



"ЮКЖД" ОТМЕТИЛА ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ



Уважаемые работники железнодорожного транспорта, дорогие ветераны, коллеги!

Сердечно поздравляю вас с нашим общим праздником – Днем железнодорожника. Профессиональному празднику железнодорожников уже 119 лет: впервые он был установлен приказом министра путей сообщения Российской империи князя Михаила Хилкова от 28 июня (9 июля по новому стилю) 1896 года. Новый праздничный день стал первым профессиональным праздником работников железнодорожного транспорта, и не только в Российской империи, но и во всей Европе.

На протяжении всех этих лет, в первое воскресенье августа свой профессиональный праздник отмечали железнодорожники Российской империи, СССР, и сегодня эту традицию продолжаем и мы – сотрудники Южно-Кавказской железной дороги.

Еще в недалеком прошлом армянская железная дорога переживала не лучшие времена. Однако мы не раз доказывали, что нам по силам справиться с любыми испытаниями.

Сегодня железная дорога Армении переживает этап активного развития, выходя на новые стандарты качества обслуживания пассажиров и грузовладельцев.

За результатами всех программ и достижений ЮКЖД стоит вклад каждого из работников большого, ответственного и сплоченного коллектива в стабильную работу компании, коллектива, обладающего настоящими «антикризисными навыками» и умением работать на результат. На железной дороге умеют ценить самоотверженный труд, верность общему делу и высокий профессионализм.

Проведенная на дороге «Викторина» на знание правил эксплуатации железных дорог и других нормативных документов подтвердила высокий уровень знаний и заинтересованность работников в повышении уровня профессионализма.

Сегодня я особо хочу поздравить наших ветеранов, которые всю свою жизнь посвятили этой трудной, но жизненно важной профессии.

Дорогие ветераны! 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, и развивается сейчас. Многие из вас стали основоположниками целых железнодорожных династий, которые и по сей день трудятся на благо железной дороги Армении.

Знайте – мы чтим Ваш труд и помним Вас.

Дорогие железнодорожники! Еще раз поздравляю вас с праздником, желаю счастья, удачи, успехов в труде, семейного тепла и благополучия и, чтобы где бы вы ни оказались, любая колея всегда была для вас своей!

Виктор РЕБЕЦ

Генеральный директор ЗАО "ЮКЖД"

Накануне Дня железнодорожника в актовом зале ЗАО "ЮКЖД" состоялось праздничное мероприятие, на котором присутствовали как работники компании, так и железнодорожники-ветераны. Собранных с профессиональным праздником поздравил генеральный директор Виктор Ребец. – Стало уже традицией, – сказал он, – отмечать накануне праздника работу тех наших сотрудников, кто своим трудом создает благополучие, хороший имидж, уважительное отношение к нашему большому коллективу. Сегодня я хотел бы вручить награды особо отличившимся сотрудникам в знак признательности за их активную работу и результаты.

Основные праздничные мероприятия в честь Дня железнодорожника прошли 1 августа на привокзальной площади в Гюмри, где состоялся концерт, был проведен конкурс экспозиций, в котором участвовали все структуры ЮКЖД, и другие мероприятия.



Гюмри отметил День железнодорожника

1 августа в преддверии своего профессионального праздника армянские железнодорожники собрались в Гюмри, где ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» организовало торжественные мероприятия, приуроченные ко Дню железнодорожника.

По традиции, День железнодорожника отмечается в первое воскресенье августа, а история праздника насчитывает уже 119 лет: впервые он был установлен приказом министра путей сообщения Российской империи, князя Михаила Хилкова от 28 июня (9 июля по новому стилю) 1896 года.

А история железной дороги Армении берет свое начало в 1895 году, когда император Николай II подписал Высочайший именной Указ о строительстве Тифлиско-Карской железной дороги. Финансирование строительных работ осуществлялось за счет средств государственной казны, а строительные работы контролировал инженер-путеец Евгений Дмитриевич Вурцель.

Празднование Дня железнодорожника в Гюмри стало доброй традицией. Второй по величине город Армении выбран неслучайно, ведь именно

Гюмри (ранее — Александрополь, Ленинакан) стал колыбелью и отправной точкой развития стальной магистрали страны. Сюда холодным февралем 1899 года прибыл из Тифлиса первый поезд, преодолев 180-километровый участок строящейся Тифлиско-Карской железной дороги. А 6 декабря 1902 года первый поезд прибыл и в Эривань (Ереван).

В честь Дня железнодорожника в Гюмри собрались сотрудники Южно-Кавказской железной дороги, ветераны отрасли, представители старейших династий железнодорожников, руководство ЮКЖД, представители министерства транспорта и связи Армении, Национального Собрания республики, городской и областной администраций, жители города.

Для гостей была проведена экскурсия по действующему на территории железнодорож-

ного вокзала Гюмри Музею железнодорожной техники, где собраны образцы подвижного состава и путевой техники, которые использовались на железной дороге Армении на разных этапах ее развития.

Специалисты ЮКЖД подготовили для собравшихся сюрприз: впервые в Армении был запущен уникальный тип подвижного состава — технологическая матрица, которая была сконструирована и построена в Гюмри и предназначена для проведения осмотра объектов инфраструктуры, оценки их состояния и выработки мер по предупреждению каких-либо отступлений.

Примечательно, что матрица была сконструирована и сдана в эксплуатацию в короткие сроки с момента зарождения идеи и до воплощения ее в жизнь прошло всего 7 месяцев. Использование данного типа подвижного состава позволит существенно повысить качество проводимых на ЮКЖД осмотров инфраструктуры. А помимо возможности осмотра путевого хозяйства матрица будет осуществлять и визуальный контроль за устройствами энергоснабжения и контактной сетью. При этом будет производиться видеорегистрация и архивирование всех проводимых осмотров, что позволит детальнее изучать вызывающие сомнения объекты.

Использование новой матрицы также существенно сократит и материальные издержки, ведь раньше при производстве осмотров использовались четырехвагонные электропоезда. Сейчас же комиссии под руководством генерального директора ЮКЖД и комиссии, осуществляющие проверки во время еженедельных дней безопасности, станут более мобильными.

Все эти меры направлены на повышение уровня безопасности на железной дороге. В данном направлении работает и действующий на ЮКЖД Центр диагностики инфраструктуры, в распоряжении которого находится вагон-путеизмеритель, осуществляющий контроль пути по 10 параметрам. Принимаемые меры уже дают ощутимый результат — суще-



ственно сократилось число сходов на ЮКЖД: если в 2008 году было зарегистрировано 97 подобных случаев, то в 2014 году всего 5.

Во время торжественной церемонии празднования железнодорожников поздравил генеральный директор ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» Виктор Ребец. Он отметил, что в этом году для празднования Гюмри был выбран неслучайно. Город является крупным железнодорожным узлом, в котором созданы мощные технологические производственные комплексы.

«В Гюмри есть мощный интеллектуальный потенциал, благодаря чему в конце прошлого года в локомотивном депо была внедрена технология нового ремонта электровагонов», — сказал Виктор Ребец.

При этом он подчеркнул, что, по традиции, в День железнодорожника компания отмечает профессиональные результаты деятельности своих специалистов и руководящего персонала, и в этом году поощрены более 200 работников.

Двоим из них — первому заместителю генерального директора Сергею Валько и машинисту укладочного крана масиской путевой станции Зинаиде Спанесян — были вручены знаки «Почетный железнодорожник». Главный бухгалтер ЮКЖД Венера Аветисян и начальник ЛСО Гюмри Ваган Гаспарян были награждены знаками «За заслуги в развитии ЗАО «ЮКЖД».

Ряду сотрудников были присвоены классные звания с установлением надбавки к должностным окладам, вру-



чены именные часы, объявлены благодарности, вручены почетные грамоты и премии.

Представителям династий железнодорожников Мурадян, Атанесян и Аветисян были вручены знаки «За верность профессии».

Железнодорожников поздравила вице-спикер Национального Собрания Армении Эрмине Нагдалян, которая отметила большой вклад ЮКЖД в экономику Армении.

2 августа — в День железнодорожника — проезд в пригородных электропоездах ЗАО «ЮКЖД» по всей республике был бесплатным.

Железнодорожники Армении даже в свой праздничный день продолжили работу в обычном режиме, обеспечивая бесперебойное функционирование железнодорожной инфраструктуры и, как всегда, заботясь об удобстве пассажиров.

На ЮКЖД подвели итоги работы в январе-июле

Генеральный директор ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» Виктор Ребец на состоявшемся в преддверии Дня железнодорожника – 31 июля – селекционном совещании подвел итоги работы компании в январе-июле 2015 года. По его словам, прошедшие месяцы были насыщены значимыми событиями в жизни железной дороги.

Среди подобных событий руководителем компании, в частности, назвал модернизацию вагона-тренажера Дорожного центра обучения, проведение в Ереване заседаний Комиссии по пасса-

жирскому хозяйству Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества и Межгосударственного технического комитета по стандартизации МТК №524 «Железнодорожный транспорт». Особо Виктор Ребец остановился на праздновании 70-летия Победы в Великой Отечественной войне, в рамках которого в селе Соллак Котайкской области был капитально отремонтирован дом 94-летнего ветерана железнодорожника Герасима Маркаряна, в локомотивном депо Гюмри была открыта Аллея памяти и почета, на которой увековечены имена



армян-железнодорожников, принимавших участие в Великой Отечественной войне. А трое армянских ветеранов Великой

Отечественной войны при содействии ЮКЖД приняли участие в организованной ОАО «РЖД» социальной акции «Поезд дружбы ветеранов войны против нацизма».

Среди достижений компании генеральный директор назвал также повышение с 1 июля тарифных ставок и должностных окладов 1645 работникам.

Говоря об итогах работы ЮКЖД, Виктор Ребец подчеркнул, что компания продолжает работать в условиях прослеживающейся с начала года отрицательной динамики объема перевозок. Вместе с тем руководитель ЮКЖД отметил, что выполнение качественных показателей работы железной дороги, напротив, демонстрирует положительную динамику.

Так, среднесуточная производительность локомотива по сравнению с аналогичным периодом 2014 года увеличилась на 1,8%, среднесуточный пробег локомотива – на 7,1%, оборот грузового вагона ускорен на 0,3 суток или на 9,6%. Участковая скорость по

итомам января-июля достигла 33,5 км/час, повысившись на 2,4% по сравнению с 2014 годом. Техническая скорость составила 39,4 км/час, что на 0,8 км/час или 2,1% превышает показатель 7 месяцев 2014 года. Также существенно сократилось число браков в большинстве хозяйств дороги.

Особо Виктор Ребец остановился на ходе реализации программы ресурсосбережения, которая реализуется на ЮКЖД вот уже второй год. Согласно программе на 2015 год, планируется сэкономить порядка 500 млн драмов, после чего компания намерена перейти к программе бережливого производства.

В качестве основных приоритетов работы на будущее генеральный директор ЮКЖД назвал, в частности, привлечение дополнительных объемов грузов на железную дорогу, сбалансирование доходной и расходной статей бюджета компании, разработку плана мероприятий на второе полугодие.

Исполняющий обязанности генерального директора ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» Сергей Валько на состоявшемся 14 июля селекционном совещании подвел итоги работы компании в первом полугодии 2015 году. Как отметил С. Валько, несмотря на усилия коллектива, пока не удается выйти на плановые показатели работы, и железная дорога продолжает осуществлять мероприятия по привлечению новых объемов грузоперевозок.

Как пояснил и. о. гендиректора компании, негативные тенденции связаны с вынужденным простоем двух армянских цементных заводов, а также сокращением перевозки золотоносной руды.

Вместе с тем Сергей Валько констатировал определенное улучшение качественных показателей работы компании. В частности, по сравнению с первым полугодием 2014 года в отчетный период 2015-го средний вес грузового поезда достиг 1482 тонн (рост на 0,9%), на 0,2 суток ускорен оборот грузового вагона, повысились участковая и техническая скорости.

Среди других положительных подвижек в работе и. о. генерального директора ЮКЖД назвал существенное сокращение времени задержки поездов.



Говоря об оплате труда железнодорожников, Сергей Валько проинформировал, что в первом полугодии среднесуточный размер заработной платы составил 195,6 тыс. драмов.

Среди основных задач, стоящих перед железной дорогой, которые должны быть реализованы в будущем, и. о. генерального директора отметил сбалансирование доходной и расходной статей бюджета, повышение уровня доходности, привлечение на железную дорогу новых объемов грузов, а также обеспечение безопасности движения.

Гендиректор ЮКЖД проинспектировал состояние инфраструктуры в Абовяне и Раздане

5 августа комиссия под руководством генерального директора ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» Виктора Ребца в рамках еженедельно проводимых на железной дороге дней безопасности проинспектировала ситуацию на ряде объектов.

В состав комиссии вошли, в частности, главный инженер ЗАО «ЮКЖД» Арам Едигарян, и. о. начальника предприятия электрификации и энергоснабжения Гарник Иванян, начальник предприятия автоматики, телемеханики и связи Самвел Хачатрян, начальник Дирекции материально-технологического обеспечения Евгений Ладоша.

Посетив железнодорожную станцию в городе Абовян, члены

комиссии ознакомились с ходом ремонтных работ.

Из Абовяна комиссия отправилась на электропоезде в направлении Раздана, ознакомившись с состоянием пути и проинспектировав исправность стрелочных переводов.

В Раздане участники инспекции посетили пункт технического осмотра и восстановительный поезд, ознакомившись с состоянием этих двух объектов железнодорожной инфраструктуры.



Дни безопасности проводятся на Южно-Кавказской железной дороге еженедельно, по средам. Основная их цель –

контроль за ситуацией на местах, выявление недостатков в работе и так называемых узких мест, выработка мер по их уст-

ранению, что позволяет совершенствовать систему безопасности движения поездов.

ՈՒՆԱԳԵՑԻՆ («ՎԿԵ») ՓԲԸ-Ի ՄԱՍՆԱԳԻՏԱԿԱՆ ՎԻԿՏՈՐԻՆԱՅԻ ՆԱԴԹՈՂՆԵՐԸ

Հուլիսի 28-ին ՎԿԵ ՓԲԸ գլխավոր տնօրեն Վ. Ի. Ռեբեցը հանդիպեց «Վիկտորինայի» երկաթգծի տեխնիկական շահագործման կանոնների գիտելիքների համակարգչային թեստավորման հաղթողների և մրցանակակիրների հետ:

ՎԿԵ-ում նմանատիպ վիկտորինա առաջին անգամ էր անցկացվում, որի նպատակը գնացքների շարժման անվտանգության ապահովման համակարգի կատարելագործումն էր, աշխատողների ներգրավումը անվտանգ աշխատանքի մակարդակի բարձրացման խնդիրների իրականացմանը, անձնակազմի և մասնագիտական ինքնակայացման պայմանների ստեղծումը, աշխատողների ստեղծագործական նախաձեռնության, ինչպես նաև մասնագիտական, բարձրակարգ գիտելիքներով ներուժի, կարողների ստեղծագործական դրսևորումը: Իմիջիայլոց, «Վիկտորինային» մասնակցեցին ճանապարհային հիմնական տնտեսու-

թյունների (լոկոմոտիվային, վագոնային, հաղորդակցության, շարժական, տեխնիկականի կապի ավտոմատացման, էլեկտրաֆիկացման և էլեկտրամատակարարման) աշխատակիցներ: 550 մասնակցից 3-րդ՝ ծրագրավիչ փուլ անցան միայն 149-ը, որոնցից 24-ը դարձան «Վիկտորինայի» հաղթողներ և մրցանակակիրներ:

Շնորհավորելով հաղթողներին և մրցանակակիրներին, որոնցից շատերին նա ծանոթ էր անձամբ, Վիկտոր Ռեբեցը ընդգծեց «Վիկտորինայում» ցուցաբերած նրանց գիտելիքների բարձր մակարդակը: «Մեզ պետք են իրենց մասնագիտությանը տիրապետող գրագետ մասնագետներ: Ջանքի որ արդեն վերականգնել ենք երկաթուղին, այժմ այն պետք է գրագետ շահագործել՝ օգտագործելով կառավարման ժամանակակից համակարգերը»: Մասնավորապես նա իր գոհունակությունն արտահայտեց այն փաստի առթիվ, որ հատուկ ակտիվություն դրսևորեցին փոխադրումների Տնօրինության աշխատա-

կիցները: Բացառելով իր խիստ հետաքրքրությունը «Վիկտորինայի» հանդեպ, գլխավոր տնօրենն ասաց. «Այսօրվա հաղթողները և մրցանակակիրները մեր հերթափոխն են, կադրային ռեզերվը»: Իմիջիայլոց, հենց հանդիպման ժամանակ, ՎԿԵ գլխավոր տնօրեն Վիկտոր Ռեբեցը հանձնարարեց «Վիկտորինայում» երկրորդ տեղը գրաված, երևանյան հաղորդակցությունների հեռավորության երիտասարդ վարպետ Գևորգ Արշակյանին նշանակել ԿՃ-3 պետի տեղակալի պաշտոնակատար:

Չաղիպման ժամանակ նշվեց, որ առաջին անգամ անցկացվող «Վիկտորինային» երկաթգծի տեխնիկական շահագործման կանոնների իմացության ստուգումը, հաստատեց որպես երկաթուղային յուրաքանչյուր աշխատողի գործունեության մեջ հիմնական ռեսուրսային կարևոր նշանակության կորմատիվային փաստաթուղթ, որի գիտելիքները հանդիսանում են երկաթուղային տրանսպորտի երթևեկության անվտանգության ապահովման հիմքը:



Главный инженер ЮКЖД принял участие в открытии Межгосударственного центра по экобезопасности на железнодорожном транспорте

Главный инженер ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» Арам Едигарян 28 июля в Ярославле принял участие в открытии Межгосударственного центра по экологической безопасности на железнодорожном транспорте и тестовом запуске комплекса термического обезвреживания отходов, созданного при Научно-производственном центре по охране окружающей среды – филиале ОАО «РЖД». В состав армянской делегации также вошел начальник управления развития Министерства экономики Армении Айк Арутюнян.



Участникам мероприятия, среди которых был президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, представили преимущества и технологические возможности новосозданного комплекса по термообезвреживанию отходов. По окончании экскурсии гости посадили деревья во дворе комплекса.

Проект реализован в рамках сотрудничества ОАО «РЖД» и Организации Объединенных Наций по промышленному развитию (UNIDO) в реализации Стокгольмской конвенции о стойких органических загрязнителях, ратифицированной Россией 17 августа 2011 года. Строительство комплекса для ОАО «РЖД» осуществило ЗАО «Безопасные технологии», используя российские научно-технические разработки. Оборудование комплекса соответствует российским и европейским стандартам качества и безопасности, в работе используются новейшие методики контроля выбросов в атмосферу, а система управления комплексом полностью автоматизирована. Тепловая энергия, образующаяся в процессе обезвреживания, будет перерабатываться в электроэнергию и использоваться на предприятии. Производственная мощность комплекса достигает 500 кг в час. Ежегодно комплекс будет обезвреживать 4,5 тыс. тонн отходов, в том числе отходы, содержащие опасные вещества – поли-хлор-бифенилы (ПХБ). Проблема обращения с веществами и материалами, содержащими стойкие органические загрязнители, в настоящее время актуальна во всем мире. С ней столкнулись и российские железные дороги: диэлектрические жидкости в высоковольтном конденсаторном и трансформаторном оборудовании в значительном количестве насыщены присадками на основе ПХБ. Масла по завершении эксплуатации необходимо очистить от ядовитых присадок для предотвращения загрязнения окружающей среды или обезвредить.



ՎԿԵ ՓԲԸ գլխավոր տնօրենի հրամանից. Առաջին տեղի համար Վկայականով և մեկ ամսվա դրույքաչափով պարգևատրել.

- Անուշ Սամվելի Զոլոզյանին՝ ենթակառուցվածքների Տնօրինության առաջատար ինժեներ,
 - Վաչիկ Գրիգորի Դեմիրճյանին՝ Երևանի կայարանի հերթապահ,
 - Սիմոն Բագրատի Մուրադյանին՝ Վանաձորի կայարանի հերթապահ,
 - Կազեն Վոլոդյայի Բալոյանին՝ Գյումրիի կայարանի հերթապահ,
 - Հակոբ Լևիկի Մնացականյանին՝ Սևանի կայարանի հերթապահ:
- Երկրորդ տեղի համար 50.000 դրամի չափով պարգևատրել.
- Վահագն Սերյոժայի Դեմիրճյանին՝ Մասիսի կայարանի պետի տեղակալ,
 - Յարհառդ Սուքանի Իսկանդարյանին՝ Մասիսի կայարանի գլխավոր վագոնավար,
 - Աննա Սուրենի Ավալերդյանին՝ Այրումի կայարանին տեխ. գրասենյակի օպերատոր,
 - Բաբկեն Վահանի Թումանյանին՝ Վանաձորի կայարանի հերթապահ,
 - Հակոբ Ռոբերտի Հարությունյանին՝ Գյումրիի կայարանի հերթապահ,
 - Բորիս Կորյունի Վարոսյանին՝ Դալարիկի կայարանի հերթապահ,
 - Գոռ Իշխանի Սարգսյանին՝ Սևանի կայարանի հերթապահ,

- Անժելիկա Սահակի Սահակյանին՝ ՃԱԿ-ի առաջատար ինժեներ,
 - Արսեն Թադևոսի Սկրտչյանին՝ ՃԱԿ-ի ենթակառուցվածքների վերլուծության և մոնիթորինգի բաժնի պետ,
 - Գևորգ Լևոնի Արշակյանին՝ Երևանյան հաղորդակցությունների տարածության ճանապարհային վարպետ:
- Երրորդ տեղի համար 25.000 դրամի չափով և արժեքավոր նվերով պարգևատրել.
- Ռուզաննա Գրիգորի Վերդյանին՝ Սպանդարյանի կայարանի հերթապահ,
 - Իրինա Հովիկի Էվանիսյանին՝ Այրումի կայարանի տեխ. գրասենյակի օպերատոր,
 - Դավիթ Արմենի Գրիգորյանին՝ Մասիսի կայարանի հերթապահ,
 - Հրայր Կոչյայի Գաբրիելյանին՝ Դալարիկի կայարանի հերթապահ,
 - Արտակ Ռոբերտի Ամիրխանյանին՝ կոմբինացիոն տեղափոխումների դիսպետչեր, Գյումրի,
 - Արմենակ Կարապետի Սահակյանին՝ Սևանի կայարանի հերթապահ,
 - Վահագն Կազենի Սկրտչյանին՝ Հրազդանի կայարանի հերթապահ,
 - Հովհաննես Ջերրիի Համբարձումյանին՝ ՃԱԿ-ի հաղորդակցությունների վիճակի վերլուծության բաժնի պետի տեղակալ,
 - Սարգիս Գուրգենի Առաքելյանին՝ ԻՂԿ շահագործման բաժնի առաջին խմբի էլեկտրոմեխանիկ:



Делегация ЮКЖД – на празднике якутских коллег

Делегация ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» приняла участие в праздничных мероприятиях, приуроченных к 20-летию создания ОАО «Акционерная компания «Железная дорога Якутии».

Южно-Кавказскую железную дорогу представляли начальник Службы управления делами Карен Агтонян, начальник отдела кадров, заместитель начальника Службы управления персоналом и социального развития Гоар Саргсян и заместитель начальника Дирекции подвижного состава Сымбат Мелконян.

Во время визита армянская делегация ознакомились с инфраструктурой и объектами недавно построенной и находящейся в настоящее время во временной эксплуатации железнодорожной линии Томмот – Нижний Бестях.

Посещение Якутии стало ответным в июне прошлого года делегация «Железной дороги Якутии» в рамках политики расширения взаимодействия между двумя дочерними компаниями ОАО «РЖД» посетила Армению. Входивший в состав делегации коллектив творческой самодеятельности якутских железнодорожников выступил с концертами на вокзалах Еревана и Гюмри, на производственных участках ЛСО «Севан». Также члены делегации посетили ряд объектов Южно-Кавказской железной дороги, ознакомились с особенностями работы железнодорожников Армении.

Сотрудничество между ЗАО «ЮКЖД» и ОАО «АК «ЖДЯ» налажено в рамках заключенного 19 марта 2014 года в Ереване соглашения, в соответствии с которым, в частности, будет производиться обмен опытом по организации железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок, обслуживанию подвижного состава, обеспечению безопасности движения поездов. Также стороны будут взаимодействовать в области информационной и имиджевой политики, корпоративных процедур и управления деятельностью.

Особое внимание соглашением уделяется культурно-просветительской деятельности, работе с детьми, молодежью и членами семей работников ЮКЖД и ЖДЯ.

Среди других направлений взаимодействия двух компаний также значатся военно-патриотическое воспитание молодежи, укрепление дружеских межнациональных связей, организация добровольческих, патриотических, ветеранских, волонтерских движений, общественных инициатив, формирование и развитие кадрового потенциала, развитие контактов на уровне профсоюзов.



Железная дорога осуществляет большие инвестиции в социальную сферу

ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» придает большую важность осуществлению социальных программ, направленных на благополучие своих сотрудников. Несмотря на то, что подобные программы достаточно затратные, компания рассматривает их как инвестиции в будущее стабильное развитие. ЮКЖД – одна из немногих компаний в Армении, которая несет огромную социальную ответственность перед своими сотрудниками. Об этих и других вопросах мы беседуем с начальником Службы управления персоналом и социального развития Артушем Даниеляном.

– Господин Даниелян, что представляет собой социальная программа Южно-Кавказской железной дороги?

– Целью социальной программы Южно-Кавказской железной дороги является облегчение социального бремени сотрудников, то есть, проведение соответствующих мероприятий, направленных на организацию отдыха, улучшение состояния здоровья, образовательных программ. Это комплексный и акцентированный подход к вышеуказанным вопросам. Без решения этих проблем невозможно правильно организовать работу, иметь здоровую атмосферу, и компания не сможет функционировать как единый здоровый организм.

– Что включает в себя образовательный компонент программы?

– Образовательное направление можно условно разделить на две части. Первая часть – непосредственно образовательный процесс, который включает учебу сотрудников в высших учебных заведениях, среднеспециальных профессиональных учебных заведениях. Среди среднеспециальных учебных заведений необходимо отметить Гюмрийский государственный технический колледж, где при финансировании железной дороги обучаются около 200 работников и около 60 детей железнодорожников. К слову, обучение сотрудников организуется по заочной форме, а детей – по очной.

– С какими вузами сотрудничает ЮКЖД и с 2008 года сколько сотрудников окончили обучение?

– В Армении мы сотрудничаем с Государственным инженерным университетом Армении (Политехнический), где в этом году 17



наших сотрудников закончили программу обучения. Сотрудничаем мы и с Ростовским и Петербургским университетами путей сообщения. В целом с 2008 года эти вузы окончили около 50-ти наших работников.

– А что собой представляет медицинский компонент программы?

– Организации медицинского обслуживания уделяется особое внимание. Учитывая необходимость обеспечения безопасности движения, машинисты и их помощники проходят обязательный предрейсовый медосмотр, поскольку от состояния их здоровья зависит безопасность пассажиров и грузов.

Согласно договору с железнодорожной поликлиникой, здесь состоит на учете весь наш персонал, сотрудники получают бесплатную медицинскую помощь.

– Достаточно ли техническое оснащение поликлиники?

– Да, достаточно для проведения предрейсовой проверки состояния здоровья машинистов, их помощников и персонала ЮКЖД в целом. Но, конечно, по сравнению с лучшими медицинскими учреждениями республики поликлиника уступает в плане оснащенности. Тем не менее, внешний уровень оснащенности поликлиники отвечает требованиям обеспечения безопасности движения.

– Давайте перейдем к вопросу организации отдыха.

– Программа организации отдыха также состоит из двух частей: внимание уделяется не только отдыху непосредственно железнодорожников, но и их детей и внуков. До сих пор отдых сотрудников организовывался в пансионате «Иагора», а в этом году в программу внесены изменения.

– С 2008 года по сей день

сколько железнодорожников стали участниками программы и каковы затраты?

– По приблизительным расчетам, в «Иагоре» отдохнуло около 1800 сотрудников. А около 2500 детей отдохнули в детском лагере «Гугарк». Отдых детей полностью финансируется со стороны ЮКЖД, а отдых сотрудников – на 50%.

– Какие в этом году произойдут изменения в программе?

– Если в прошлые годы работники могли отдохнуть только в пансионате «Иагора», находящемся на берегу Севана, то в этом году к нему прибавились еще 3 дома отдыха: «Зартонк» в Агавнадзоре, «Хотор Джур» в Анкаване и «Лори берд» в Степанаване. А лечение по медицинским показаниям будет осуществляться в санаториях «Арарат» в Джермуке и «Санатории №1» в Арзни.

– ЮКЖД традиционно берет на себя ответственность по оказанию финансовой помощи. Кто может воспользоваться финансовым содействием со стороны компании?

– На железной дороге действует комиссия по социальным вопросам, возглавляемая генеральным директором. В нее включены специалисты различных профилей. Исходя из финансового положения, сотрудник обращается с заявлением к генеральному директору, заявление рассматривается на заседании социальной комиссии и, исходя из серьезности заявления, остроты ситуации комиссия выносит решение относительно оказания помощи. С 2008 года более 2600 сотрудников получили финансовую помощь со стороны ЮКЖД.

Беседовала
Мариам Алякян

ԻՆՉ ՁԵՌՆՏՈՒ Է ՂԱՅԱՍՏԱՆԻ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆԸ, ՁԵՌՆՏՈՒ Է ՂԿԵ-ԻՆ

Վերջին շրջանում մի շարք ուսաստանյան ընկերությունների մենեջմենթի որակի վերաբերյալ Ղայաստանում լուրջ քննարկումներ են ծավալվում: Բնականաբար, առավել հաճախ հիշատակվում է «Ղայաստանի էլեկտրական ցանցերը», սակայն միաժամանակ փորձեր են արվում «դիպլոմ» նաև «Ղարավկովկասյան երկաթուղուն» (ՂԿԵ): Չխորանալով ամբողջ բանավեճի մանրամասների մեջ, փորձենք պարզաբանել իրավիճակ այս ընկերությունում:

Սկզբում կարճ տեղեկություն. Խորհրդային իշխանության տարիներին մինչև 50 կմ հեռավորությունը երկաթուղային փոխադրումներն արգելված էին հրահանգով, իսկ մինչև 300 կմ-ը սահմանված էին արգելափակիչ սակագրով: Մինչ օրս ողջ աշխարհում տնտեսապես նպատակահարմար են համարվում երկաթուղային երթուղիները՝ սկսած 500 կիլոմետրից: Ղայ երկաթուղայիններն աշխատում են մեկուսացված տարածությունում, որտեղ մինչև սահման առավելագույն հեռավորությունը 200 կմ է: Այնպես որ, աշխատանքային պայմանները, մեղմ ասած, ոչ այնքան բարենպաստ են: Մակայն նրանք ձգտում են աշխատել ամբողջ ուժով:

Եվ եթե անցյալ տարի երկրի մասշտաբով փոխադրումների ընդհանուր ծավալը նվազել է 17%, ապա երկաթուղայինների մոտ՝ ընդամենը 6,6%: Անցյալ տարի չկորցնելով ինչ որ զործնականորեն և ոչ մեկին, նրանք ձեռք բերեցին 30 նորերին: Իսկ 2015 թ. սկզբին երկաթուղի եկավ ևս 7 նոր պատվիրատու: Մակայն նույնիսկ դրանից հետո շրջանառության նվազման քաղաքական միտումը մինչև հունիս մնաց անփոփոխ: Ինչո՞ւ:

Նախ ուղարկության է արժանի այն փաստը, որ համաշխարհային շուկայում ուկրե զնի իջեցումն աննպատակահարմար է դարձնում GeoProMining Gold ընկերության կողմից Սոթքի հանքավայրից հանքաքարի տեղափոխումը դեպի Արարատի ֆարրիկա (այս հաշվով ընկերության տնտեսված միակնաման այլ է- «ՊԱ»): Դրա

խոսվեց վերևում):

Ուսաստանյան երկաթուղիների դուստր ընկերությունը Ղայաստանում շահագործում է երկու հիմնական մայրուղի: Առաջինը՝ Երևան-Վրաստանի սահման՝ օգտագործվում է արտահանում-ներմուծում կապի համար, իսկ երկրորդը՝ Արարատ-Սոթք ուղղությամբ հիմնականում իրագործում է Սոթքի հանքավայրից հումքի փոխադրումը Արարատի ֆարրիկա: Ուղարկվում է որ Սոթքից Արարատ հումքի տեղափոխման ծավալը համարյա հավասար է Ղայաստանի երկաթուղով արտահանվող-ներմուծվող բեռնափոխադրումների ծավալին՝ 1,5 մլն տոննա յուրաքանչյուր ուղղությամբ: Մնացած մայրուղիները ձգվում են դեպի Արարատ և համապատասխանաբար չեն օգտագործվում:

Համաձայն ՂԿԵ-ի տվյալների, 2010-2013 թթ. աճել է երկաթուղային բեռնաշրջանառությունը: 2013 թ. գրանցվել է ծավալների որոշակի անկում, իսկ 2014 թ. բեռնաշրջանառությունը կազմել է 786 մլն տ, ինչը 7,5% պակաս է 2013 թ.-ից: Ուղևորաշրջանառությունը 2010-2014 թթ. կազմել է 50-55 հազար ուղևոր: Վերջին ցուցանիշը համարյա հավասարաչափ է բաշխվում ներքին և միջպետական ուղևորվել հաշվարկի միջև: Հանուն արդարության նշենք, որ ներքին ուղևորափոխադրումները շահութաբեր չեն, և համաձայն կոնցեսիոն պայմանագրի, ըստ որի էլ գործում է ՂԿԵ-ն, Ղայաստանի կառավարությունը պարտավորվում է փոփոխություն այդ «վնասաբեր» բաժնի: Մակայն այսօր Ղայաստանում խոսվում է պետությունից այդ բաժնի քաղաքական մասին, ինչի գոյությունը ՂԿԵ-ին կկանգնեցնի տնտեսական լրացուցիչ ծանրաբեռնվածություն առաջ: Ինչ վերաբերում է տնտեսական ցուցանիշներին, ապա ըստ վերջին 5 տարիների հաստիքի ծավալի, ամենա-



յալ տարին 2012 էր՝ 30 մլրդ դրամ: 2014 թ. հասույթի ծավալը կրճատվեց մինչև 22 մլրդ դրամ: Դատկանշական է, որ 2012-2014 թթ. բեռնաշրջանառությունը կրճատվեց 9,3%, իսկ հասույթը՝ 26,6%: Դա պայմանավորված է նաև ներդրումների նվազմամբ. 2012-ին դրանք ծավալը կազմում էր 12,3 մլրդ, իսկ 2014-ին՝ 6,6 մլրդ դրամ (ներդրումների ծավալը կարգավորվում է կոնցեսիոն պայմանագրով):

Ներդրումների կրճատման հետևանքով նվազեց և ընկերության կուտակած վնասի չափը: Եթե 2010 թվ. այն կազմում էր 11,2 մլրդ, ապա 2014-ին նվազեց մինչև 8,7 մլրդ դրամ: Այսպիսով, 2011 թվականից ընկերությունը տարին փակում է ոչ մեծ առավելություններով, ինչը պայմանավորված է ներդրումների ծավալի կրճատմամբ, մասամբ և սակագրացման թարթիքներով: ՂԿԵ-ի խնդիրների հարցում իր ուրույն դերն ունեցավ նաև արտարժույթի փոխարժեքի տատանումը, ինչը, սակայն, առանձնապես ներգործություն չունեցավ արտահանման և ներմուծման արտաքին ծավալների վրա, սակայն իր ազդեցությունը բողոք

դրանց ներքին ծավալների վրա: Անցած տարեվերջին Ղայաստանի արտարժույթի չուկայնում հայկական դրամի կտրուկ արժեզրկումը ցուցրին անդրադարձվել խոշոր, այդ բովում նաև հայկական համակարգատեղծ ընկերությունների շահութաբերության վրա:

Պետը է նաև հաշվի առնել Ղայաստանի ընդհանուր տնտեսական իրավիճակը, որը, ըստ միջազգային մի շարք ինստիտուտների կարծիքի, 2015 թ. կշարունակի վատթարանալ: Պետը է նաև հաշվի առնել Ղայաստանի ընդհանուր տնտեսական իրավիճակը, որը, ըստ միջազգային մի շարք ինստիտուտների կարծիքի, 2015 թ. կշարունակի վատթարանալ: ՂԿԵ ՓԲԸ-ն, ինչպես և ցանկացած տրանսպորտային ընկերություն, հանդիսանում է տնտեսությանը ապաստարանը ձեռնարկություն: Ղայալի առնելով տնտեսական աճի շարունակական դանդաղ տեմպերը, հազվի թե ընկերությունը կարողանա հրաշքներ գործել: Ըստ Ղայաստանի կենտրոնական բանկի տվյալների, 2015 թվ. հանրապետության տնտեսական աճը պետությունում ամբողջված 4,1% ցուցանիշից նշանակալիորեն ցածր է գնահատվում: Ղայաստանի տնտեսությունը երկրորդ տարին անընդմեջ ցի ապահովում պետությունում ամբողջված տնտեսական աճի ցուցանիշը: Այսօր կան

ծանրակցի գործունեություն, որոնք չեն նպաստում ներքին ՂԿԵ-ի աճի նպատակային ցուցանիշի նվաճմանը նաև 2015-ին: Եվ րապիական տնտեսական միություն (ԵՏՄ) երկրների, մասնավորապես Ուսաստանի հետ Ղայաստանի արտաքին ապրանքաշրջանառությունը կտրուկ նվազել է: Միաժամանակ առաջին եռամսյակի տվյալներով նվազել է նաև Ղայաստանի արտարժույթի շրջանառությունը Եվրոմիության երկրների հետ 31,7% և այլ երկրների հետ՝ 18,2%:

Այս պատկերի վրա մի շարք քաղաքագետների, հասարակական-քաղաքական գործիչների և Ղայաստանի ԱԺ պատգամավորների հայտարարությունները ՂԿԵ ՓԲԸ-ի վրա մենեջմենթի մասին դիտվում են անվավաք տարրինակ և անտեղի: Ինչպես կասեր Իլիի և Պետրովի հայտնի հերոսը, «Утром деньги - вечером ступля». Տնտեսությունը կզարգանա նորմալ հունով՝ հաջողություններ կգրանցվեն և երկրի հիմնական փոխադրողի մոտ:

Գոլոս Արմենիի №70, 04.07.2015



2 августа, в День железнодорожника, представители Совета молодежи ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» отправились в патронированный компанией детский оздоровительный лагерь «Гугарк», где встретились с детьми и провели праздничную программу, приуроченную к профессиональному празднику.

День железнодорожника в детском лагере «Гугарк»

Молодых железнодорожников радушно встретили отдыхающие в лагере дети, представив им праздничную концертную программу. Члены Совета молодежи ЮКЖД организовали для детей спортивные соревнования по футболу, волейболу и баскетболу, стали вместе с ними корпоративный гимн компании, который, по предложению директора лагеря «Гугарк», будут разучивать следующие смены отдыхающих. ЗАО «ЮКЖД», следуя своей социальной политике, оказывает последовательное содействие своим сотрудникам и их семьям, в том числе в вопросе организации отдыха детей. По доброй традиции, компания летом отправляет детей и внуков железнодорожников на отдых в детский оздоровительный лагерь «Гугарк». ЮКЖД намерена продолжить реализацию своей со-



циально ориентированной политики, налаживающей на компанию дополнительную социальную ответственность в сферах медобслуживания, улучшения условий труда, а также поддержки молодежи.

КОГДА МЕЛОЧЕЙ НЕ БЫВАЕТ

Что значит «Бережливое производство»

Ежегодно в ЗАО «ЮКЖД» разрабатываются программы, направленные на оптимизацию непроектируемых потерь - «Программа повышения производительности трудовых ресурсов», «Программа ресурсосбережения» и др. В этом году в компании внедряется еще одна программа - «Бережливое производство». Какие новые задачи будут реализованы в рамках этой программы? Об этом рассказывает начальник службы технической политики ЗАО «ЮКЖД» Сергей АРУТЮНЯН.

«Бережливое производство» (lean production) - это одна из концепций современной производственной системы управления предприятием, использующая механизмы, позволяющие повысить производительность через выявление и устранение потерь на всех этапах создания продукта, от разработки до его передачи потребителю.

Анализ состояния управления производством в ЗАО «ЮКЖД» в части устранения потерь выявил несовершенство системы. Оно состоит в том, что потери оцениваются не на уровне процесса создания продукта в целом, а, как правило, в отдельных его частях. При этом устранение потерь сфокусировано на снижении расхода ресурсов и модернизации активов. Основа же современных производственных систем - это повышение эффективности процессов через устранение потерь на всех этапах создания материальных ценностей.

Ряд успешных промышленных предприятий, создавших эффективные производственные системы, подтвердили результативность такого подхода. Например, в немецком автоконцерне «Ауди», имеющем самые высокие в Европе темпы роста производительности до 4% в год (при среднем - 3%) вопрос сплошной модернизации активов не ставится во главу угла, и до сих пор на отдельных производственных участках (например, по производству комплектующих) используется оборудование 70-80 годов прошлого века. В то же время в российских компаниях «Росатом», «Русал», ОКБ «Сухого» внедрение эффективных производственных систем позволило всего за несколько лет повысить производительность труда в 4-5 раз!

Внедрение инструментов бережливого производства в ЗАО «ЮКЖД» рассматривается как основа создания более совершенной производственной системы.

Разработанная в 60-х годах прошлого столетия специально для компании «Тойота» производственная система TPS (Toyota Production System), используемая в концепции «Бережливое производство», оказалась настолько понятной и универсальной, что была воспринята многими компаниями как новый универсальный инструмент для повышения эффективности бизнеса.

Следует отметить, что «Бережливое производство» по сути дела очень удачное объединение в единую систему известных уже более 100 лет лучших теорий и практик организации производства (например, идея Генри Форда производства технически сложного устройства на конвейере, теория В. П. Керженцева - «Время - материальная ценность» и др.). Тот факт, что продажи автомобилей «Тойота» на протяжении нескольких десятилетий постоянно растут, сделали TPS и концепцию «Бережливого производства» в своем роде современным эталоном организации производства. Как говорится, «победителей не судят».

В концепции «Бережливого производства» все возможные потери в производстве, сгруппированы по следующим видам:

- потери из-за перепроизводства;
- потери времени из-за ожидания;
- потери при ненужной транспортировке;
- потери из-за лишних этапов обработки;
- потери из-за лишних запасов;
- потери из-за ненужных перемещений;
- потери из-за выпуска дефектной продукции.

Рациональность инструментов «Бережливого производства» заключается в том, что для выявления и устранения каждого вида потерь концепция предусматривает набор типовых решений.

Несмотря на то, что железнодорожный транспорт является специфическим производством, в котором главная материальная ценность - перевозка - создается синхронной работой совершенно различных производств (от машиностроения до обслуживания пассажиров) инструменты бережливого производства применимы и здесь.

Однако очевидно, что при формировании концепции производственной системы первичными должны быть специфические задачи предприятия: стратегия развития компании, влияние региональных факторов, бизнес - цели акционеров, а для ЗАО «ЮКЖД», работающего по концессионному договору, еще и цели концедента.

Поэтому при выборе концепции производственной системы ЗАО «ЮКЖД» акцент ставится не столько на целях (которые для большинства предприятий совпадают), сколько на приоритетах и «дорожной карте» системы, предлагаемой ЗАО «ЮКЖД», которые, как правило, и выводят предприятие на конкретную, собственную производственную систему.

Следует отметить то, что бережливое производство более эффективно там, где в процессе производства создается большая добавленная стоимость (финансово- и материалоёмкие производства) и поэтому эффекты от внедрения бережливых технологий, например, в локомотивном и путевом хозяйствах получаются более масштабными, чем в других отраслях компании.

Так, внедрение в локомотивном депо Гюмри технологии ремонта тяговых двигателей позволило отремонтировать электрические двигатели, используя собственные производственные мощности, что за первое полугодие текущего года привело к экономии 11 млн драмов, а внедрение в путевом хозяйстве технологии восстановления бывших в употреблении материалов позволило снизить расходы за тот же период на 67 млн драмов. Технологии по снижению энергоёмкости перевозочного процесса привели к тому, что произшедшее в первом полугодии 2015 года снижение грузооборота на 17,4 % не привело к соответствующему ухудшению показателя удельного расхода электроэнергии на тягу поездов. Удельный расход увеличился лишь на 1,4 % против расчетных 4-6 %. Таким образом, удалось не допустить переплаты за электроэнергию в объеме 11,5 млн драмов.

Ряд обстоятельств, препятствующих



эксплуатационной работе ЗАО «ЮКЖД», такие, как неравномерные и малые объемы грузоперевозок, дороговизна и постоянный рост энергоресурсов, к сожалению, стали постоянными сдерживающими факторами и поэтому в программе «Бережливое производство» ЗАО «ЮКЖД» снижение их воздействия отнесено к приоритетным задачам.

Говоря о предполагаемой бережливой производственной системе ЗАО «ЮКЖД», я понимаю, во-первых, систему, адаптированную к быстрому перестроению технологии от массового производства к потоку единичных изделий, во-вторых, систему с низким энергопотреблением, в-третьих, производство, укомплектованное многофункциональным эксплуатационным персоналом и, конечно же, систему, обеспечивающую высокий уровень безопасности движения.

Обеспечение безопасности движения поездов, конечно же, самое важное условие функционирования каждой транспортной компании, и поэтому внедряемые технологии бережливого производства следует рассматривать во взаимосвязи с требованиями безопасности движения.

Примером эффективного решения подобного подхода является разработанная в ОАО «РЖД» система стратегического управления.

Стратегия управления крупнейшей железнодорожной компанией мира - ОАО «РЖД» выражена в программах стратегического развития - «Стратегия развития пропускной способности направлений», «Развитие кадрового потенциала», «Инвестиционная стратегия», «Стратегия оптимизации структуры активов и повышения эффективности их использования» и др. В числе этих программ есть и «Стратегия обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в холдинге «РЖД» и «Функциональная стратегия управления качеством ОАО РЖД», роль и место которой отражено во всех, без исключения, стратегических программах.

Например, оптимизация ресурсов в стратегии снабжения определена с учетом требований безопасности при разработке нормативов обеспеченности материальных ресурсов, а в стратегии безопасности оговаривается необходимый уровень материальных ресурсов для гарантированного обеспечения безопасной работы. Еще одна стратегия - «Оптимизация структуры активов и повышения эффективности их использования» - сформирована в строгом соответствии с допусками критического уровня износа основных средств, которые также установлены в стратегии безопасности.



Другой вопрос - как и на сколько можно сократить потребление ресурсов при заданном уровне безопасности. Измеримую величину этого уровня или, как еще называют этот показатель, социальный уровень безопасности движения поездов должно устанавливать государство, исходя из социально-экономических условий. Инструменты бережливого производства используются именно для того, чтобы обеспечить заданный уровень безопасности движения экономически обоснованными средствами.

С целью исключения возможно негативного влияния мероприятий бережливого производства на качество работы, в ЗАО «ЮКЖД» будет использован опыт ОАО «РЖД». Мы так же детально изучили основные нормативные документы, такие, как «Концепция применения технологий бережливого производства в ОАО «РЖД», «Техническое задание на внедрение бережливого производства», «Руководство по применению бережливого производства при производстве ремонтов подвижного состава», «Применение технологий бережливого производства в хозяйствах ОАО «РЖД».

Нами «приняты на вооружение» методология и подходы в реализации таких мероприятий, как этапы внедрения с определением пилотных проектов, картирование производственных процессов с целью выявления временных потерь, методы выявления скрытых потерь, характерных для отраслевых хозяйств, выравнивание потоков создания ценности «от выхода к входу», методы вовлечения персонала через развитие рационализаторской деятельности и т.д., используемые на предприятиях ОАО «РЖД».

В работе также будут учтены подходы ОАО «РЖД» в снижении воздействия препятствующих факторов, как, например, сильная «зарегламентированность» производственных процессов, инертное отношение к нововведениям, присущий большинству коллективов недостаток в обученных сотрудниках и пр.

Вместе с тем, понятно, что использование готовых решений в сильной степени зависит от того, насколько похожи производственные процессы на предприятиях ОАО «РЖД» и ЗАО «ЮКЖД». А здесь имеются существенные различия в масштабах. Хочу на примере организации ремонта подвижного состава показать эти различия.

Одним из распространенных инструментов управления запасами и поставками товарно-материальных ценностей являются инструменты визуального контроля бережливого производства - «Канбан» (в переводе с японского - «вытягивание»), т.е.

приобретение товарно-материальных ценностей в строгом соответствии с потребностями производства, а также JIT - «поставка точно в срок», обеспечивающая своевременное обеспечение материалами производственных участков.

Организовывается «Канбан» следующим образом: на стеллажах с запасными агрегатами выставляются флажки для каждой смены, сигнализирующие о наличии запасов. Флажок перемещается по мере их расхода. Поставку новой партии запасных агрегатов можно заказывать только тогда, когда перед флажком на стеллаже уже не будет запасных агрегатов. Такой визуальный контроль исключает приобретение избыточных запасных агрегатов (а заодно подталкивает, что замена проведена, т.е. технология не нарушается).

Однако инструмент «Канбан» и система JIT эффективны при ремонте большого количества локомотивов, поскольку избавляют от потерь, связанных с избыточными запасами, простоем в ожидании поставки запасных агрегатов, излишними перемещениями персонала и техники и т.д.

В ЗАО «ЮКЖД» одновременно в ремонте находится не более 2 локомотивов (что в 10 раз меньше, чем в среднем для предприятий ОАО «РЖД»). Вероятность того, что на производстве окажется незавершенный для ремонта агрегат, крайне мала, и поэтому решать такую задачу через «Канбан» и JIT практически невозможно.

Поэтому, в том случае, когда из-за местных условий какие-то из инструментов бережливого производства окажутся неприменимыми, будут использоваться возможности других систем, таких, как «гибкие производственные системы», «принцип сбалансированных показателей», «всеобщее управление качеством», «20 ключей», «0 дефектов» и т.д. Накапливая на пилотных предприятиях опыт снижения потерь, мы будем внедрять его и на других предприятиях ЗАО «ЮКЖД».

Основа бережливого производства это персонал - степень его вовлеченности в процесс улучшений, тяга к обучению, ценности, которые для себя определил коллектив. Все инструменты бережливого производства создавались самими работниками на производственных участках, в цехах, на каждом рабочем месте и поэтому оказались столь адаптированными и эффективными. Поэтому очень часто чтобы понять, что ожидает предприятие в будущем, достаточно посмотреть какие изменения происходят на каждом рабочем месте, на каждом производственном совещании.

Страницы истории

Как маглев до Еревана не «доехал»

Армения могла стать первой в СССР республикой с магнитным монорельсом

Экспонаты бывают разные, и не всегда их устанавливают в музеях. Неподалеку от подмосковного Раменского вот уже четверть века под целлофаном и густым слоем пыли стоит «гость из будущего» — фантастический вагон поезда, которому предназначалось преобразовать транспортную систему СССР. Вагон стоит в том самом цехе, где его и построили, и который уже сам стал своеобразным музеем, правда, никем не посещаемым.

Экспонат этот по праву мог бы стоять и в нашем музее, ведь изготовили этот вагон специально для Армении, где он должен был «летать» по скоростной трассе, связывающей Ереван с Абовяном. Сегодня об этом мало кто помнит или знает, но в конце 80-х эта ударная стройка с последующим пуском первого советского магнитоплана была одной из самых обсуждаемых тем.

А все началось с того, что в 1979 году в уже упомянутом Раменском прошел успешное испытание первый советский магнитоплан. И что было особенно важно, это совпало по времени с германским. Удачный опыт решили закрепить, но прежде чем придать ему широкий размах, следовало внедрить его в одной из братских республик. Выбор пал на Армению, где в то время обдумывали собственный амбициозный проект, полагаясь на щедрое вливание Центра. Так удачно совпали два проекта — союзный и местный, и на свет появилась государственная программа по созданию в Армении опытно-пассажирской системы протяженностью 3,2 км. В реализацию программы было вовлечено 40 организаций и 10 ведомств, общий объем финансирования составлял 16,3 миллиона рублей.

По словам Гургена Мушегяна — в те годы главного архитектора Еревана, в рамках Госпрограммы могли быть решены очень важные для республики, и прежде всего для ее столицы, стратегические задачи. С начала 80-х годов население Еревана росло опережающими темпами, преимущественно за счет роста рождаемости. Но был и другой фактор мощного прироста столичного населения — активная миграция сельчан в город. По расчетам, заложенным в Генплан столицы, миллионной отметки численность населения Еревана должна была достичь лишь к 2002 году, но этот рубеж, причем с солидным опережением, был взят уже в 1985 году. Сам по себе этот факт, конечно, радо-



вал, но при этом он создавал множество проблем — жилищных, транспортных, здравоохранительных, образовательных и других. Возникла неотложная проблема — как в условиях массового «гонения на Ереван» разгрузить столицу? Так родилась идея создания городков-спутников, соединенных со столицей надежным и быстрым транспортом, позволяющим, не сменяя адреса, пользоваться всеми преимуществами столичной жизни.

В эту концепцию превосходно «вписался» проект строительства первой скоростной монорельсовой дороги в Армении. Магнитоплан или маглев (от англ. magnetic levitation — «магнитная левитация») обладал множеством преимуществ — был быстрым (его расчетная скорость в условиях Армении достигала 240 км в час), бесшумным, экологически чистым и дешевым — затраты были в 3-5 раз ниже чем метро.

После долгих обсуждений на всех уровнях решено было пустить первый поезд по маршруту Ереван-Абовян, который считался индустриальным спутником столицы и находился от нее на расстоянии 16 км. Здесь было сосредоточено большое количество промышленных и научных производств, в основном союзного подчинения. Работники многих из них были жителями столицы. Кроме того, в Абовяне было много молодежи, которая обучалась в столичных вузах, совершая ежедневные «пробежки» в оба конца. Магнитоплан же мог доставить пассажиров из Абовяна в столицу всего за минуту.

«После того, как скоростной поезд свяжет Ереван с Абовяном, планировалось перевести туда большинство из 13 вузов, сосредоточенных в столице. Так воз-

никла идея строительства «большого кампуса» — комфортабельного студенческого городка со своими общежитиями, спортплощадками, зоной отдыха, кинотеатром, кафе и столовыми», — вспоминает Феликс Пирумян — советник президента Армении, в те годы управляющий трестом «Армтрансстрой»

Строительство дороги началось в 1986 году и должно было завершиться в 1991-ом. В перспективе планировали протянуть трассу до Севана, связав столицу скоростным транспортом с озерным побережьем. Были укомплектованы специализированные бригады строителей. Здесь требовался особый подход, ведь практического опыта подобной работы не было ни у кого. Предстояло возводить эстакады, по которым должен был «парить» скоростной поезд. В Ереван начали поступать сборные конструкции, на въезде в Абовян рабочие забивали сваи, ставили опоры. Был сконструирован и вагон, который должны были отправить в Армению. Но грянул 1988 год, и пережившей трагическую катастрофу Армении было уже не до магнитоплана.

Да, землетрясение перечеркнуло все планы. А потом в Армении, как и на всем постсоветском пространстве, грянули глобальные перемены, а вагон скоростного поезда, с помощью которого СССР в далеком 1979 году «забил баки» Европе, ныне пылится в заброшенном цехе в Подмоскovie, хотя имеет такие же основания стать экспонатом в одном из ереванских музеев. Ведь именно наша столица первой в стране сказала ему: «Добро пожаловать!»

Лиана Петросян,
urbattert.am,
специально для "ЖА"



ՆԿԵ-ի ներկայացուցիչները մասնակցեցին Urban Logistic Services լոգիստիկ համալիրի բացմանը

«Բարավրվոլվայան երկաթուղի» ՓԲԸ ներկայացուցիչները՝ գլխավոր տնօրենի ժամանակավոր պաշտոնակատար Սերգեյ Վալկովի գլխավորությամբ, հուլիսի 7-ին մասնակցեցին Urban Logistic Services ընկերության լոգիստիկ համալիրի բացման արարողությանը:

Բացման արարողությանը ներկա էին Բայաստանի նախագահ Սերժ Սարգսյանը, էկոնոմիկայի նախարար Կարեն Ժճարիտյանը, Կենտրոնական բանկի նախագահ Արթուր Զավադյանը, կառավարության անդամներ, Ազգային ժողովի պատգամավորներ, տրանսպորտային ոլորտում աշխատող ընկերությունների ներկայացուցիչներ:

ՆԿԵ-ի ներկայացուցիչները ծանոթացան համալիրի հնարավորություններին, որն իրականացնում է բեռների փոխադրումների, պահպանման և մշակման հետ կապված տարբեր գործողությունների լայն սպեկտր և հանդիսանում է Բայաստանում միակ պահեստային համալիր, որը թույլ է տալիս պահպանել բեռները միաժամանակ երկու ջերմաստիճանային ռեժիմներում՝ -25°C մինչև -28°C (1000մա), +2°C մինչև +8°C (1000 մա):

Պահեստային համալիրի տարածքով անցնում են երկաթուղային գծեր և ներկա պահին քննարկվում են ՆԿԵ-ի և ULS-ի համագործակցության զարգացման հնարավորությունները՝ երկաթուղային բեռնափոխադրումների զարգացման գործում:

Բացման արարողության մասնակիցները ծանոթացան ժամանակակից չափանիշներին համապատասխան կառուցված պահեստային համալիրի հնարավորություններին, հայրենական և օտարերկրյա ընկերությունների բեռների պահպանման և սպասարկման համար ստեղծված պայմաններին ու Բայաստանում լոգիստիկայի զարգացման հեռանկարին:

ULS պահեստային համալիրը (ընդհանուր մակերեսը՝ շուրջ 7 հա) քաղաքացած է 45000 պալետատեղի հզորությամբ կենտրոնական պահեստից, 5000 քմ ընդհանուր մակերեսով վառելիք տրվող թվով 15 պահեստային տարածքներից, 4500 խմ տարողությամբ թվով 9 սառնարանային պահեստներից և 1200 քմ մակերեսով զրանսպայլային տարածքից:

Հուլիսի 1-ից բարձրացել է ՆԿԵ-ի 1645 աշխատողների աշխատավարձը

Հուլիսի 1-ից բարձրացել են «Բարավրվոլվայան երկաթուղի» ՓԲԸ աշխատողների որոշ խմբերի պաշտոնական դրույքաչափերը և ժամային վարձավճարները: Աշխատավարձերի բարձրացումն իրականացվում է աշխատանքային ռեսուրսների արդյունավետ կառավարմանը, աշխատողների սոցիալական պաշտպանվածությանը և տարբեր մասնագիտությունների պաշտոնական դրույքաչափերի հավասարակշռմանն ուղղված համակարգային ծրագրի շրջանակներում:

Այսպես, հուլիսի 1-ից բարձրացվել են աշխատողների 25 խմբերի, այդ թվում քաղաքային ենթակայանների հեծրապահ էլեկտրամեխանիկների, ավագ հրահանգների և հրահանգների, պահակների, ծառայողական և հեծրապահ ավտոմեքենաների վարորդների, կայարանների հեծրապահների, ուղեկցորդների, քրիզադիտների պաշտոնական դրույքաչափերը:

Բարձրացվել են մասնավորապես լոգիստիկներ և էլեկտրագնացներ սպասարկող լոգիստիկային քրիզադիտների բանվորների, շարժակազմի, գծի, արհեստական կառուցների և այլ տեխնիկական միջոցների շահագործումը, վերանորոգումը և սպասարկումն իրականացնող բանվորների ժամավճարները:

Միջինում բարձրացումը կկազմի 10% և կտարածվի 1645 աշխատողների վրա: Մինչև տարեվերջ աշխատավարձերի բարձրացմանը կուղղվի մոտ 110,5 մլն. դրամ:

Մայիսի արդյունքներով՝ միջին ամսական աշխատավարձը ՆԿԵ-ում կազմել է 194,5 հազ. դրամ:

Խորեն Ավետիսյան. «Նադեա ղահեցինք- ղահղանեցինք Երկաթուղին»

Երևանի կայարանում թանգարան է գործում: Ներս մտիր, ու անսովոր զվարթությամբ քեզ կոխմովորի պատկառելի տարիքի (90-ին մոտեցող) դրոշմը դեմքին, բայց առույգ ու շարժուն մի տղամարդ: Խորեն Ավետիսյանն է՝ թանգարանի տնօրենը: Նա իսկույն ձեռքը կառնի ցուցափայտը, ու դու պատրաստվիր լսելու հայկական երկաթուղու 117-ամյա պատմությունը՝ դրվագ առ դրվագ, տպավորիչ մանրամասներով, ցուցադրությունների մանրակրկիտ բացատրությամբ: Երկաթուղու գիտակ դարձնելուց հետո նա կառաջնորդի քեզ կայանամերձ այգի ու նույնպիսի ոգևորությամբ ու հպարտությամբ կպատմի, թե ինչպես իր ձեռքերով շամբը բուրաստան է դարձրել:

Ապրում է կայարանի մոտ և լույսը բացվելուն պես այստեղ է: Մեծ գերդաստան ունի՝ զավակներ բուններ, ընկեր ու բարեկամ, բայց հնագույն երկաթուղայինի գլխավոր հետաքրքրությունը այս տարիքում է երկաթուղին է, ու նա կայարանում է Աստուծո ամեն օր: Մտնում է թանգարան, շրջայց անում, ապա դուրս գալիս այգի, որ ժամանակին անխնամ տարածք է եղել: Քիչում է ու պատմում. «Որ տեսնեիր, է՛, քարաբառ էր, հողը ես ձեռքերովս եմ հարթել, մաքրել քարերից ու մշակել եմ ինչպես իմ սեփական այգին: Բա թողնեի, որ կայարան մտնողն ասեր՝ էս ինչ չիլիաղ տեղ է: Բա ամոթ չի: Մեր պատիվն է երկաթուղու պատիվը»:

Պատվի ու թասիբի մարդ է Խորեն Ավետիսյանը, ու պատվով էլ աշխատել է երկաթուղում ավելի քան 60 տարի: 90-ականների թուրքի ժամանակ տանտիրոջ սրտացավությամբ հսկեց ու պահպանեց իր տունը՝ երկաթուղին: Տանելու շատ քան կար, թափթիղների համար էլ հարմար պահ էր: Չինվորի նման կողծը դեմ տվեց, կանգնեց վտանգին դեմ-հանդիման, ու շատ քան իր տեղում մնաց, ու շատ քան պահպանվեց: Ինքն է ասում. «Մի քար անգամ, երկաթի կամ ապակու մի կտոր տեղից չչարժվեց: Ես դա համարում եմ իմ կյանքի ամենակարևոր գործը»:

Մեծացել է երկաթուղայինի ընտանիքում: 1950-ին ավարտել է Լենինականի երկաթուղու տեխնիկումը և մի խումբ շրջանավարտների հետ, նրանց թվում և Համբարձում Նանդիջանը, մեկնել էր խոստացած անցնելով Դոնբասի երկաթուղում: Քայլ առ քայլ առաջ գնալով հասել էր կայարանագլխի տեղակալի պաշտոնին, երբ Հայաստանից տխուր լուր ասավ՝ մայրը հիվանդ է: Համոզել են, քնակարան ու պաշտոնի բարձրացում խոստացել, որ չհեռանա: Մնացել է անդրդվելի, հալալ կարճակեր գավակը եկել հասել է մորը... Կարիքան շարունակել է հայկական երկաթուղում: 22 տարի անընդմեջ Երևանի կայարանագլխի տեղակալը՝ օպերատիվ աշխատանքների գծով: Չէր կարող, Խորեն Ավետիսյանը չէր կարող առանց երկաթուղու: Չէր կարող, երկաթուղին չէր կարող առանց Խորեն Ավետիսյանի: Փակ աչքերով գիտեր երկաթուղու ողջ անցուդարձը, և պատվավոր երկաթուղայինին տրից գտան և ասացին՝ դու պետք է տնօրինես երկաթուղու թանգարանը:

Երկաթուղին Խորեն Ավետիսյանին համար ամեն ինչ է՝ սիրված քնազավառ, անտիխարինելի աշխատանք, կյանքի իմաստ: Երկաթուղին 87-ամյա այս մարդու ողջ կյանքն է: Նրա բոլոր գույցները երկաթուղու մասին են, նրա մտորումների թեման երկաթուղին է: Ինչից էլ խոսես նրա հետ, վայրկյաններ անց նա ինքնաբերաբար կանցնի երկաթուղուն: Ռեզում է, որ բոլորը հասկանան երկաթուղու նշանակությունը: Մի հետաքրքիր միտք-հաշվարկ ունի, որ սիրում է կրկնել և վերջերս էլ ասել է թանգարան էրկաթուղու նկատմամբ աշակերտներին. «Սիրելի աշակերտ, դու որ այսօր մի կտոր հաց ես ուտում, երկաթուղու շնորհիվ է: Մեկ վագոն ցորենը Բաթումից Երևան հասցնելու համար կպահանջվի 6 տոննայանոց 11 ավտոմեքենա, մինչդեռ մեկ վագոնով կարելի է տեղափոխել 60 տ ցորեն: Դե հիմա գնացք, մտացեք ու հասկացեք, թե ինչ է երկաթուղին»:

Լենինականից է Խորեն Ավետիսյանը՝ լենինականցու հատկանիշներով, ավանդապաշտությամբ, ճշտապահությամբ, օրինապաշտությամբ: Այս բոլորը միասին նրա համար կարևոր մի որակ են՝ կարգապահություն: Եվ ուզում է ու ջանում, որ երկաթուղի եկող նորերը նախորդների այս որակներն ունենան և իրենց պես սիրեն երկաթուղին: Ռեզում է, որ հայրենասեր լինեն, կապված ու նվիրված իրենց երկրին: Իր երեխաներին նա այդպես է դաստիարակել: Միս փաստը՝ երկու օրու սագետ զավակները Հայաստանում են: «Դե տեսեք, հպարտանում է, դա իմ դաստիարակությունն ու իմ ազդեցությունն է»:

Սուսաննա Մարտիրոսյան



1

Պոլյակով սոլյուշի	1	Օպերա 3 օրվա օպերա Վ. Արտուրյան	Ֆիլմի մասին	«Обстоятели»	Տոնախմբի անունը	Տուրքի քաղաք	Փոքր անուշիակ	Ուրբաթը	Սերգեյ Գրադսկու ֆիլմ	Մեծ քաղաք	Սերգեյ Գրադսկու ֆիլմ	Պոնյոմո	Քարտեզի օբյեկտ	Բերքի տեսակ	Ռուսական ֆիլմ	Կարգի տեսակ	Ռուսական ֆիլմ	Գրքի տեսակ	Կարգի տեսակ
Սեյաթ	Շտապ օգնություն	Բալետի «Մեծ ծառ»	Սոցիալական մարտի տեսակ	Սեյաթ	Սեյաթ	Սեյաթ	Սեյաթ	Սեյաթ	Սեյաթ	Սեյաթ	Սեյաթ	Սեյաթ	Սեյաթ	Սեյաթ	Սեյաթ	Սեյաթ	Սեյաթ	Սեյաթ	Սեյաթ

2

Ամեն մի տոն ձեռքբերումները ծանրութեթև անելու, անցյալն ամփոփելու ու ներկան զնահատելու լավ առիթ է: Երկաթուղայինների տոնն, ահա, այսպիսի մտորումների տեղիք տվեց:

Պատմական ակնարկ

Հայաստանյան երկաթուղու ստեղծումը, ըստ ամենայնի, կապված է 19-րդ դարավերջի պատմական նշանակալի անցքերի հետ: Այն ուղղակիորեն ասելով՝ 1878 թվականին Ռուսաստանի* Թուրքիայի դեմ տարած հաղթանակին, որի արդյունքում վեց վիլայեթ անցավ Հայաստանին: Նման իրադրությունը ինքնին առաջ բերեց երկաթուղու ստեղծման անհրաժեշտություն՝ ձեռք բերածը պահպանել էր պետք: Այսպիսով՝ սկսվեց երկաթուղու շինարարությունը, և արդեն դարավերջին մոտ՝ 1897-ի օգոստոսին, Ջաջուռի թունելի հորատանցքերը իրար միացան: Մեկ տարի անց, Լոռվա լեռնանցքում, Դեբեդ գետի ծախս ափին, շահագործման հանձնվեց Ջամարուփ կամուրջը, և կամուրջով անցավ առաջին գնացքը: Ամիսներ անց պատրաստ էր նաև Ղարաբաղի (այժմ Վանաձոր) ձգվող երկաթգիծը, Թիֆլիս-Ղարաբաղի սառը մակմեկնարկը տրված էր: 1898-ի փետրվարին առաջին գնացքը Թիֆլիսից մտավ Ալեքսանդրապոլ: 1895-ից Հայաստանի տարածքում սկսված երկաթուղու շինարարությունը ցարական Ռուսաստանն ավարտեց 8 տարում՝ 1908 թվականին, շահագործման հանձնվեց Թիֆլիս-Ալաշիրտի-Ալեքսանդրապոլ-Ղարա սոլեգիծը՝ 394 կմ ընդհանուր երկարությամբ:

Երկաթուղայինների նվիրումը փրկեց երկաթուղին

Անցած դարի 90-ականներին տեղի ունեցած համակարգային փոփոխությունները, հասարակական-քաղաքական վայրիվերումներն իրենց օղակի մեջ առան նաև երկաթուղին՝ զգալիորեն կրճատելով համակարգի գործունեությունն ու նվազեցնելով աշխատանքի արդյունավետությունը: Եվ եթե երկաթուղու այսօրիական խեղճանալը իր օբյեկտիվ պատճառներն ունեռ՝ պայմանավորված վերոնշյալ իրադարձություններով և, որպես դրանց հետևանք, որոշակի անխուսափելի իրողություններով, ապա, բարեբախտաբար, մեծ իմաստով հաջողվեց խուսափել սուբյեկտիվ գործոններով պայմանավորված ավերածություններից ու վնասներից: Տեսնական այնպիսի բարդ իրավիճակում, երբ արտադրական ձեռնարկությունները զանգվածաբար փակվում էին, գույքը վաճառվում, երկաթուղու աշխատակիցները կամավոր ու անծնվիրաբար դարձան համակարգի յուրօրինակ պահապաններ: Ամեն մեկն իր տեղում իր չափով զգոն ու

Հայաստանյան երկաթուղու երեկն ու այսօրը

- 2009-2014 թթ ՀԿԵ-ում կատարվել է 245 մլն դոլարի ներդրում:
- Կառուցվել է ժամանակակից տեխնոլոգիայով հազեցած Ջամարուփ նոր կամուրջը՝ 253 մ երկարությամբ:
- Արդիականացվել են բոլոր տեսակի 700 միավոր բեռնատար վագոնները:
- Արդիականացվել է 36 միավոր շարժակազմ և 27 միավոր ուղևորատար վագոն:

աչալուրջ եղավ, եղավ սրտացավ: Հսկեցին, պահպանեցին, կզիվ տվեցին ու շատ քան փրկեցին, թե՛ շարժակազմը, թե՛ փակ վագոնները: Պահպանվեցին էլեկտրաքարշակները, որոնք մեծ քանակությամբ պղինձ էին պարունակում, պահպանվեցին պղնձե լարերը, երկաթյա ռելսերը, որոնք կարող էին հանել և հանձնել որպես մետաղի ջարդոն: Միևյեթե հայտնի է, թե ինչ տեղի ունեցավ հարևան Վրաստանում, երկաթուղու որոշ հատվածներից հանված ռելսերը հենց այդ քախտին արժանացան:

Այդուհետ արվում էր հնարավորն ու անհնարը ոչ միայն երկաթուղու ունեցվածքը պահպանելու, այլև այն կենսունակ պահելու համար: Հայ երկաթուղայինների էստրիդիզմը 90-ականներին փրկեց Հայաստանը: Այդ տարիներին Հայաստանի երկաթուղու պետ, երջանկահիշատակ Համբարձում Ղանդիլյանը ինձ գործուղեց Փոթի և Բաթումի նավահանգիստներ՝ գտնելու և գործարկելու նոր երկաթուղային ուղիներ, որպեսզի Հայաստանի համար խիստ անհրաժեշտ բեռները տեղ հասնեն (չմոտանանք, որ նախկինում գործող միջպետական սահմանային չորս հանգույցներից կենսունակ էր միայն մեկը):

Նանուր ջանքերով

Երկաթուղու համար նորից լավ ժամանակներ եկան, այն հանձնվեց օտարական երկաթուղու կոնսուսիոն կատավարմանը, և սկիզբ առան հայաստանյան երկաթուղու բարենորոգման աշխատանքները: Վերանորոգվեց երկաթուղու ընդհանուր երկարության (726 կմ) շուրջ 60 %-ը: Հիմնատրոգման ենթարկվեցին մի քանի տասնյակ կիլոմետր զծային հատվածներ: Ձգայի ներդրումներ կատարվեցին ինչպես ինֆրակառուցվածքների, այնպես էլ շարժակազմի նորացման ուղղությամբ: Միփարոներով հաշվվող՝ երկաթուղու արդիականացմանն ուղղված ծրագրերն ու ներդրումներն այսօր էլ շարունակական են: Ակնհայտ են ուղևորափոխադրումների և դրա հետ կապված այլ ծառայությունների



բարելավման աշխատանքները՝ սպասարկման որակը հայաստանյան երկաթուղում միջազգային մակարդակի հասցնելու իստակ շեշտադրմամբ: Ուղևորն այս ամենը տեսնում ու զգում է կառամատուց ուրբ դնելու պահից իսկ: Տարիների նպատակալայց ու տրեսաշան աշխատանքի շնորհիվ այսօր արդեն դժվար թե գտնվի սպասարկման ոլորտին վերաբերող որևէ հարց, որի պատասխանը, այն էլ՝ սպառիչ ու բազմակողմանի պատասխանը, չստանա այն հայցող ուղևորը: Մի խոսքով՝ ներկայիս հայաստանյան երկաթուղում հաջողություններն ուղղակի աղաղակող են, և դրանում առկա են բոլորի ջանքերը՝ գծի բանվորից, կայարանատան հերթապահից մինչև կայարանապետ ու երկաթուղու պետ:

Տոնական մտորումներ

Տոնական տրամադրության մեջ, մտորումներից բացի, թեժանում են նաև ցանկություններն ու ակնկալիքները... Ո՛ր է թե, և տա Աստված, որ մեր տնտեսությունն սկսի աճել և դրան զուգահեռ աճեն քեռնափոխադրումների ծավալները: Ո՛ր է թե՛ հասարակական-քաղաքական իրավիճակներ փոխվեն, և Հայաստանի երկաթուղին, ինչպես հին ու բարի ժամանակներում, զեա՛, զեա՛՝ հասնի...

- Արագությունը մեծացել է 40 %-ով:
- Գնացքի քաշը մեծացել է 35 %-ով:
- Երկաթուղային փոխադրումների մասն աճել է մինչև 36%:
- Բեռնարկղային փոխադրումներն աճել են 1.8 անգամ:
- 2008 թ. տեղափոխվել է 28.000, 2014-ին՝ 60.000 ուղևոր:

Մերն ու նվիրումը երկաթուղու հանդեպ հայ երկաթուղայինին փոխանցվել է սերնդներում ու դարձել հավատամք, ապրելու ու աշխատելու կերպ: Այսօր էլ մեր երկաթուղայինների զավակները՝ մասնագիտական կրթություն ստացած երիտասարդներ, այդպիսի սիրով ու նվիրումով համալրում են երկաթուղայինների շարքերը՝ յուրացնելով ոլորտում հաստատված ավելի քան մեկդարյա ավանդույթները ու դասալով երկաթուղու պարճանը: Որպես տոնական ցանկություն ու մարզանք կուզենայի, որ էլ ավելի շատ երիտասարդներ իրենց հայացքը այլ մասնագիտությունների և կամ դուրս հառելու փոխարեն թեքեն դեպի երկաթուղի և շարունակեն հայաստանյան երկաթուղու փառավոր կենսագրությունը: Ընդհանուր բոլորիս տոնը:

Նիկոլայ Տեր-Վարապետյան

ПОЗДРАВЛЯЕМ НАШИХ ЮБИЛЯРОВ

- 1 августа Петросян Мариета Тогомоновна, специалист по кадрам 1-ой кат. ЛСО "Гюмри"
- 1 августа Адамян Аранк Арамович, глкондуктор 5-го разр. ЛСО "Ереван"
- 4 августа Алоян Самвел Серезаевич, слесарь по ремонту электрических аппаратов 5-го разряда Гюмрийского вагонного депо
- 7 августа Маргарян Артур Жоравич, водитель гр. а/маш. Ванадзорской дистанции пути
- 8 августа Погосян Мкртыч Артаваздович, слесарь 5-го разряда Гюмрийского вагонного депо
- 12 августа Торосян Гагик Наполеонович, деж. п/п Гюмрийской дистанции пути
- 13 августа Апинян Меланья Карленовна, инженер по орг. и норм. труда Ванадзорской дистанции пути
- 13 августа Егниазарян Гаруш Ашотович, зам. начальника отдела - начальник КБРМ Службы безопасности
- 14 августа Барсесян Грачья Ваникович, ДСП "Санаин"
- 15 августа Авоян Гегецик Миансовна, тов. кассир ЛСО "Ванадзор"
- 16 августа Гшян Асмик Маратовна, инженер АСУ 1-ой категории Дорожного центра "Диагностика"
- 19 августа Какосян Арташ Айказович, ОВР 4-го разряда слесарь 5-го разряда Гюмрийского вагонного депо
- 20 августа Казарян Эдик Виликович, старший ОВР 5-го разряда слесарь 5-го разряда Гюмрийского вагонного депо
- 20 августа Манукуян Артуша Манукович, деж. эл. механик Предприятия электрификации и энергоснабжения
- 20 августа Хачатрян Рудик Инверович, слесарь 5-го разряда Гюмрийского вагонного депо
- 21 августа Варданян Павлуш Гайкович, приемосдатчик грузов, товарный кассир ЛСО "Гюмри"
- 25 августа Хачатрян Герасим Хачикович, машинист эл.воза Ереванского участка Гюмрийского локомотивного депо
- 25 августа Чароян Левон Серезаевич, электромонтер 6-го разряда редпрития автоматикки, телемеханики и связи
- 26 августа Дарбинян Лерник Серезаевич, инженер 1-ой категории по охране труда и производственной безопасности производственного участка ВЧДз-Масис
- 30 августа Арутюнян Самвел Ваганович, д/п Ереванской дистанции пути
- 30 августа Баберцяи Ваник Григоревич, м/п Ереванской дистанции пути
- 30 августа Захарян Рипсиме Орбеловна, специалист по делопроизводству 1-ой категории аппарата ЮКЖД
- 30 августа Оганян Аветик Володыевич, начальник отдела Службы безопасности
- 31 августа Саргсян Вардан Серезаевич, машинист пескоподающей установки 4-го разряда Гюмрийского локомотивного депо

Հայաստանի ԵՐԿԱՅՈՒՂԱՅԻՆ

ԳԿԵ ՓԲԸ-ի կորպորատիվ ամսաթերթ

Խմբագրական խորհուրդ

Համարի պատասխանատու՝ **Վարդան Ալոյան**

Լուսանկարները՝ **Հարություն Նազարյանի**

Սրբագրիչ՝ **Մանուշ Բաբայան**

Խմբագրության հասցեն՝ **ՀՀ, Երևան, Տիգրան Մեծի պող. 50**

Հեռ.՝ (010) 57-50-02

Էլ. փոստ՝ **pr@arway.am, ukzhdpresoffice@inbox.ru**

Ծավալը՝ 2 տպագրական մամուլ

Տպաքանակը՝ 800 օրինակ

Ստորագրված է տպագրության՝ **08.08.2015 թ.**

Տպագրված է «Լինո Փրինթինգ Սերվիս» ՍՊԸ տպարանում