նշանակվեց Լենինականի քաղաքային տրանսպորտի վարչության պետ: Ավարդ, ամիսներ անց, 55 տարեկանում հեռացավ կյանքից՝ աշխարհին թողնելով երկաթուղայինի ու առաջինի մարդու իր բարի համբավը:

... Զրույցը Միքայելյաններին տարավ հուշերի գիրկը: Հայրիկի մասին շատ են գրել, բայց դա վաղուց էր, ու վաղուց էլ նրան ոչ ոք չի հիշել՝ անգամ այս տարի, մահվան և 90-ամյակը լրացնելու առիթով: Գրե-



1969 թ., Մոսկվա, Կրեմլ: Գերագույն սովետի 7-րդ գումարման 6-րդ նստաշրջան: Դեպուտատ Ս. Միքայելյանը Լենինականի քաղաքային 1-ին քարտուղար Գևորգ Ղարիբջանյանի, մարշալներ Գ. Բաղդասյանի և Կ. Վերշինինի հետ:



1963-ին Սերգեյ Միքայելյանը ՀԼԿԵՄ համագումարի պատվավոր հյուրն էր: Այստեղ էլ լուսանկարվեց առաջին տիեզերագնաց Յուրի Գագարինի հետ:

թե նույն տարիքի հասած կինը մոռացել է, թե ինչպես էր իրեն վերաբերվում ամուսինը, թե՛ լենինականյան կատակ է՝ ե՛րբ էր տանը լինում, որ վերաբերմունքը տեսնեի: Հարսը՝ տիկին Արուսը, սկեսրայրին չի էլ տեսել, բայց, որպես ընտանեկան մատուց, խնամքով պահում պահպանում է նրա ձեռքի գործերը՝ հավաքած պահարանը, նորոգած դարակը... «Ոսկի ձեռքեր է ունեցել,-ասում է,- տեսնել է պետք, թե ինչ շնորհքով է աշխատել»: Որդին՝ Միքայելը, իր գլխավերում փակցված նկարի պատմությունն է անում: Ժողովրդական նկարիչ Դմիտրի Նալբանդյանն ինքն էլ հրավիրել Սերգեյին իր ավետատնոց և աշխատել նրա դիմանկարի վրա: Ընտանեկան այլ լուսանկարներն էլ կան: Երջանկահիշատակ Վազգեն Առաջինի հետ մի քանի տարի հանգստացել են Կիսլովոդսկում, նույն սեղանի մոտ ծաշել: Լուսանկարվել միասին: Վեհափառ Սերգեյին հորդորել է հայացնել իր անունը և նրան նվիրած իր գրքի վրա մակագրել: Սարգիսին՝ մարդանկարներով և օրհնություններով հարձակ մարդ էր, պարզ մի աշխատավոր:

Որդիները երկաթուղի չգնացին. Միքայելը շինարար (այժմ նաև վեր-դիզայներ) դարձավ, Կարենը՝ ճարտարագետ: Թոռները նույնպես: Պապիկը ողջ լինելու ու հպարտանար իրենք իրենց ծանապարհն ընտրած թոռներով: Սերգեյը բժիշկ է, Հայկը՝ ծրագրավորող, նաև հաջողված աճպարար, Հայաստանի աճպարարների միության փոխնախագահը: Հո՛ թոռներն են հպարտ իրենց պապիկով: Ընտանիքի կանգնելի ժամանակ, պատահել է՝ հիվանդները ծանաչել են պապին ու բժիշկ թոռանը հիացմունքով ասել՝ ինչ մարդ էր, է... Լրացնենք բազմակետը՝ երկաթուղու ու կյանքի պատվո գրքում գրանցված, քաղաքի, երկրի պարծանքը դարձած մարդ էր, պարզ մի աշխատավոր:

Սուսաննա
Մարտիրոսյան



Նրանք մտերիմներ էին՝ երջանկահիշատակ Վազգեն Առաջին կաթողիկոսը և անվանի երկաթուղայինը: Տարիներ շարունակ իրենց հանգիստը նրանք անցկացրել են միասին Կիսլովոդսկի «Կրասնիյե կամի» առողջարանում:

Արտակ Պետրոսյան. «Երկաթուղին մեր գերդաստանի ճակատագիրն է»

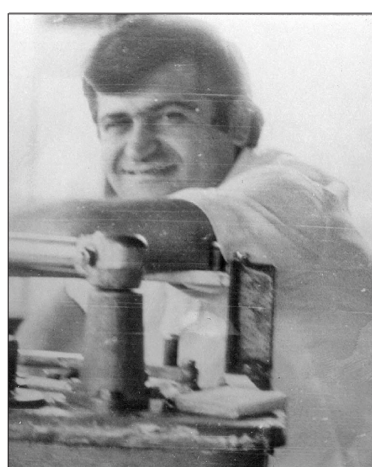
Բոլոր ասպարեզներում էլ կան մարդիկ, ովքեր անսահմանորեն սիրում են իրենց ոլորտն ու նվիրված են իրենց գործին, սակայն, հավատացե՛ք, երկաթուղայինի սերն ու նվիրումն ուրիշ երևույթ է: Երկաթուղին երկաթուղայինի համար միասարյուն է, անշրջելի ճակատագիր, անփոխարինելի միջավայր: Երկաթուղուն մարդիկ կապվում են մի անխախտ հարազատությամբ, մի անբացատրելի ջերմությամբ: Փոքրուց ճանաչել են շատ երկաթուղայինների, ինքս էլ երկաթուղայինի թոռնուհի եմ և այս ամենը ինքս եմ տեսել ու լսել: Երկաթուղայինների մի գերդաստանի պատմությունն ինձ վերստին համոզեց այս ճշմարտության մեջ: Զրուցակիցս՝ ԱՐՏԱԿ ՊԵՏՐՈՍՅԱՆԸ, ներկայացնում է այս գերդաստանի երրորդ սերունդը:

Ձնենք արմատները: 1938 թվական. գերդաստանի ավագը՝ Զալիբեկ Պետրոսյանը, ոտք դրեց երկաթուղի որպես փականագործ, ապա դարձավ գնացք կազմող՝ սպասարկելով երկաթուղու երևանի ժյուրը մինչև Արուսյան կայարան: Այսպես շուրջ կես դար: 1968-ին երկաթուղի եկավ նրա որդին՝ Միքայել Պետրոսյանը: Մի կես դար էլ նրա աշխատանքային կենսագրությունն է կազմում: Դժվարին, բայց պատվավոր աշխատանքի տարիներ, երբ մարդն օրերով ու ամիսներով տան երես չէր տեսնում, աշխատում էր ընտանիքից հեռու, աշխատում էր մեծ պատասխանատվությամբ: Այսպես 23 տարեկանում բաժնի պետ չէր նշանակվի, շքանշան-պատվոգրերն էլ իրենց հերթին: Համբարձում Նանդիլյանն ինքն է Միքայել Պետրոսյանին այդ տարիքում վստահել Վարդենիսի շրջադարձային դեպոյի պետի պաշտոնը: Իսկ ժամանակ անց Պետրոսյանն անցնել է մեքենավար-հրահանգչի աշխատանքին:

Մինչ Պետրոսյան գերդաստանի երկրորդ սերունդը կշարունակեր «մարտնչել» երկաթուղու մատուցներում, երկաթուղայինների ընտանիքը համալրել են գերդաստանի երրորդ սերնդի ներկայացուցիչները՝ Միքայել Պետրոսյանի երկու որդիները՝ Արտակ և Արտյոմ Պետրոսյանները և հարսը՝ Լիանա Փարվանյանը: Հիշեցի Արտակի խոսքը. «Երկաթուղին վարակիչ է»: Նա ինքը, պարզվում է, այդ «հիվանդությամբ» վարակվել է դեռ մանկուց: Ապրում էին դեպոյին կից, մի քանի մեքենավարների ընտանիքների հետ նույն բակում: Երկաթուղում մեծացավ, երկաթուղայինների ձեռքի տակ, նրանց խոսքուղուցի մեջ: Հիշում է նաև, թե ինչպես կայարանները լողավազանում լողանալուց հետո նստում էր «Սասունցի Դավթի» արձանաքարին, երկար նայում կայարանի շենքի գմբեթին ու երազում աշխատել երկաթուղում: Հետո էլ վարանում՝ տեսնես այդ օրը կգա՞: Այդ օրը եկավ, ու տղայի երազանքը մարմին առավ:



Բանակային ծառայությունից վերադառնալուց հետո՝ 1997-ին, Արտակը մտավ երկաթուղի: Սկսեց Արաբկիր կայարանում հեթապահ աշխատելով, ապա Քանաքեռ կայարանում գնացք ընդունող-հանձնող էր, հետո՝ կայարանապետ: Երիտասարդ երկաթուղայինը քայլ առ քայլ առաջ էր գնում՝ հրնթացս հոգավով նաև մասնագիտորեն կատարելագործվելու մասին և գիտելիքները լրացնել-խորացնելով նախ Գյումրու տեխնիկական քոլեջում, ապա Ճարտարագիտական համալսարանում (մասնագիտությունը՝ փոխադրումների կազմակերպման կառավարում): Արտակը լավ գիտի՝ երեկվա գիտելիքով այսօրվա երկաթուղին չես կառավարի: Երեկվա երկաթուղային տնտեսությունն էլ այսօրվանի հետ չես համեմատի: Համեմատության եզրեր անգամ չկան. 20-25 կմ/ժամ արագությունն ո՞ր, 100-120-ն ուր: Այ թե պապը կորսվե՞ր: «Նա հիմա գերեզմանում շուռ է գալիս, բայց՝ ուրախությունից», -ասում է Արտակը: Նա մի կարևոր տարբերություն էլ է փաստում: Ասում է՝ երկաթուղին կանաչ լույս է վառել երիտասարդ մասնագետների առջև. գիտելիք ունես, գործի դիր, ինքնադրսևորվիր ու շարժվիր առաջ՝ ծանապարհի բաց է: Վկա իր օրինակը: Արտակ Պետրոսյանն այսօր Երևանի հեռավորային կայարանի պետի տեղակալն է:



Լուսանկարչական սարքը որսացել է պահը և Միքայել Պետրոսյանին անսահայրել գնացքը վարելիս



Գնացք կազմող Զալիբեկ Պետրոսյանը կազմել է իր խումբը և լուսանկարվել: Երկու լուսանկարներում էլ կենտրոնում նա է՝ վաստակաշատ երկաթուղայինը




ին կետում ի՞նչ հավեսով ու տեղը տեղին օգնում է մորը գնացքն ընդունել-ճանապարհել: Արտակն ասում է, չէ՞, որ երկաթուղին վարակիչ «հիվանդություն» է: Այն մինչև իսկ «նեյրոլուծել» է ընտանեկան ավանդույթներ: Երկաթուղայինի տոնը Պետրոսյանները նշում են նախ ընտանյոք. այցի են գնում գերդաստանի ավագի՝ Զալիբեկ պապի շիրմին, ապա բարձրանում Դրըրվանք ու մոտ վառում ինչպես երկաթուղու անցավորների հիշատակի, այնպես էլ շարքերում գտնվող բոլոր երկաթուղայինների համար:

Ավելացնենք, որ Պետրոսյանների ընտանիքում միայն մայրը՝ տիկին Սվետլանան, երկաթուղային չէ: Բայց մյուս կողմից՝ երկաթուղայինի հարսը, երկաթուղայինի կինը, երկաթուղային որդիների մայրը, երկաթուղային հարսի սկեսուրը, երկաթուղով տարված թռչան տատը և երկաթուղային մի ողջ գերդաստան շահող-պահողը պակաս երկաթուղային է: Ինչպես հայտնի լրագրողը կասեր՝ հո դեմ չէ՞ք:

Սուսանա Մարտիրոսյան

ПОЗДРАВЛЯЕМ НАШИХ ЮБИЛАРОВ

- 2 июня** Наапетян Артем Карленович, слесарь-станочник 5-го разряда Ереванского участка Гюмрийского локомотивного депо
- 5 июня** Вотруба Лина Юрьевна, проводник пассаж. вагонов
- 6 июня** Акопян Левон Гарегинович, заместитель генерального директора-главного ревизора по безопасности движения поездов Аппарата ЮКЖД
- 7 июня** Авагян Вальтер Людвигович, водитель Дирекции материально-технологического обеспечения
- 7 июня** Геворгян Гагик Сергеевич, деж. эл. механик Предприятия электрификации и энергоснабжения
- 8 июня** Акопян Роберт Арамович, слесарь по ремонту лок. сигнализации и контрольно-измерительных приборов 5-го разряда Гюмрийского локомотивного депо
- 11 июня** Саркисян Гарник Шеворкович, ДСП "Айрум" ЛСО "Ванадзор"
- 12 июня** Бадалян Артак Варужанович, водитель Дирекции материально-технологического обеспечения
- 12 июня** Петросян Самвел Шмавович, главный кондуктор 5-го разряда ЛСО "Гюмри"
- 15 июня** Захарян Рубен Владимирович, дежурный электромеханик Предприятия автоматики, телемеханики и связи
- 16 июня** Степанян Акоп Коляевич, ДС опорный обед. станции "Раздан" ЛСО "Севан".
- 17 июня** Гольназарян Армен Артемович, м/п Ереванской дистанции пути
- 18 июня** Абовян Сейран Вазагенович, электромонтер 6-го разряда Предприятия автоматики, телемеханики и связи
- 18 июня** Саргсян Ангин Врежовна, дежурный электромеханик Предприятия автоматики, телемеханики и связи
- 19 июня** Назлуханиян Артик Зармаинович, освобожденный бригадир Ванадзорской дистанции пути
- 20 июня** Аракелян Микаел Ервандович, монтер пути Гюмрийской дистанции пути
- 20 июня** Бабаян Бабкен Володяевич, крановщик Ереванского участка Гюмрийского локомотивного депо
- 20 июня** Мхитарян Ваник Макарович, слесарь-сантехник 5-го разряда Дирекции материально-технологического обеспечения
- 22 июня** Акопян Андраник Жораевич, ведущий инженер дорожного центра "Диагностика"
- 22 июня** Мурадян Самвел Завенович, зам. начальника отдела Дирекции инфраструктуры
- 22 июня** Оганесян Сергеа Манвелович, маш. УК/25/18 Массиской путевой машинной станции
- 24 июня** Мурадян Карине Карапетовна, ДСП "Арчут" ЛСО "Ванадзор"
- 26 июня** Киракосян Артур Норикович, монтер пути Гюмрийской дистанции пути
- 26 июня** Мнацаканян Араик Гарникович, проводник пассаж. вагонов
- 27 июня** Григорян Серго Мамиконович, слесарь по ремонту электрических аппаратов 5-го разряда Гюмрийского локомотивного депо
- 28 июня** Матевсесян Ашот Ростомович, мастер Ереванского участка Гюмрийского локомотивного депо
- 29 июня** Стамболцян Арус Геворговна, ст. приемосдатчик грузов ЛСО "Ереван"
- 29 июня** Шолинян Гарник Сандревич, эл. монтер 6-ого разряда Предприятия электрификации и энергоснабжения

| | | | |
|--|---|--|--|
| <p>Նայաստանի ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ</p>  <p>ՀԿԵ ՓԲԸ-ի կորպորատիվ ամսաթերթ</p> | <p>Խմբագրական խորհուրդ Համարի պատասխանատու՝ Վարդան Ալոյան Լուսանկարները՝ Հարություն Նազարյանի Սրբագրիչ՝ Մանուշ Բաբայան</p> | <p>Խմբագրության հասցեն՝ ՀՀ, Երևան, Տիգրան Մեծի պող. 50 Հեռ.՝ (010) 57-50-02 Էլ. փոստ՝ pr@arway.am, ukzhdpresoffice@inbox.ru</p> | <p>Ծավալը՝ 2 տպագրական մամուլ Տպաքանակը՝ 800 օրինակ Ստորագրված է տպագրության՝ 02.06.2015 թ. Տպագրված է «Լիոն Փրինթինգ Սերվիս» ՍՊԸ տպարանում</p> |
|--|---|--|--|