



Շնորհավոր երկաթուղայինի օրը

2020

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ երկաթուղային

ՀԿԵ ՓԲԸ-ի թերթ
ՀՈՒՆԻՍ-ՕԳՈՍՏՈՍ, 2020



Շնորհավոր երկաթուղայինի օրը:

Հարգելի գործընկերներ, երկաթուղայիններ, վետերաններ: Սրտանց շնորհավորում եմ ձեզ մեր տոնի՝ երկաթուղայինի օրվա կապակցությամբ:

Երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտն այսօր հսկայական, հիանալի աշխարհ է, ավանդույթներով ու արժեքներով լի, դա ընտանիք է՝ ընդհանուր նպատակներով և ուղղություններով: Ձեր աշխատանքը պահանջված է և հանդիսանում է բարձր հուսալիության օրինակ, այն պատվաբեր է և հարգված: Երկաթուղային տրանսպորտի անխափան աշխատանքը տնտեսության կայունության և պետության պաշտպանունակության գրավական է:

Հարավկովկասյան երկաթուղին այսօր ակտիվորեն զարգացող, հաջող աշխատող ընկերու-

թուղիներում՝ նոր էլեկտրագնացներ՝ ուղևորների համար ապահովելով հարմարավետություն և ճանապարհորդության ժամանակի խնայողություն, ինչպես նաև արդյունավետ համագործակցություն հաստատել բիզնեսի ներկայացուցիչների, Հայաստանի կառավարության հետ:

ՀԿԵ-ի բոլոր ծրագրերի և նվաճումների հիմքում է մեծ, պատասխանատու և ամուր կոլեկտիվի յուրաքանչյուր աշխատողի ներդրումը: Ձեր ամենօրյա աշխատանքի շնորհիվ ուղևորների անվտանգ փոխադրումը և բեռների ժամանակին առաքումը դարձել են ժամանակակից կյանքի սովորական հատկանիշներ: Սրտանց մաղթում եմ մեր ոլորտին կայուն, հաստատուն զարգացում, մեր ձեռնարկու-

թյուններին՝ բարգավաճում, իսկ ձեզ՝ ֆիզիկական, հոգեբանական, էմոցիոնալ և ֆինանսական բարեկեցություն:

Ես կցանկանայի առանձնացնել մեր վետերաններին: Մեզ համար դուք ոչ միայն փորձառու ավագ ընկերներ եք, այլ նաև օրինակ մեր երիտասարդության համար, տոկոսություն և մասնագիտությանը հավատարմության օրինակ: Ձեր կյանքը երկաթուղուն նվիրած մարդկանց, շնորհիվ է Հայաստանի համար կարևորագույն տրանսպորտային համակարգը գործել էր հանրապետության համար դժվար տարիներին, զարգանում է այժմ: Ձեզանից շատերը դարձան երկաթուղային դինաստիաների հիմնադիրներ, որոնք մինչ օրս աշխատում են ի շահ Հայաստանի երկաթուղու:

Հարգելի գործընկերներ և վետերաններ:

Իմ անկեղծ շնորհակալությունն եմ հայտնում բարեխիղճ աշխատանքի, պատասխանատվության և նվիրվածության համար, սրտանց մաղթում եմ ձեզ երկաթյա ուժ նոր նվաճումների համար, անիվների ձայնի նման վստահ շարժ դեպի ձեր նպատակները, գնացքի պատուհանից երևող բնապատկերների նման վառ և տարատեսակ տպավորություններ, հաջողություն լայնածավալ նախագծերում:

Շնորհավորում եմ, սիրելի՛ գործընկերներ: Խաղաղություն և բարեկեցություն ձեզ:

«ՀԿԵ» ՓԲԸ գլխավոր տնօրեն
Ա.Վ.Մելնիկով

Բացառիկ մասնագիտություն

Հարավկովկասյան երկաթուղում աշխատում են մի քանի տասնյակ մասնագիտությունների տեր մարդիկ: Ադմինիստրատիվ աշխատակիցներ, գծի տնտեսության աշխատողներ, մեքենավարներ, փականագործներ, խառատներ, վագոնային տնտեսության մասնագետներ, էներգետիկներ: Սակայն մեր շրջանում աշխատում են նաև բացառիկ մասնագիտություններ ունեցող մարդիկ: Օրինակ՝ դարբինագործությամբ երկաթուղում զբաղվում է միայն մեկ մարդ: Այլևս ոչ ոք չի կատարում Սանահինի մեխանիզացված գծի ուղեմատում աշխատող Արամ Ղարաբաղյանի աշխատանքը:



«Այսօր բարձրորակ քարտե ածուխ գտնելը հեշտ չէ, ստիպված ենք աշխատել մեր ունեցածի հետ», - դժգոհում է վարպետ Արամը՝ փորձելով ավելացնել վառարանի ջերմությունը, որտեղ կրակից վարդագույն է դառնում ռելսի կտորը: - Մեր տեղականը բարձրորակ չէ, խառնված է հողի ու մանր կտորների հետ: Այսօր ռուսական ածուխ հնարավոր չէ գտնել»:

Փոքր արտադրամասում տեղադրված են դարբնոցային հաստոցը, գործասեղանը և մետաղահալոցը: Այստեղ դեռ շատ շոգ չէ, բայց ամառվա տապին կլինի ոչ այդքան համարավետ:

Ղարաբաղյանը Հարավկովկասյան երկաթուղում աշխատում է 2015 թվականից, մինչ այդ աշխատել էր Ալավերդու պղնձաձուլարանում: «Երբ

Նրանք պարզևատրվեցին

Մեր մեծ կոլեկտիվի յուրաքանչյուր ներկայացուցիչը թիմում, թե ինդիվիդուալ կերպով, շարունակում է կատարել իր ամենօրյա պարտականությունները: Համավարակի այս դժվարին շրջանում Հարավկովկասյան երկաթուղու անձնակազմն ապացուցեց իր աշխատանքի արդյունավետությունը՝ բեռներն ու ուղևորները շարունակում էին տեղափոխվել սովորական ռեժիմով՝ ճիշտ ժամանակին: Այնուամենայնիվ, վերջին ամիսներին մեր աշխատողներն աչքի են ընկել իրենց պարտականությունների կատարման հարցում ուշադիր և կարեկցող վերաբերմունքով: Որոշ աշխատակիցները ընկերության գլխավոր տնօրենի հրամանով նյութական պարգևատրումներ են ստացել:

Մասնավորապես, մայիսի 16-ին՝ 1202 գնացքի վագոնների գնմության ընթացքում ցուցաբերած ուշադրության և զգոնության, տեխնիկական խափանումը բացահայտելու և հնարավոր հետևանքները կանխելու համար պարգևատրվել են Գյումրի տեխնիկական կետի վագոնների 5-րդ կարգի ավագ գնող-վերանորոգողներ Դավիթ Սագրադյանն ու Վաղինակ Գրիգորյանը:

Սովետական-էջմիածին հատվածում հունիսի 3-ին տեղի ունեցած ջերմաքարչի հրդեհից հետո 6503 ճՄ-3 ջերմաքարչի էլեկտրական սխեմաների

Շարունակությունը 2-րդ էջ

Շարունակությունը 3-րդ էջ



Երկաթուղին հասարակության աջակցության կարիքն ունի

Ամեն օր գծի տնտեսության հարյուրավոր աշխատողները դուրս են գալիս Այրումից Վանաձոր, Գյումրիից Երևան, Երասխից Եղվարդ, Սևանից Զոդ տանող երկաթուղային գծեր: Երկաթուղային ենթակառուցվածքն ամենօրյա ուղադրության կարիք ունի, այստեղ խիստ կանոններ են գործում, կյանքի սեփական ռիսկով, սեփական կանոնակարգերը և չգրված կանոնները, որոնց իրականացումը հնարավորություն է տալիս ամեն օր տեղափոխել հազարավոր տոննա բեռներ և հազարավոր մարդիկ: Չնայած այսօր Հայաստանում երկաթուղին գործում է իր հզորության միայն մեկ տասներորդի չափով չորս արտաքին ելքերից երեքի շրջափակման պատճառով, երկրի տնտեսության որոշ ոլորտները մեծապես կախված են «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության արդյունավետ գործունեությունից:

Խորհրդային ժամանակներից Հայաստանը ժառանգել է երկաթուղային գծերի հարյուրավոր կիլոմետրեր, ինժեներական կառույցներ, որոնք ժամանակին ապահովում էին հանրապետության զարգացած արդյունաբերությունը: Դեպի Թուրքիա, Իրան և Ադրբեջան հաղորդակցության ստեղծումը իր հերթին նույնպես նպաստեց Հայաստանի երկաթուղով բեռնափոխադրումների ծավալների կտրուկ կրճատմանը: Սակայն ենթակառուցվածքը, որի նպատակն էր այսօրվա փոխադրումների ծավալները տասն անգամ գերազանցող ծավալների սպասարկումը, շարունակում է պատշաճ վերաբերմունք պահանջել: Այս կարիքը ծագում է ոչ միայն Հայաստանի տնտեսության ներկայիս պահանջներից, այլև ապագային է ուղղված, երբ տարածաշրջանային քաղաքական իրավիճակը խոչընդոտից կվերածի

նպաստող հանգամանքին: Ի վերջո, եթե կա ճանապարհ (բառի լայն իմաստով), ապա մի օր այն միանշանակ պահանջված կլինի: Հետևաբար, այսօր մեր առջև կանգնած է երկաթուղային ենթակառուցվածքի պահպանումը՝ տնտեսական և ֆինանսական նպատակահարմարության նախաշեմին:

Ենթակառուցվածքի այս կամ այն օբյեկտների պահպանման կամ երկրի շրջափակման պայմաններում երկաթուղու զարգացման վերաբերյալ հասարակության մեջ կան տարբեր կարծիքներ: Բայց տնտեսությունը թելադրում է իր սեփականը. բեռների հոսքերի և երկրի քաղաքացիների վճարողունակության սահմանափակ լինելը համապատասխան առաջարկ են ձևավորում նաև հաղորդակցության ոլորտում: Կարևոր չէ՞ դա երկաթուղի է, թե ավտոճանապարհներ, խողովակաշարեր, թե օդային տրանսպորտ: Հայաստանի նման փոքր երկրների համար տրանսպորտը տնտեսությունը սպասարկող ոլորտ է: Աշխարհագրական առումով մեծ տնտեսական տարածքներում, ընդհակառակը, տրանսպորտի զարգացումը որոշակի չափով խթանում է տնտեսությունը:

Այնուամենայնիվ, մեր երկրի երկաթուղիների հետաձգված պահանջարկը կամ ներուժը բավականին նշանակալի է: Հարավորությունների և ներուժի պահպանմանը պետք է ուղղված լինեն մեր այսօրվա ջանքերը: Մինչդեռ երկաթուղու դերի նվազումը մեր կյանքում (վստահ եմ, որ դա ժամանակավոր երևույթ է) փոխում է հասարակության վերաբերմունքը դրա նկատմամբ: Մեր համաքաղաքացիների համար սովորական պրակտիկա է դարձել երկաթուղու տարածքում աղբ թափել, երկաթուղու անվտանգ շահագործման համար նախատեսված տարածքներ զավթելն ու կառուցապատելը: Եվ հատկապես Երևանին հարող տարածքներում: Տարեկան ընկերությունը տասնյակ տոննա կենցաղային և շինարարական թափոններ է հեռացնում իր վերահսկողության տակ գտնվող տարածքներից:

Յուրահատուկ տեղ է զբաղեցնում քաղաքացիների կողմից անօրինական անցումներ կազմակեր-

պելու խնդիրը, ինչը երկաթուղում տեխնիկական խնդիրներ է առաջացնում, իսկ անվտանգության կանոնների պահպանման մասին ընդհանրապես խոսք չի գնում: Միևնույն ժամանակ, քաղաքացիները լիովին անտեսում են համապատասխան օրենսդրությունը, որը պատասխանատվություն է նախատեսում նման գործողությունների համար: Անասունների անկառավարվող արածեցումը իրոք հեշտացնում է գյուղացիների կյանքը, սակայն նյութական կորուստների է վերածվում, ինչպես նրանց, այնպես էլ երկաթուղային օպերատորի համար: Չնայած պետական մարմինների հետ համատեղ ձեռնակվող երկաթուղայինների բոլոր ջանքերին, խնդիրը դեռևս չի լուծվում: Գիշերվա ընթացքում մաքրված տարածքներում կրկին կույտեր են աճում, գծերի վրա ավտոտրանսպորտ է հայտնվում, առավոտյան անասունները դուրս են գալիս արդեն ծանոթ ճանապարհ, երկաթուղային գծերի տակ անցկացվում են ջրային կոմունիկացիաներ և էլեկտրական մալուխներ: Նման ինքնագործունեությունը կարող է շարժակազմի գծերից դուրս գալու պատճառ դառնալ, ինչը հղի է քաղաքացիների առողջության և կյանքի համար ռիսկով: Միևնույն ժամանակ, օրենքը կոպիտ խախտող քաղաքացիները ընկերությանը հաճախ սպառնում են դատական գործընթացներով: Նույնիսկ անհեթեթության է հասնում. ՀԿԵ-ից պահանջում են հեռացնել կոնտակտային ցանցի հենասյունը, որը կախարդական փայտիկի շարժումով կարծես հանկարծ հայտնվեց մասնավոր հողի վրա:

Երկաթուղին և մեր հասարակությունը հաղորակցվում են մի հարթության մեջ, և շատ հաճախ դրանք ընդհանուր խնդիրներ ունեն: Ի վերջո, աղբը թափվում է ոչ միայն գծերի մոտակայքում, անպատասխանատու վարորդները խնդիրներ են ստեղծում ոչ միայն երկաթուղային անցումներում, ապօրինի շինություններն այսօր չեն հայտնվել և խանգարում են ոչ միայն երկաթուղու բնականոն գործունեությանը: Այստեղ անհրաժեշտ է ևս մեկ անգամ շեշտել, որ երկաթուղային ամբողջ ենթակառուցվածքը՝ այն հողի հետ, որի վրա գտնվում է, հանդիսանում է Հայաստանի Հանրապետության, այլ ոչ թե «ՀԿԵ» ընկերության սեփականությունը: Ընկերությունը ժամանակավորապես կառավարում է այս գույքը և, համագործակցելով պետական գերատեսչությունների հետ, կանխելու է իր դեմ ապօրինի գործողություններ ձեռնարկելու փորձերը:

Այս պայմաններում մեր երկաթուղու ներկայիս ներուժի պահպանումը պետք է դիտարկել կառավարող ընկերության, հասարակության, պետության և տեղական իշխանությունների փոխգործակցության մեջ:

120 տարի առաջ Հայաստանում կառուցված այս ենթակառուցվածքը եղել է, կա և պետք է խնամքով պահպանվի, իսկ դրա նշանակությունն ու ներուժը ամբողջությամբ ընկալված լինի մեր կողմից: Իրոք, չնայած պատմության որոշակի ժամանակահատվածներում տարբեր քաղաքական, սոցիալական և այլ պայմանների, երկաթուղին միշտ ծառայել է և կշարունակի ծառայել մեր հասարակության շահերին:

Ռուբեն Գրղելյան

1-ին էջ

Բացառիկ մասնագիտություն

Ես 1984-ին գորացրվեցի, եկա գործարան՝ որպես խառատի օգնական աշխատելու: Սակայն պարզվեց, որ բոլոր թափուր աշխատատեղերն արդեն լրացված են, կար միայն դարբնի հաստիք: Ու այդպես էլ սկսեցի տիրապետել այդ մասնագիտությանը», - հիշում է մեր գրուցակիցը:

Նրա հիմնական գործը՝ գծի տնտեսության աշխատողների համար գործիքներ պատրաստելն է: Մուրճեր են, երկու տեսակի մանեկադարձիչներ, լինգեր, քլունգներ: Ռելսերի մետաղն ամենամուրն է, և դարբնի պատրաստված գործիքները ծառայում են ավելի երկար, քան պատրաստի, գործարանայինները: Դարբնին ասում է, որ գործիքները նրա մոտ վերադառնում են միայն սրելու համար, դրանց ամրությունն էրբեք քննադատության առարկա չի դարձել: Գործիքներից բացի, վարպետը պատրաստում է նաև սարքավորումների ոչ ստանդարտ պահեստամասեր, վերանորոգում է վնասված և կոտրված մասերը շարժակազմի և սարքավորումների վերանորոգման համար: Բայց դրանով դարբնի ստեղծագործական հնա-

րավորությունները չեն սահմանափակվում:

«Աղմուկիստրացիայի խնդրանքով պատրաստում էի ծաղկամաններ, նստարաններ, առաստաղներ: Շատ բան կարելի է պատրաստել, այս աշխատանքը բոլորովին էլ ճանճրալի չէ, ինչպես կարող է թվալ, ստեղծագործելու շատ հնարավորություններ կան», - կիսվում է Ղարազյոզյանը:

Դարբնի գործը նա սկսեց սովորեցնել նաև իր որդուն, ով իր փոքրիկ արտադրամասում այժմ վաճառքի համար արտադրանք է պատրաստում: «Մա նուրբ և այսօր շատ պահանջված արհեստ է, և այդ ինտերնետներով ապրանքների վաճառքը շատ ավելի հեշտ է դարձել: Երիտասարդներն ավելի ճկուն են, նրանք ավելի շատ գաղափարներ ունեն», - ասում է վարպետ Արամը:

Դարբնի մասնագիտությունը Հարավկովկասյան երկաթուղում կարևոր և անհրաժեշտ է, ինչպես և տասնյակ այլ մասնագիտությունները: Բայց այստեղ ստեղծագործելու հնարավորությունները շատ ավելի շատ են, չէ որ դա երկաթուղու միակ աշխատատեղն է, որտեղ երկաթը ոչ թե ամուր մետաղ է, այլ նոր բան ստեղծելու համար նախատեսված փափուկ նյութ:



Երկաթուղային տոհմեր



Երկաթուղայիններին մանկուց եմ ճանաչել: Մեծացել եմ Լենինականում՝ գնացքների ճակի ձայնը ականջներումս: Սիրելի մարդիկ էին, հարգված, պատվով, որը բարեկամ էր, որը ծանոթ ու հարևան, ու բոլորը ի բնե, ի ծնե երկաթուղու մարդիկ: Երկաթուղային է՝ ասում էին նրանց մասին, ու այդ մի բառը բավական էր նրանց բնութագրելու համար, այդ մի բառի մեջ նկարագիր կար, հարգանք ու մեծարանք կար:

Շատ տարիներ անց լրագրողական ճակատագիրն ինձ մոտեցրեց նրանց: Մանկությանս զբաղողությունները համոզմունք դարձան: Ճանաչեցի ու ստեղծագործական ներշնչանքս մեծագույն սիրով նվիրեցի երկաթուղուն փառաբանված, երկաթուղուն շունչ տված մարդկանց՝ նրանց կյանքն ու գործը լուսաբանելով իրենց իսկ թերթում: Էլ ավելի հասկացա, որ երկաթուղայինը ուրիշ մարդ է, երկաթուղու ու իր պատվի տերը, այդ պատվի արժեքով ապրող մարդ: Որ դա պապից պապ, որդուց որդի փոխանցվող մասնագիտություն է, որ երկաթուղին սեր է, ուրիշ սեր, որ մագնիսի գորություն ունի ու ձգում-տանում է սերնդեսերունդ: Որի հետ էլ գրուցես, մի երկու բառից հետո երևում են արմատները, որոնք, է՛, տոհմի խորքերից են գալիս:

Մեր հերթական հերոսը՝ Հովհաննես Չարչյանը, նույնպես բացառություն չէ. Չարչյանները տոհմիկ երկաթուղայիններ են: Երվանդ պապից սկսենք՝ երկաթուղու օբյեկտների պահակ է եղել: Հայրը՝ Ազատ Չարչյանը, յոթ տարի բանակում ծառայելուց, ապա և Հայրենական պատերազմից հետո աշխատել է որպես գնացք կազմող: Երկաթուղային էր և մայրը, վերջին տարիներին կայարանում բեռներ ընդունող-հանձնող էր: Երկաթուղուն աշխատել է նաև կինը: Երկաթուղային էր, Լենինի շքանշանակակիր Հայկ հորեղբայրը: 60 տարի անընդմեջ երկաթուղուն ծառայել է Աղաբեկ հորեղբայրը՝ Արաքս կայարանի շտաբ կետային կայարանապետը: Այստեղ աշխատում է և նրա որդի Միսակը: Շուտով երկաթուղային գերդաստանը կհամալրվի նոր անդամով՝ Հովհաննեսի Ազատ որդին այս տարի ավարտում է Գյումրու երկաթուղու քոլեջի երթևեկության բաժինը:

Գերդաստանի «ամենաերկաթուղայինը» Հովհաննես Չարչյանն է: Եվ գիտե՞ք ինչու. կայարանում է ծնվել՝ հենց կայարանի շենքում: Ապրում էին շենքի առաջին հարկում: Հետաքրքրասեր երեխա էր, յոթ տարեկանից «Մահմանապահների պատանի ընկեր» խմբակի անդամ էր: Պարզևստիկ էր՝ «Մահմանների գերագնաց պահպանության համար» Գերագույն խորհրդի մեդալով, ինչպես նաև սահմանապահ գործերի ղեկավարության կողմից՝ 1-ին, 2-րդ և 3-րդ աստիճանի մեդալներով: Տարված է եղել նաև ֆուտբոլով, խաղացել «Կաշվե գնդակ»

մանկապատանեկան թիմում, որը 1970-ին նվաճել է Հայաստանի չեմպիոնի տիտղոսը: Չարչյանի կյանքն ու գործունեությունն աշխատասիրության փայլուն օրինակ է: Դեռ դպրոցական տարիներից գծի բանվոր էր՝ տարեկիցների հետ փայտյա կոճեր

Պատվավոր երկաթուղայինը

էին փոխում: Յուրօրինակ է անցել և նրա բանակային ծառայությունը՝ երկրի հյուսիսում, Բարենցի ծովի ափին, Կոլա թերակղզում, խիստ կլիմայի (9 ամիս ձմեռ, 3 ամիս խառը, տարվա կեսը գիշեր, մյուս կեսը ցերեկ) պայմաններում՝ աշխղեկի պարտականությամբ ու պատասխանատվությամբ մասնակցելով ստումային ստորջրյա սուզանավերի բազայի կառուցմանը: «Դժվար էր» հարցի պատասխանը հակիրճ էր ու իմաստալի՝ «ծառայություն էր»: Կյանքում ինչ էլ արեց, արեց պատասխանատվությամբ: Նպատակալաց պատանին սկզբում որոշել էր շինարար դառնալ: Դպրոցն էլ, շինարարական տեխնիկումն էլ գերազանցությամբ ավարտեց: Բայց չէ, ինչպես գյումրեցին կասեր ինձը կեղևի, բա տոհմական-պապականը: Այդպես էլ եղավ՝ գների հուշումով թեքվեց դեպի երկաթուղին: Բելգորոդի շինանյութի տեխնոլոգիական ինստիտուտում հեռակայելը նրա համար բավարար չէր: Այժմ էլ ուսումը շարունակեց Ռոստովի երկաթուղային ինստիտուտում, փոխադրումների կարգավորողի մասնագիտությամբ: «Դարձ ի շրջանս յուր»-ը իրագործված էր: Թեև մինչ այդ էլ երկաթուղուն էր եղել, եղբոր՝ կապի և ազդանշանների մեխանիկ Շալիկո Չարչյանի օգնականը, որպես երկաթուղային, մկրտվել նրա ձեռքի տակ: 1985-ից ի վեր Հովհաննես Չարչյանն Անի կայարանի կայարանապետն է: Չարչյան ազգանունն էլ կարծես ճիշտ իր բնույթի ու տեսակի մասին է խոսում: Չարչյանները աշխատող, չարչարվող մարդիկ են, չարչարանքից չվախեցող ու դրա արդյունքով գոհացող մարդիկ: Մրցանակ կհասնի նրան, ով կասի, որ Չարչյան Հովհաննեսը գեթ մեկ օր բացակայել է աշխատանքից, որ գեթ մեկ օր նա հիվանդ, թե առողջ, դորշակը ձեռքին, ճիշտ ժամին չի կանգնել կատանատույցում ու ընդունել եկող-գնացող գնացքները: «Կայարանն իմ տունն է, - ասում է, - ավելի շատ այստեղ եմ լինում, քան տանը»:

Մարդը սովոր է այդպես աշխատել՝ ապահովել երկաթուղու բոլոր ծառայությունների անխափան աշխատանքը, իրեն վստահված գործը կատարել բարձր պատասխանատվությամբ: Երկաթուղին պատվով աշխատանքի է արժանի: Պատվով աշխատանքն էլ պատվով գնահատականի՝ Հովհաննես Չարչյանին շնորհվել է երկաթուղու ամենաբարձր ու ամենապատվավոր կոչումը՝ «Պատվավոր երկաթուղային»: Տպավորված է «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ գլխավոր տնօրեն Ալեքսեյ Մելնիկովի վերաբերմունքով առ աշխատանքն ու աշխատակիցները: Ասում է՝ գիտի լսել շարքային երկաթուղայինին, փորձում է ընդգրկել նախկին աշխատողներին՝ նրանց փորձն ու հմտությունները, ինչպես նաև աշխատանքային կարգապահությունն ու կարգուկանոնը կարևորելով:

Տասնամյակներ է անցկացրել Չարչյանը կայարանապետի պոստում ու բազում փորձություններ: Թե ինչպիսի ծանրաբեռնվածությամբ են աշխատել երկրաշարժին հաջորդած առաջին օրերին ու տարիներին, իրենց ու Աստծուն է հայտնի: Ամեն օր 50 և ավելի, տոն օրերին մինչև 100 վագոն բեռ էին բարձրում ու բեռնաթափում: Դրվատանքի արժանի է Անի կայարանի ողջ աշխատակազմի անձնագոհ աշխատանքը, որը հայրենասիրության ու մարդասիրության վառ ապացույց է: Պատահել է, մի հերթափոխի ընթացքում գործն արել են 2-3 հոգով՝ գիշերն ու ցերեկը մեկ արած, տոն ու ընտանիք մոռացած՝

փոխարինելով իրենց լենինականցի աղետյալ գործընկերներին: Նման մարդասիրական պահվածքի համար կայարանի աշխատակազմը ԽՍՀՄ երկաթուղային տրանսպորտի նախարար Գենադի Ֆադեևի, ապա և Անդրեյկաթուղու Հայաստանի մասնաճյուղի պետ Յուլյա Դանդուխյանի կողմից արժանացավ դրամական պարգևի: Եվս մի արժանահիշատակ դրվագ. մինչև 2010 թվականը Անիի քիմիկոսությունը գրկված էր խմելու ջրից, և վագոն-ցիստեռներով Լենինականից ջուր էին բերում: Լենինականի կայարանապետ Վսահան Գասպարյանի ականջը կանչի, բարձրան աշխատանքները կազմակերպվում էին նրա գլխավորությամբ: Ջուրը ժողովրդին հասցնելու տերն էլ Չարչյանն էր: Դժվար գործ էր, բայց երկուստեք գիտակցում էին դրա կենսական նշանակությունն ու, առանց չնչին վարձատրության անգամ, անտրտունջ հոգում էին բնակչության այդ կարևորագույն կարիքը: Պատասխանատվության ու հայրենասիրության մի դրվագ էլ հիշատակենք:

Եղավ մի շրջան՝ 1993-1996 թվականները, երբ, ինչպես Չարչյանն ինքն է պատմում, երկաթուղուն ամենաթողություն էր, և համակարգը մեծ կորուստներ կրեց, մինչդեռ Անի կայարանից մի ծեղ անգամ չպակասեց: Պահպանեցին, տեր կանգնեցին, ինչպես սեփական ունեցվածքին: Կայարանապետի գլխավորությամբ հանրային ունեցվածքի նկատմամբ հոգատար ու աջակցող եղավ ողջ անձնակազմը, և դրա շնորհիվ էր, որ բոլոր սարքերն ու սարքավորումները մնացին իրենց տեղում և շարունակեցին անխափան գործել: «Անի կայարանը ոչ մի օր գնացքների երթևեկության խափանում չունեցավ», - հպարտորեն ասում է Հովհաննես Չարչյանը: Եվս մի հայրենասիրական ձեռնարկ՝ օժանդակություն Արցախյան հերոսամարտին, որին մասնակցել է եղբայրը Շալիկոն: Եղբայրների նախաձեռնությամբ և Անի կայարանի բնակչության ակտիվ մասնակցությամբ ինքնաթիռով 15 տոննա սնունդ հասցրեցին Արցախ: Մինչև այսօր էլ պահպանում է բեռն ստացողի՝ Ստեփանակերտի տրիկոտաժի ֆաբրիկայի տնօրեն Լևոն Քոչարյանի շնորհակալական նամակը:

Իր գերդաստանի պես ներկայանալի է նաև նրա սեփական ընտանիքը՝ բնակավայրում հարգված ու օրինակելի: Վեց երեխա է մեծացրել տոհմիկ երկաթուղայինը: Որն արդեն ընտանիքատեր է, որն էլ՝ դեռ ուսանող: Կատակում է՝ «Մտքիս կար երեխաներիս թիվը տասի հասցնել, երկիրը խառնվեց»: Հիաստործը յոթ թոռներն են լրացնում: Նրանց մեջ էլ հաստատ կլինեն պապերի հետքերով գնացողները, ու լավագույն ավանդույթները կշարունակվեն:

Շեն կենաք, Չարչյաններ:
Մասնանսա Մարտիրոսյան

1-ին էջ

Նրանց պարգևատրվեցին

վերականգնման օպերատիվ և որակյալ մոնտաժային աշխատանքներ կատարելու համար խրախուսվել է Գյումրիի լոկոմոտիվային դեպոյի Երևանի տեղամասի մասնաբաժնի աշխատանքների ջերմաքարշի մեքենավար Ալբերտ Մանուկյանը:

Հուլիսի 7-ին 1207 գնացքի վագոնների զննության ընթացքում ցուցաբերած ուշադրության և զգուշության, տեխնիկական խափանումը բացահայտելու և հնարավոր հետևանքները կանխելու համար պարգևատրվել են Գյումրի տեխնիկական կետի 5-րդ կարգի վագոնների ավագ զննող-վերանորոգող Դավիթ Մազարայանն ու 4-րդ կարգի զննող-վերանորոգող Դավիթ Դավթյանը:

Հուլիսի 22-ին Երևան-Գյումրիի հատվածում 2702 գնացքի անվտանգ ու անթերի ընթացքն ապահովելու համար պարգևատրվել են Գյումրիի լոկոմոտիվային դեպոյի Գյումրիի տեղամասի բեռնատար և մարդատար գնացքների էլեկտրաքարշերի մեքենավար Արմեն Դազարյանն ու մեքենավարի օգնական Արթուր Եղիազարյանը:

Իսկ հուլիսի 22-ին 2702 գնացքի ժամանման և մեկնման ընթացքում աշխատանքային բանակցությունների կանոնակարգը հստակ կատարելու համար պարգևատրվել է «Գյումրի» ԳԿՄ Դավարիկ կայարանի հերթապահ Վարազդատ Ավետիսյանը:

Շնորհակալություն բարեխիղճ աշխատանքի համար:



Գնացքներ վարելը երկաթուղում թերևս ամենապատասխանատու մասնագիտություններից մեկն է: Մեքենավարներ, օգնականներ, հրահանգիչներ: Ուղևորներին կամ բեռները ժամանակին և անվտանգ նպատակակետին հասցնելուց բացի նրանք իրենց խցիկի բարձրությունից տեսնում են երկաթուղու ողջ ենթակառուցվածքը:

Երկաթուղային գծեր, կոնտակտային ցանց, լուսային ազդանշանային համակարգի աշխատանք այս ամենը նախնառաջ նկատում են մեքենավարները: Եվ այս առումով, մեքենավարների Նկատողությունների գիրքը երկաթուղում երթևեկության



Ոչ թե «համերաշխություն», այլ մասնակցություն երթևեկության անվտանգության ապահովմանը

անվտանգության վերահսկողության կարևորագույն տարրերից մեկն է: Նկատողությունները թույլ են տալիս բացահայտել ենթակառուցվածի «նեղ» տեղերը, կանխել հնարավոր միջադեպեր:

ՀԿԵ ղեկավարության որոշման համաձայն, «գնացքների երթևեկության անվտանգությունն ապահովելու համար, զգոն լինելու և նկատողություններ բացահայտելու համար» մեքենավարները խրախուսվելու են: Մայիսին առաջիններից պարգևատրվեց Երևանի ուղեմասի բեռնատար և ուղևորատար էլեկտրաքարշերի մեքենավար Վահագն Հարեյանը, ով միշտ այդ հարցում առանձնանում էր բարձր պատասխանատվությամբ:

Մեքենավար Սիմոն Ֆիլյան. «Մեքենավարների նկատողությունների գիրքը ուղեմասի կամ դեպոյի դեմքն է, իսկ վերահսկիչների համար՝ արժեքավոր տեղեկատվության աղբյուր: Մեքենավարների նկատողությունները օգնում են կանխել այս կամ այն միջադեպը, իրադարձությունը, գումար և ժամանակ խնայել, եթե նկատողությունը ժամանակին վերացվի: Սակայն, մյուս կողմից, գծի տնտեսության աշխատողները, էներգետիկները, դեպոյի աշխատակիցները զգայուն են նկատողություններ ստանալու տեսանկյունից: Եվ նրանց կարելի է հասկանալ, քանի որ ամեն դեպքում, ցանկացած անսպառնալիք կամ շեղման համար պատասխանատվությունն ընկնում է նրանց վրա: Օրինակ՝ էլեկտրաքարշ ընդունելիս ես խնդիր եմ նկատում ինչ-որ մասում: Եթե ես նկատողություն գրեմ, ապա բանվորը նկատողություն կստանա, իսկ նա չունի անհրաժեշտ պահեստամասեր: Բայց նկատողություն կստատա նա, այլ ոչ թե մեկ ուրիշը: Այսինքն՝ նախքան նկատողություն գրելը, մի քանի անգամ կմտածես:

Շարքային բանվորը շղթայի թույլ օղակն է: Ես պիտի վերլուծեմ յուրաքանչյուր կոնկրետ դեպքը և ինքս էլ հասկանամ, որքանով արդար կլինի պատիժը այս կամ այն պատասխանատու աշխատողի համար, եթե ես գրեմ այդ նկատողությունը: Դեպքե-

րի ճշտող մեծամասնությունում այն մարդը, ով, ըստ կանոնակարգի, պիտի ենթարկվի պատասխանատվությանը, մեղավոր չէ: Հետևաբար, շատերը նկատողություններ չեն գրում:

Որպես ելք այդ իրավիճակից ես տեսնում եմ այն, որ նկատողությունները պիտի ուղղված լինեն ոչ միայն այս կամ այն իրավիճակում մեղավորներին պատժելուն, այլև համակարգային խնդիրների և դրանք լուծելու ուղիների բացահայտմանը: Պատասխանատվությունը պետք է կրեն ոչ միայն բանվորները, այլև նրանց ղեկավարները:

Իսկ այսպես է մեկնաբանում ակտիվություն ցուցաբերող մեքենավարներին խրախուսելու ղեկավարության որոշումը ՀԿԵ-ի Ուսումնական կենտրոնի ղեկավար, նախկինում մեքենավար Արմեն Թամիրյանը. «Մեքենավարները երկաթուղու աչքերն ու ականջներն են: Նրանք ուշադիր հետևում են ուղիներին և ցերեկը, և գիշերը, և, հետևաբար, նրանց նկատողությունները արդյունավետորեն լրացնում են գծի տնտեսության աշխատողների, էներգետիկների, վերահսկիչների աշխատանքը: Ցավոք, ոչ բոլոր մեքենավարներն են դա լիովին հասկանում: Եվ գործընկերների հետ կեղծ համերաշխության զգացողության պատճառով որոշ մեքենավարներ նկատողություններ չեն գրում: Բայց սա ոչ թե «մատուցություն» է, այլ թիմային աշխատանք, որն ապահովում է երթևեկության, սարքավորումների, բեռների, ուղևորների և մեքենավարների անձնական անվտանգությունը: Ի վերջո, մեքենավարների դիտողությունները թույլ են տալիս գծային տնտեսության աշխատողներին, էներգետիկներին, ազդանշանային համակարգի, դեպոյների աշխատողներին կատարել իրենց աշխատանքը ավելի արդյունավետ և լիարժեք, ինչն իր հերթին թույլ է տալիս կանխել անցանկալի շատ հետևանքներ: Այս առումով լուրջ աշխատանք է տարվում լոկոմոտիվային բրիգադների մտածելակերպը փոխելու համար: Ենթակառուցվածի թերություններին աչք փակելը, մինչդեռ

երկաթուղին ծանրաբեռնված աշխատող կենդանի համակարգ է, նշանակում է նպաստել միջադեպերի, դժբախտ պատահարների, և, Աստված մի արասցե, անդառնալի կորուստների:

Կցանկանայի ևս մեկ առանձնահատկությունը ուշադրությունը հրավիրել: Որպեսզի համակարգը պարզապես ստանալու ինքնանպատակ չդառնա, անհրաժեշտ է ճիշտ տարբերակել մեքենավարների նկատողությունները՝ ըստ դրանց վերացման կարևորությանը: Մեքենավարը կարող է տարեկան միայն մեկ նկատողություն կատարել, սակայն դրա վերացման արդյունքում հնարավոր է կանխել լուրջ միջադեպեր: Եվ հնարավոր միջադեպի ծանրությունը գնահատելիս լուրջ դեր պետք է ստանձնի վերահսկիչների ապարատը, քանի որ այս դեպքում անհրաժեշտ է երկաթուղային մի շարք մասնագիտություններում համապարփակ գիտելիքներ ունենալ»:

ՀԿԵ-ում գործում է մեքենավարների նկատողությունների քննության արդյունքներով աշխատողներին պատասխանատվության ենթարկելու մասին արգելքը: Մեքենավարների նկատողությունների արդյունքներով կարգապահական կամ այլ տույժեր չեն կիրառվում: Ընկերության ղեկավարության տեսակետն այն է, որ մեքենավարները պետք է խրախուսվեն ձեռնարկություններին օգնություն ցուցաբերելու համար, այլ ոչ թե պատասխանատուները պատժվեն:

Մենք հեռու ենք այն մտքից, որ Մեքենավարների նկատողությունների գիրքը և դրա պատշաճ լրացումը ինչ-որ հրաշալի կերպով միանգամից կլուծեն երկաթուղու բոլոր խնդիրները: Այնուամենայնիվ, բաց թողնել ենթակառուցվածքում «նեղ» տեղերի և շարժակազմի հետ խնդիրների բացահայտման այս արդյունավետ և տարիների ընթացքում փորձարկված գործիքը անխոհեմ կլինեն: Երկաթուղու ղեկավարությունը լոկոմոտիվային բրիգադներին կոչ է անում կիրառել անձնական և ընդհանուր անվտանգության խնդիրների հսկողության այդ մեխանիզմը:



Սրտանց շնորհավորում ենք երկաթուղայինի օրվա կապակցությամբ

կի, բարձր գնահատեց երկաթուղու աշխատողների անձնուրաց աշխատանքը, շատերը բարձր պարգևների և խրախուսանքի արժանացան, ստացան դասական կոչումներ, ինչի կապակցությամբ սրտանց շնորհավորում են:

Կցանկանայի նշել, որ մեր Ընկերությունում մեծ ուշադրություն է դարձվում սոցիալական խնդիրների լուծմանը: Երկարատև քննարկումներից հետո ընդունվեց և հուլիսի 1-ից ուժի մեջ էր մտել «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ աշխատողների պարգևատրումների մասին նոր կանոնակարգը, որն էապես տարբերվում է նախորդ փաստաթղթից: Մեր գնահատմամբ, սա հավասարակշռված փաստաթուղթ է, որը հնարավորինս հաշվի է առնում մեր աշխատակիցների իրավունքներն ու շահերը:

Ձեռնարկված մի շարք միջոցառումների շնորհիվ Ընկերության տնտեսություններում աշխատանքային անվտանգ պայմանների ստեղծմանը, արտադրության մշակույթի և էթիկայի մակարդակի բարձրացմանը, սոցիալական նշանակության օբյեկտների պայմանների բարելավմանն ուղղ-

ված մեծ աշխատանք է տարվում:

Անցյալ տարվա վերջից առ այսօր կառուցվածքային ստորաբաժանումներին տրամադրվել է 880 միավոր կահույք և 35 միավոր կենցաղային տեխնիկա: Աշխատանքներն այս ուղղությամբ շարունակվում են:

Օգտվելով հնարավորությունից՝ երկաթուղու Արևմտյան և անձամբ իմ անունից անկեղծորեն և սրտանց շնորհավորում եմ մեր Ընկերության բոլոր աշխատակիցներին իրենց մասնագիտական տունի՝ Երկաթուղայինի օրվա կապակցությամբ, բոլորին մաղթում մասնագիտական հաջողություններ և նորանոր նվաճումներ դժվար և պատասխանատու աշխատանքում, քաջառողջություն, մեր Ընկերությանը՝ տնտեսական զարգացում և խաղաղ երկինք մեր Հայրենիքին և ամբողջ աշխարհին:

Արևմտյան նախագահ Ա.Ս. Մարտիրոսյան

Հարգելի երկաթուղայիններ: Հայկական երկաթուղու գործունեության պատմության մեջ ոլորտի աշխատողները, խորապես գիտակցելով իրենց կարևոր և նշանակալի դերը մեր երկրի սոցիալ-տնտեսական զարգացման մեջ, իրենց բարեխիղճ աշխատանքի շնորհիվ միշտ եղել են մասնագիտական կոչման բարձրունքին: Ուրախությամբ կցանկանայի նշել, որ այսօր մեր Ընկերության աշխատողները, ունենալով սերունդների փորձ, հավատարիմ մնալով իրենց մասնագիտական կոչմանը, իրենց տունը նշում են բարձր արտադրական ցուցանիշներով և մեծ նվաճումներով: Ընկերության ղեկավարությունը՝ ըստ վաստա-

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԵՐԿԱԹՈՂԱՅԻՆ
ՀԿԵ ՓԲԸ-ի
կորպորատիվ թերթ

Խմբագրության հասցեն
ԳՅ, Երևան, Տիգրան Մեծի պող. 50
Ֆեռ: +374 10 57 50 02
Էլ. փոստ՝ pr@railway.am, ukzhpressoffice@inbox.ru
Լուսանկարները՝ Գաղության Նազարյանի

Խմբագրական խորհուրդ
Գամարի պատասխանատու
Ռուբեն Գրծեյան

Օձակվել է 2 տպագրական մամուլ
Ստորագրված է տպագրության՝ 28.07.2020
Տպարանակը՝ 1000 օրինակ
Տպագրված է «Կոլավո» ՄԴԿ իրատարակչությունում



Локомотив
вашего
бизнеса

www.ukzhd.am

#2 (67)

С Днем
железнодорожника!

2020

Железнодорожник АРМЕНИИ

Газета
ЗАО ЮКЖД
ИЮНЬ-АВГУСТ,
2020 г.



Поздравляю с Днем железнодорожника!

Уважаемые коллеги, железнодорожники, ветераны! Искренне поздравляю Вас с нашим праздником – Днем железнодорожника.

Сегодня отрасль железнодорожного транспорта – это огромный, удивительный мир, насыщенный традициями и ценностями, это семья с едиными целями и направлениями. Ваш труд по-прежнему остается востребованным и является примером высокой надежности, он – почитен и уважаем. Бесперебойная работа железнодорожного транспорта – гарантия стабильности экономики и обороноспособности государства.

Сегодня Южно-Кавказская железная дорога

задействовать на маршрутах новые электропоезда, обеспечив комфорт для пассажиров и экономии времени в пути, а также наладить продуктивное сотрудничество с представителями бизнеса, правительством Армении.

За результатами всех программ и достижений ЮКЖД стоит вклад каждого из работников большого, ответственного и сплоченного коллектива. Благодаря Вашей ежедневной работе, безопасные перевозки пассажиров и своевременная доставка грузов стали привычными атрибутами современной жизни. Искренне желаю нашей отрасли неуклонного, стабильного развития, нашим

– активно развивающаяся, успешно работающая компания, успевшая за 12 лет своей работы реализовать множество важных инфраструктурных проектов, восстановить и запустить ключевые железнодорожные депо, вокзалы и станции, объекты электрификации и энергоснабжения, связи и сигнализации, реформировать комплекс пассажирских перевозок,

предприятиям – процветания, а Вам – физического, душевного, эмоционального и финансового благополучия!

Особо хочется выделить наших ветеранов. Для нас Вы не просто опытные старшие товарищи, но и пример для подражания для нашей молодежи, пример стойкости духа и верности профессии. Благодаря вам – людям, посвятившим жизнь железной дороге – важнейшая для Армении транспортная артерия функционировала и в тяжелые для республики времена, развивается она и сейчас. Многие из вас стали основоположниками железнодорожных династий, которые по сей день трудятся на благо железной дороги Армении.

Уважаемые коллеги и ветераны железно-

рожной отрасли!

Выражаю искреннюю признательность за добросовестный труд, ответственность и преданность своему делу, от всей души желаю Вам стальных сил для новых свершений, уверенного, как стук колес, движения к намеченным целям, ярких и разнообразных впечатлений, как пейзажи за окном движущегося поезда и успеха в масштабных проектах!

С праздником, дорогие коллеги! Мира и процветания!

Генеральный директор ЗАО «ЮКЖД»
А.В.Мельников

Эксклюзивная профессия

На Южно-Кавказской железной дороге работают люди десятков специальностей. Административные работники, путейцы, машинисты, слесари, токари, вагонники и энергетики. Но среди нас работают и люди с эксклюзивными специальностями. К примеру, кузнечным делом на железной дороге занимается всего один человек. Работу Арама Карагезяна из ПДМ «Санаин» на железной дороге не делает больше никто.

«Качественный каменный уголь найти сегодня непросто, приходится работать с тем, что есть, – сетует мастер Арам, пытаясь добавить жару в топке, где начинает розоветь от огня кусок рельса. – Наш местный не очень высокого качества, вперемежку с землей и небольшими кусочками. Нынче российского угля не найти». В небольшом цеху располагается станок дляковки, верстак и кузнечный горн. Здесь пока не очень жарко, но в летнюю жару комфорта будет мало.



Карагезян работает на ЮКЖД с 2015 года, ранее работал на Алавердийском медеплавильном комбинате. «Когда еще в 1984 году демобилизовался из армии, пришел на комбинат поступать на работу помощника токаря. Но оказалось, все вакансии уже заняты, было только место кузнеца, стал осваивать профессию», – вспоминает наш собеседник.

Продолжение на стр. 2

Отличились!

Каждый представитель нашего большого коллектива, будь то в команде, или, исходя из специфики должности, индивидуально, продолжает выполнение своих каждодневных обязанностей. В сложный период пандемии коллектив ЮКЖД доказал эффективность своей работы – пассажиры и грузы продолжали прибывать по назначению и в срок. Тем не менее, за последние месяцы некоторые наши сотрудники отличились своим внимательным и сердобольным отношением в деле выполнения своих должностных обязанностей. Некоторые из них приказом генерального директора компании были материально поощрены.

В частности, за проявление бдительности при осмотре вагонов поезда 1202 16 мая, за обнаружение сдвига буксы и своевременное принятие мер по предотвращению последствий поощрены старшие осмотрики-ремонтники вагонов 5-ого разряда ПТО Гюмри Давит Сагрядян и Вагинак Григорян.

За оперативное и качественное выполнение монтажных работ по восстановлению электрических схем тепловоза ЧМЭ-3 6503 в связи с возгоранием 3 июня тепловоза на перегоне Советакан-Эчмиадзин поощрен машинист теп-

Продолжение на стр. 3



Железная дорога нуждается в общественном содействии

Каждый день сотни путейцев выходят на железнодорожные пути от Айрума до Ванадзора, от Гюмри до Еревана, от Ерасха до Егварда, от Севана до Зода. Железнодорожная инфраструктура нуждается в ежедневном внимании, здесь свои строгие правила, свой ритм жизни, свои регламенты и неписанные правила, реализация которых позволяет ежедневно перевозить по ней тысячи тонн грузов и тысячи людей. Хотя сегодня железная дорога в Армении работает всего на десятую часть своих мощностей из-за блокады трех из четырех существующих внешних выходов, отдельные отрасли экономики страны в значительной степени зависят от эффективной работы компании «Южно-кавказская железная дорога».

В наследство с советских времен Армении достались сотни километров путей и инженерных сооружений железнодорожной инфраструктуры, которые в свое время обеспечивали довольно развитую промышленность республики. В свою очередь консервация сообщения на Турцию, Иран и Азербайджан также способствовала резкому сокращению грузовых потоков через железную дорогу Армении. Но инфраструктура, заточенная на объемы перевозок, в десять раз превышающие существующие сегодня объемы,

продолжает требовать должного отношения. Эта необходимость вытекает не только из текущих требований экономики Армении, но и нацелена на будущее, когда региональная политическая ситуация из препятствующего фактора превратится в способствующий. Ведь если дорога есть (дорога в широком смысле этого слова), то когда-нибудь она обязательно будет востребована. Поэтому сегодня перед нами стоит сложная задача по сохранению железнодорожной инфраструктуры на пороге экономической и финансовой целесообразности.

Относительно целесообразности сохранения тех или иных объектов железнодорожной инфраструктуры или развития дороги в условиях блокады страны в обществе бытуют различные мнения. Но экономика властно диктует свое: ограниченность грузовых потоков и платежеспособности граждан страны формирует соответствующее предложение и в сфере коммуникаций. Неважно это железные дороги или автомобильные, трубопроводный или воздушный транспорт. Ведь для таких небольших стран, как Армения, транспорт – это обслуживающая экономика отрасль. В географически больших экономических пространствах – наоборот, развитие транспорта до определенной степени стимулирует экономику.

И тем не менее, отложенный спрос или потенциал железных дорог нашей страны довольно существенен. Именно на сохранение возможностей и потенциала в будущем должны быть направлены наши сегодняшние усилия. Между тем, снижение роли ж/д в нашей жизни (уверен, временное) меняет отношение общества к ней. Для наших сограждан стало обыденной практикой сваливать тонны мусора в полосу отвода железных дорог, захватывать и застраивать тер-

ритории, отведенные для безопасного функционирования ж/д. Особенно в прилегающих к Еревану районах. Ежегодно компания вывозит десятки тонн бытового и строительного мусора с подконтрольных ей территорий.

Отдельно стоит проблема организации гражданами незаконных переездов через пути, что приводит к техническим проблемам на ж/д, а о сохранении норм безопасности вообще речи не идет. При этом гражданами полностью игнорируется соответствующее законодательство, предусматривающее ответственность за подобные действия. Бесконтрольный выпас скота вблизи путей приводит к разгрузке будней сельских жителей, но оборачивается материальными потерями, как для них, так и для компании-оператора железных дорог. Несмотря на все усилия железнодорожников, предпринимаемые совместно с правительственными органами, острота проблемы никак не уходит. На очищенном полотне за ночь снова вырастают насыпи, на путях застревает автотранспорт, а по утрам скот выходит на протоптанные через рельсы тропы, через подкопы под полотном прокладываются водопроводные трубы и электрические кабели. Подобная самодельность может стать причиной схода подвижного состава с рельс и чревата рисками для здоровья и жизни граждан. При этом нередко грубо нарушающие законы граждане грозятся компании судебными разбирательствами. Доходит и до абсурда, когда от ЮКЖД требуют убрать с полосы отвода путей опорный столб контактной сети, который по мановению волшебной палочки вдруг оказался на частной земле.

Железная дорога и наше общество взаимодействуют в едином измерении, и очень часто проблемы у них общие. Ведь мусор сваливается не только близ путей, безответственные водители создают проблемы не только на переездах через железную дорогу, незаконные постройки появились не сегодня и препятствуют нормальной деятельности не только железных дорог. Здесь необходимо еще раз подчеркнуть, что вся инфраструктура железной дороги с землей, на которой она располагается, является собственностью государства Республики Армения, а не компании ЮКЖД. Компания временно управляет этим имуществом, и в сотрудничестве с государственными органами будет строго пресекать попытки каких-либо незаконных действий в ее отношении.

В этих условиях сохранение текущего потенциала нашей ж/д должно рассматриваться во взаимодействии управляющей компании, государства и органов местного самоуправления. Построенная 120 лет назад в Армении эта инфраструктура была, есть и должна бережно охраняться, а ее значение и потенциал в полной мере восприниматься нами. Ведь, несмотря на различные политические, социальные и прочие условия в те или иные периоды истории, железная дорога всегда служила и впредь будет служить на благо нашего общества.

Рубен Грдзелян

1-ая стр.

Эксклюзивная профессия

Его основная работа – создание инструментов для путейцев. Это молотки, два вида гаечных ключей, ломы для снятия костылей со шпал, кирки. Рельсовый металл наиболее прочный, в связи с чем сделанные кузнецом инструменты служат значительно дольше, чем готовые, фабричные. По словам Карагезяна инструменты возвращаются к нему только для обточки, их прочность никогда не была поводом для нареканий. Кроме инструментов мастер готовит и нестандартные запасные части для техники, ремонтирует испорченные и сломанные детали для подвижного состава и ремонта техники. Но творческие возможности кузнеца на этом не ограничиваются. «По просьбе администрации готовил вазы, скамейки, перекрытия. Много можно выковать, работа эта вовсе не скучная, как может показаться, возможностей для твор-

чества много», – делится Карагезян.

Кузнечному делу он начал учить и своего сына, который в небольшом собственном цеху готовит продукцию на заказ. «Это тонкое и востребованное сегодня ремесло, да и реализация продукции с этими интернетами стала намного проще. Молодежь более мобильна, у нее больше идей», – отмечает мастер Арам.

Профессия кузнеца на ЮКЖД важная и нужная, как и десятки других специальностей. Но творческих возможностей здесь заметно больше, ведь это единственное на железной дороге рабочее место, где железо не твердый металл, а податливый материал для создания чего-то нового.



Железнодорожная династия



Железнодорожников знала с детства. Выросла в Ленинанкане, со звуками сигналов поездов. Любимые люди, уважаемые, честные, кто-то – просто знакомый, кто-то – друг и сосед, и все они – прирожденные железнодорожники. О них так и говорили: железнодорожники, и одного этого слова было достаточно, чтобы охарактеризовать их, в этих словах было уважение и почет.

Годы спустя журналистская судьба вновь светла меня с ними, и детские впечатления переросли в уверенность. Узнав их с новой стороны, с удовольствием посвятила свое творческое вдохновение уважаемым людям, давшим жизнь железной дороге, описывая их жизнь и работу в их же газете. Тогда я в очередной раз убедилась, что железнодорожники – особые люди, отстаивающие честь железной дороги и свою собственную, живущие этим. И эта профессия передается от деда к внуку, от отца к сыну, любовь к железной дороге как магнит тянется от поколения к поколению. Перекинешься парой слов и уже становятся видны корни, идущие из глубин рода.

Наш очередной герой – Ованнес Чарчян тоже не исключение: Чарчяны – потомственные железнодорожники. Начнем с деда Ерванда, он был сторожем. Отец – Азат Чарчян, после семи лет службы в армии, Великой Отечественной войны, работал составителем поездов. Железнодорожницей была и мать, в последние годы работавшая приемосдатчицей грузов на станции. На железной дороге работала и супруга. Железнодорожником был и дядя Айк, удостоенный ордена Ленина. 60 лет прослужил на железной дороге дядя Агабек – почти полвека бывший начальником станции Аракс. Здесь работает и его сын Мисак. Скоро династия пополнится еще одним именем: сын Ованнеса Азат в этом году окончит факультет движения Гюмрийского железнодорожного колледжа.

Самым «железнодорожным» в династии стал Ованнес Чарчян. Он родился на станции, прямо в здании вокзала, где они жили на первом этаже. Любознательным рос ребенком, с семи лет уже был участником отряда «Юный друг пограничника». Был награжден медалью Верховного совета СССР «За отличную защиту границ», а также командованием погранвойск. Интересовался футболом, играл в детско-юношеской команде «Кожаный мяч», которая в 1970 году завоева-

ла титул чемпиона Армении. Жизнь и деятельность Чарчяна – блестящий пример трудолюбия. Со школьных лет был рабочим пути, со сверстниками он менял деревянные шпалы.

Десятилетия провел Чарчян на посту начальника станции, прошел множество испытаний. Как сложно приходилось в первые дни и годы после землетрясения, знают лишь они и Господь. Ежедневно погружали и разгружали по 50 вагонов, а в праздничные – до 100 вагонов. Похвалы достойна самоотверженная работа всего коллектива станции Ани, ставшая ярким примером патриотизма и человечности. Бывало и так, что работу целой смены выполняли вдвоем-втроем, днем и ночью, забыв о

Потомственный и почетный железнодорожник

Своеобразной была и служба в армии: на севере страны, на берегу Баренцева моря, на Кольском полуострове, в тяжелых климатических условиях (9 месяцев зимы, 3 месяца непонятной погоды, полгода – ночь, полгода – день) участвовал он в строительстве базы атомных подводных лодок. На вопрос, а трудно ли было, он коротко и мудро отвечает: служба. Все, что делал в жизни – делал ответственно. Целеустремленный юноша сначала решил стать строителем: с отличием окончил и школу и строительный техникум. Но нет, а как же дедовская династия? Так и произошло: гены привели его на железную дорогу. Ему было мало заочного факультета Белгородского института технологий строительных материалов, и он продолжил обучение в Ростовском железнодорожном институте на факультете управления перевозками. Все вернулось на круги своя. Хотя и до этого он служил на железной дороге, был помощником своего брата – механика связи и сигнализации Шалико Чарчяна, и крещение свое принял именно у него.

С 1985-го Ованнес Чарчян был начальником станции Ани. Кажется, что сама фамилия говорит о характере человека. Чарчяны – работящие, упорные люди, не боящиеся трудной работы и довольные своим делом люди. Премию дадут тому, кто докажет, что Ованнес Чарчян хотя бы день отсутствовал на рабочем месте: больной или здоровый, но всегда – с флажком в руке – в точное время стоял он на платформе и встречал-проводил поезд.

«Станция – мой дом, – говорит он. – Я больше времени провожу здесь, чем дома».

Человек привык так работать, обеспечивать бесперебойную работу всех служб железной дороги, выполнять доверенное ему дело со всей ответственностью. Железная дорога достойна честной работы. А честная работа – достойной оценки: Ованнесу Чарчяну присвоено высшее и самое почетное звание Почетного железнодорожника. Он впечатлен отношением генерального директора ЗАО «Южно-кавказская железная дорога» Алексея Мельникова к работе и сотрудникам. Говорит: он готов выслушать рядовых железнодорожников, пытается привлечь бывших работников, использовать их опыт и навыки, а также уделяет внимание трудовой дисциплине и порядку.

доме и семье, заменяя погибших коллег-ленинканцев. За этот гуманизм сотрудники станции были удостоены денежных премий министра железнодорожного транспорта СССР Геннадия Фадеева и начальника Армянского отделения Закавказской железной дороги Цолака Кандиляна. Еще один примечательный факт: до 2010 года жители Ани были лишены питьевой воды, ее привозили из Ленинанкана-Гюмри вагонами-цистернами. Работы велись под руководством начальника станции Вагана Гаспаряна. А ответственным за доставку воды населению был Чарчян. Трудная была работа, но оба понимали ее жизненную необходимость и даже без какой-либо оплаты безмолвно решали эту важнейшую для населения проблему.

Вспомним еще один аспект ответственности и патриотизма. Был период – 1993–1996 гг., – когда, как вспоминает сам Чарчян, на железной дороге царил произвол, она несла большие потери, тогда как на станции Ани не пропало и булавки. Все сохранили, отстояли, заботились, как о своем собственном имуществе. Весь персонал во главе с начальником станции заботился и следил за общественной собственностью, благодаря чему все оборудование осталось на месте и продолжало бесперебойно работать.

«Ни на день на станции Ани не прекращалось движение поездов», – с гордостью рассказывает Ованнес Чарчян.

Еще одна патриотическая инициатива – содействие Арцахской освободительной войне, в которой принял участие его брат Шалико. По инициативе братьев и активном участии жителей Ани в Арцах самолетом было доставлено 15 тонн продовольствия. По сей день он хранит благодарственное письмо директора Степанакертской трикотажной фабрики Левона Кочаряна, получившего груз.

Как и династия, столь же солидна и его собственная семья – уважаемая и примерная. Шесть детей воспитал потомственный железнодорожник. Кто-то уже сам успел обзавестись семьей, кто-то еще студент. Шутит, что хотел довести число детей до десяти, но тут вмешалась судьба. То, что не успел он, восполняют его семеро внуков. И среди них уж точно будут те, кто пойдет по следам дедов, продолжат лучшие традиции.

Здрaвы будьте, Чарчяны.

Сусанна Мартirosян

1-ая стр.

Отличились!

ловоза маневровых работ Ереванского участка Гюмрийского локомотивного депо Альберт Манукян.

За проявление бдительности при осмотре 7 июля вагонов поезда 1207, за обнаружение излома клина тягового хомута и своевременное принятие мер по предотвращению последствий поощрены старший осмотрщик-ремонтник вагонов 5-ого разряда ПТО Гюмри Давит Сагрядян и осмотрщик-ремонтник вагонов 4-ого разряда ПТО Гюмри Давид Давтян.

За обеспечение безопасного и безупречного следования поезда 2702 22 июля на участке Ереван-Гюмри поощрены машинист и помощ-

ник машиниста электровозов грузовых и пассажирских поездов Ереванского участка Гюмрийского локомотивного депо Армен Казарян и Артур Егиазарян.

За точное и четкое выполнение регламента переговоров при приеме и отправления поезда 2702 22 июля поощрен дежурный по станции Даларик ЛСО «Гюмри» Вараздат Аветисян.

Спасибо им за добросовестный труд!



Вождение поездов – пожалуй, одна из самых ответственных специальностей на железной дороге. Машинисты, помощники, инструктора. Кроме обязанности своевременно и безопасно довести пассажиров или груз по назначению, они с высоты своей кабины наблюдают за всей инфраструктурой дороги. Выплески, толчки, проседание полотна, провисание контактной сети, работа светосигнальной системы – все это в первую очередь замечают машинисты. И в этом плане Книга замечаний машинистов является одним из



Не «солидарность», а участие в обеспечении безопасности движения

существенных элементов контроля безопасности движения на железной дороге. Замечания позволяют выявить узкие места в инфраструктуре, проводить профилактику событий и предотвращать их.

По решению руководства ЮКЖД, «за обеспечение безопасности движения поездов, за бдительность и выявление замечаний» машинисты будут поощряться. В мае одним из первых был поощрен машинист электровозов грузовых и пассажирских поездов Ереванского участка Ваагн Ареян, который всегда отличался высокой степенью ответственности в этом вопросе.

Машинист Симон Филян: «Книга замечаний машинистов – это лицо путевой части или депо, а для ревизоров – источник ценной информации. Замечания машинистов позволяют предотвратить тот или иной случай, событие, сэкономить средства и время, если замечание устранено своевременно. Однако, с другой стороны, путейцы, энергетики, депоовские рабочие болезненно воспринимают замечания. И их можно понять, ведь в любом случае ответственность за какую-либо неисправность или отклонение ляжет на них. К примеру, при приемке электровоза замечаю проблему в какой-либо части. Если напишу замечание, то выговор получит рабочий, а у него нет конкретных запчастей для замены. Но выговор получит он, а не кто-либо другой. То есть, перед тем как написать замечание, несколько раз подумаешь.

Простой рабочий – слабое звено в цепочке. В каждом конкретном случае я должен в уме провести разбор, и для себя понять – насколько справедливо будет наказание для того или иного ответственного сотрудника, если я запишу данное

замечание. В подавляющем большинстве случаев, человек, который по регламенту должен быть привлечен к ответственности, в этом не виноват. Поэтому многие и не пишут замечаний.

Я вижу выход из данной ситуации в том, чтобы замечания не были направлены лишь на наказание формально виновных в той или иной ситуации, а выявлялись бы системные проблемы и находились пути их решения в принципе, а не в каждом отдельном случае. Ответственность должны нести не только рабочие, но и их руководство».

Вот как прокомментировал руководитель Учебного центра ЮКЖД, в прошлом машинист Армен Тамирян решение руководства о поощрении проявляющих активность машинистов: «Машинисты – глаза и уши железных дорог. Они внимательно следят за путями и днем, и ночью, в связи с чем их сообщения в Книге замечаний эффективно дополняют работу путейцев, энергетиков, ревизоров. К сожалению, не все машинисты понимают это в полной мере. Из-за чувства ложной солидарности с коллегами некоторые машинисты не пишут замечаний. Но это не «донос», это командная работа по обеспечению безопасности движения, техники, грузов, пассажиров и личной безопасности машинистов. В конце концов, замечания машинистов позволяют путейцам, энергетикам, связистам, депоовским рабочим делать свою работу более качественно и полноценно, чем предотвращаются многие нежелательные последствия. В этом плане предстоит серьезная работа по изменению мышления локотивных бригад. Закрывать глаза на огрехи в инфраструктуре, а ведь железная дорога – живая система с большими нагрузками – означает со-

действовать появлению событий, аварий и, не дай бог, приводит к необратимым потерям.

Еще на один нюанс хотел бы обратить внимание. Чтобы система не стала самоцелью для поощрения, необходимо грамотно ранжировать замечания машинистов по степени важности их устранения. Машинист может записать одно замечание за год, но в результате устранения его замечания может быть предотвращено серьезное событие. И в оценке тяжести возможного события серьезная роль должна быть отведена аппарату ревизора, поскольку в данном случае необходимы комплексные знания по нескольким железнодорожным специальностям».

В ЮКЖД существует порядок о запрете привлечения к ответственности сотрудников в результате разборов по итогам замечаний машинистов. Дисциплинарные или иные взыскания по итогам замечаний машинистов не проводятся. Позиция руководства компании заключается в поощрении машинистов оказывать своими замечаниями помощь предприятиям дороги для профилактики и выявления проблем и задач безопасности движения, а не наказания ответственных.

Мы далеки от мысли о том, что Книга замечаний машинистов и ее надлежащее заполнение чудесным образом разрешат все имеющиеся на дороге проблемы и задачи. Однако упускать из виду этот действенный, годами зарекомендовавший себя инструмент выявления узких мест в инфраструктуре и проблем с подвижным составом было бы опрометчивым. Руководство дороги призывает локомотивные бригады принять на вооружение этот формат контроля задач личной и общей безопасности.



Сердечно поздравляем вас с Днем железнодорожника!

Руководство Компании по заслугам оценило самоотверженный труд железнодорожников, многие из них удостоились высоких наград и поощрений, получили классные звания, за что и сердечно поздравляю.

Хочу отметить, что в нашей Компании большое внимание уделяется также решению социальных вопросов. После долгих обсуждений было принято и с 1-ого июля вступило в силу новое «Положение о премировании работников ЗАО «ЮКЖД», которое существенно отличается от предыдущего документа. По нашей оценке – это сбалансированный документ, в котором максимально учтены права и интересы наших работников.

Благодаря ряду предпринятых мер, в хозяйствах Компании проводится также большая работа по созданию безопасных условий труда, повышению культуры и этики производства, улучшению условий объектов социального характера.

Дорогие железнодорожники!

В истории деятельности Армянской железной дороги работники отрасли, глубоко осознавая свою важную и значимую роль в социально-экономическом развитии нашей страны, своим добросовестным трудом всегда были на высоте профессионального призвания. С радостью хочу отметить, что сегодня также труженики нашей Компании, имея опыт предыдущих поколений, оставаясь верными своему профессиональному призванию, отмечают свой День с высокими производственными показателями и большими достижениями.

С конца прошлого года по настоящее время структурные подразделения были обеспечены 880 единицами мебели и 35 единицами бытовой техники. Работа в этом направлении продолжается.

Пользуясь случаем, от имени Профсоюза дороги и от меня лично искренне и сердечно поздравляю всех работников нашей Компании с профессиональным праздником – Днем железнодорожника, желаю всем профессиональных успехов и новых достижений в трудной и ответственной работе, крепкого здоровья, благополучия, экономического развития нашей Компании и мирного неба нашей Родине и всему миру!

Будьте уверены, что Профсоюз всегда будет рядом с вами и готов оказывать содействие каждому из вас!

Председатель Профсоюза дороги
А.С. Мартиросян

"ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК АРМЕНИИ" Корпоративная газета ЗАО ЮКЖД	
Адрес редакции РА, г. Ереван, пр. Тиграна Меца, 50 Тел.: +374 10 57 50 02 Эл. адрес: pr@railway.am, ukzhdpressoffice@inbox.ru	Редакционная коллегия: Ответственный за номер Рубен Грдзелян Фотографии Арутюн Назарян
Объем: 2 печатных листа Тираж: 1000 экземпляров	Подписано в печать: 28.07.2020 Отпечатано в типографии ООО "КОЛЛАЖ"