

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ

ՀԿԵ ՓԲԸ-ի թերթ
ՍԵՊՏԵՄԲԵՐ-ՂԵԿՏԵՄԲԵՐ, 2020

ՀԱՐԳԵԼԻ ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆՆԵՐ, ԳՈՐԾԸՆԿԵՐՆԵՐ, ՎԵՏԵՐԱՆՆԵՐ.

Ա ն ց ն ո ղ 2020 թվականը դժվար էր երկաթուղու և Հայաստանի համար: Անցնող տարում հանրապետությունը ստիպված էր դիմակայել ոչ միայն կորոնավիրուսային համաճարակին, որի հետ բախվել էր ամբողջ աշխարհը, տնտեսական դժվարությունների, այլև մասնակցել Արցախյան նոր պատերազմին: Այս ամենը մեծ փորձություն դարձավ ինչպես հայ ժողովրդի համար, որը սովեց իր ողջ ուժն ու հնարավորությունները՝ նյութական, ֆիզիկական, բարոյական, այնպես էլ երկաթուղու աշխատողների համար, ովքեր, ինչպես և միշտ, անտարբեր չմնացին: Մեր աշխատակիցները մեկնում էին առաջնագիծ, հավաքում մարդասիրական և նյութական օգնություն, ամեն կերպ աջակցում կարիքավորներին:

Այս տարին, ցավոք, կորուստների տարի էր: Դրանց մի մասն անդառնալի են, բայց այդ կորուստները պետք է վերապրել և առաջ շարժվել՝ աշխատել երկաթուղային ենթակառուցվածքի և երկրի զարգացման համար: Դրա համար մեզ անհրաժեշտ է միասնություն, ընդհանուր աշխատանք՝ ի շահ Հայաստանի: Համոզված են, որ երկաթուղայինների մեծ, միասնական ու ամուր ընտանիքը կրկին նշանակալի ներդրում կունենա մեր ապագա հաղթանակների և նվաճումների մեջ: 2021 թվականը լինելու է համառ և քրտնաջան աշխատանքի տարի, բայց միայն այս աշխատանքը կդառնա հաջողության ճանապարհը:

Ձեզ և ձեր ընտանիքներին անկեղծորեն մաղթում եմ երջանկություն, առողջություն, ուրախություն նոր տարում: Թող 2021 թվականը լինի նվաճումների և նոր բարձունքների, հաջողությունների, բարեկեցության և բարգավաճման ժամանակ:

Հարգանքներով՝ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ գլխավոր տնօրեն Ա. Վ. Մելնիկով



ԵՐԿԱԹՈՒՂԻՆ ԵՐԿԱԹԵ ԿԱՄՔԻՆ Է ԵՆԹԱՐԿՎՈՒՄ

Երևանի երկաթուղային կայարանի կառուցատույց: Ճիշտ ժամանակին կայարան է հասնում Երևան-Գյումրի-Երևան ուղղությամբ աշխատող մերձքաղաքային ԷՊ2Գ էլեկտրագնացքը: Ժամանելուն պես ուղևորները հերթ են շարվում, որպեսզի ուղեկցորդը չափի ջերմաստիճանը մինչ վագոն նստելը: Ի վերջո, կարանտինը շարունակվում է, իսկ դա նշանակում է, որ կանխարգելիչ միջոցառումները պետք է խստորեն պահպանվեն: Քաղաքացիների նման կարգապահությունն ու ճշտապահությունը հաճելիորեն զարմացնում են: Երևանի երկաթուղում այլ կերպ չի լինում:

Քանի որ չվացուցակի համաձայն, էլեկտրագնացքը կայարանից պիտի մեկնի 14:25-ին, մենք դեռ ժամանակ ունեցանք ծանոթանալ մարդու, ով արդեն 40 տարի աշխատում է որպես գնացքի մեքենավար: Ինձ թվում էր, որ երկար տարիներ էլեկտրագնացք վարող մարդը պետք է առնվազն հոգնած լինի առօրյայից: Բայց Հարավկովկասյան երկաթուղու (ՀԿԵ) մարդատար էլեկտրագնացքի մեքենավար Աշոտ Սարգսյանը ժպտալով դիմավորեց մեզ, բավականին թարմ տեսք ուներ, իսկ նրա աշխատանքային ոգուն կարելի էր միայն նախանձել: «Երկաթուղում պատահական հայտնվեցի, բայց երկար մնացի», - կատակից սկսում է մեր ծանոթությունը մեքենավարը:

Հայտնի փաստ է, որ սովորաբար երկաթուղին Հարմարությունը 2-րդ էջ.



տը, դժվար է ասել, սակայն որ նա այստեղ գտել էր իր տեղը, իսկ ուրտը իր տիրույթը, այլ կարծիք չի կարող: Ապացույցը՝ համակարգում նրա շուրջ կենդանի գործունեությունը:

Միջնակարգն ավարտելուց հետո երկաթուղայինի մասնագիտություն ստացած երիտասարդը աշխատանքի է գործուղվել Դոնեցկի երկաթուղու հանգույցներից մեկում՝ օպերատորից հասնելով կայարանապետի պաշտոնի: Մասնագիտության մեջ խորանալու, գիտելիքներն համալրելու ձգտումը նրան տարել է Թբիլիսիի երկաթուղային

ՀԱՄԲԱՐՁՈՒՄ ՂԱՆԴԻԼՅԱՆ ՀԻՇԱՏԱԿԻ ԽՈՍՔ

Հիշենք՝ մեզանում այսպիսի մարդ է եղել Քիչ անց կտեսնենք՝ ինչպիսի մարդ, իսկ մինչ այդ գնանք մի փոքր հեռուն՝ Ղանդիլյան գերդաստանի խորքերը:

Արմատներով Արևմտահայաստանից են՝ մշեցի: Հայրենի բնօրրանից տեղահանված և օտար ափեր քշված հազարավորների հետ այս գերդաստանն էլ տարագիր է դարձել ու հաստատվել Կրասնոդարի մարզի Արմավիր քաղաքում: Հասարակ բանվորի ընտանիքում մեծացող 12 զավակներից մեկին՝ Համբարձումին, ինչո՞վ էր հրապուրել երկաթուղու ոլոր-

տրանսպորտի ինստիտուտ, որն ավարտելով շարունակել է որպես կայարանապետ պաշտոնավարել երկաթուղու Հարավարևելյան, Մերձվոլգյան և Աստրախանի հանգույցներում:

Տեղափոխվելով Հայաստան՝ 1972-ին Համբարձում Ղանդիլյանը նշանակվել է Աստրակովկասյան երկաթուղու Երևանի բաժանմունքի պետ և գլխավորել այն մինչև իր կյանքի վերջը, ու այդ ողջ ընթացքում նրա շուրջ լեգենդներ են հյուսվել, արտասովոր պատմություններ են պատմվել նրա կառավարման ու կազմակերպչական բացառիկ հմտության մասին,

Հարմարությունը 3-րդ էջ.

ԵՆԹԱՐԿՎՈՒՄ Է ԵՐԿԱԹԵ ԿԱՄՔԻՆ

ընտրում են երկաթուղայինների ընտանիքներում մեծացածները, բայց Սարգսյանի պատմությունը տարբերվում է ժառանգական երկաթուղայինների ճակատագրից: «Մեր տոհմում մեքենավարներ չկային, մեր հարազատներից ոչ մեկը երբևէ չէր աշխատել երկաթուղում: Բայց դեռ դպրոցական տարիներին ես հասկացա, որ ուզում եմ գնացքի մեքենավար դառնալ: Ժամանակն այդպիսին էր: Ընդունվեցի երկաթուղու տեխնիկում, որտեղ նախկինում կոչվում էին մեր երկաթուղու կադրերը», - ասում է նա:

Երկաթուղում երկամյա պրակտիկայից հետո նրան կանչեցին զինվորական ծառայության: Հատկանշական է, որ բանակում երկու տարի ծառայելուց հետո նրա մտադրությունները չփոխվեցին, և նա վերադարձավ երկաթուղի: Բայց, սահմանված կարգի համաձայն, սկսեց աշխատել որպես մեքենավարի օգնական: 4 տարի աշխատելուց հետո Սարգսյանին վստահվել է բեռնատար գնացքի կառավարումը, իսկ որոշ ժամանակ անց՝ նաև մարդատար գնացքը:

«Միանգամից մեքենավար չեմ դառնում: Պետք է առնվազն 2 տարի աշխատել որպես մեքենավարի օգնական: Ինչ-որ մեկը այս պաշտոնում մնում է 10 տարի, իսկ երբեմն՝ ցմահ: Ամեն ինչ կախված է նրանից, թե արդյոք մարդը կարողացել է մեքենավարի մասնագիտության համար անհրաժեշտ որակներ ձեռք բերել, պահանջները բավականին բարձր են», - նշեց նա:

Աշտ Սարգսյանի հետ մենք զրուցում էինք կայարաններում կանգառների ժամանակ, քանի որ ինձ զգուշացրել էին, որ էլեկտրագնացքը վարելիս մեքենավարին չի կարելի շեղել: Այնպես որ, երբ էլեկտրագնացքը ճանապարհի ընկավ, ես խոնարհորեն հետևում էի մեքենավարի աշխատանքի ճարտարությանը՝ համեմատելով այդ հեշտությունը շարժակազմի քաշի հետ: Հետևելով փոփոխվող պատկերներին, ինձ թվում էր, որ կամաց-կամաց սկսում եմ հասկանալ երկաթուղու «ռոմանտիկան», որի մասին այդքան հաճախ են խոսում:

Սակայն, այդ ռոմանտիկան հասանելի է միայն ուղևորներին. մեքենավարի ամբողջ ուշադրությունը պետք է կենտրոնացվի շարժակազմի կառավարման վրա, ինչը առաջին հերթին ենթադրում է պատասխանատվություն մարդկանց կյանքի համար: «Երբ կողքից ես նայում, թվում է, թե հեշտ է, բայց իրականում դա քրտնաջան աշխատանք է», - կիսվում է մեզ հետ փորձառու մեքենավարը:

Մեր ուղևորությունը շակներից է սկսվում: Կայարանից մեկնելով, Սարգսյանը ողջունեց զուգահեռ գծով շարժվող մետրոյի գնացքը: Մի տեսակ մասնագիտական համերաշխություն է՝ չնայած շարժակազմի դասերի տարբերությանը: Հերթական, բայց արդեն նախագուշակական ազդանշանով, մեր մեքենավարը արձագանքեց երկաթուղային գծերի վրայով վազող մի կնոջը:

«Ցավոք, սա մեզ մոտ սովորական բան է, երբ երեխաները խաղում են ռելսերի վրա, մարդիկ անցնում են երկաթուղային գծերով, կամ ընտանի կենդանիներ են ճանապարհ դուրս գալիս: Եղել են նույնիսկ դեպքեր, երբ երիտասարդները մեքենաներով դուրս էին գալիս գծեր՝ չարձագանքելով նախագուշակական ազդանշաններին: Նման դեպքերում մեքենավարը պետք է գործի ճշգրիտ և գրագետ, նա

միշտ պետք է ունենա մեկ, բայց ճիշտ որոշում: 40 տարվա ընթացքում մի անգամ չի, որ ստիպված եմ եղել արտակարգ արգելափակել: Բայց ցավալին այն է, որ մարդիկ չեն հասկանում, որ գնացքը չի կարող միանգամից կանգնել: Ուստի, ցավոք, մարդկային նման անկարգությունների պատճառով երկաթուղում ՇՏՊ-ները նույնքան անխուսափելի են, որքան մարդկային զոհերը», - ասաց նա:

Էլեկտրագնացքի մեքենավար Սարգսյանի աշխատատեղն այսօր իրենից ներկայացնում է ժամանակակից սարքավորումներով և բազմաֆունկցիոնալ պոլիտով հագեցած կաբին՝ բազմաթիվ մոնիտորներով, անջատիչներով և կառավարման, ավտորոշման և անվտանգության համալիրով: Բացի այդ, էլեկտրաքարշն ունի մեքենավարի առողջական վիճակի ավտորոշման համակարգ, իսկ

ամենակարևորը, երկաթուղում աշխատելու ցանկություն: Առանց ցանկության ոչինչ չի ստացվի», - ասում է մեքենավարը:

Միթե, երբեք չեք ցանկացել փոխել այս հորիզոնները կամ գնալ այլ երկիր: «Ան այսօր ես նման միտք չեմ ունեցել, - նկատում է երկաթուղայինը: - Եվ հայրենիքը երբեք չի կարող ձանձրացնել, ընդհակառակը, հանդարտեցնում է»:

Ջրույցի համար քիչ ժամանակ էր մնացել, մենք պեք է իջնեինք Արմավիրի կայարանում, այնպես որ զրույցի ավարտին հասցրեցի հարցնել միայն բեռնատար և ուղևորատար գնացքների կառավարման տարբերության մասին: Ինչին նա պատասխանեց, որ շարժակազմի նպատակային տարբերությունից ելնելով՝ յուրաքանչյուրի կառավարումն ունի իր դժվարություններն ու առանձնահատկությունները:



SCR OJSC / HARUTYUN NAZARYAN

նորմայից որևէ շեղման դեպքում դա ակնթարթորեն ազդարարում է դրա մասին:

«Եթե ուշադրությունս շեղվում է, համակարգը անմիջապես արձագանքում է», - ծիծաղում է նա՝ ցույց տալով դաստակին ամրացված սենսորը: Իսկ եթե, օրինակ, մեքենավարի ճշումը իջնում է, անվտանգության նկատառումներից ելնելով, շարժակազմը կարող է նույնիսկ կանգ առնել:

Սակայն, ինչպես խոստովանում է մեր զրուցակիցը, տեխնոլոգիական զարգացումը որևէ կտրուկ փոփոխություն չի մտցրել նրա աշխատանքում, և նա չի հիշում աշխատանքի հետ կապված դժվարություններ Խորհրդային Միության ժամանակներում: «Այո, որոշ ժամանակ պահանջվեց նոր տեխնիկային սովորելու համար: Բայց մեզանից, ինչպես այն ժամանակ, այնպես էլ հիմա, պահանջվում է բարձր կարգապահություն և տեխնիկայի նկատմամբ զգուշավորություն: Չնայած իր ամբողջ կառուցվածքին, տեխնիկան շատ զգայուն է: Այս աշխատանքը պահանջում է նաև լավ առողջություն և,

«Մարդկանց հետ պատասխանատվությունն ավելի բարձր է», - կրկին հիշեցրեց իր և պատասխանատվության մասին մեքենավարի օգնականը: Նրա ղեկավարը չհակասեց նրան, բայց հանգիստ շարունակում էր մանևրել՝ նայելով իրեն ծանոթ հորիզոններին: Իսկ ինձ չէր թողնում այս անսասանության և մասնագիտության հանդեպ նվիրվածության հանդեպ հարգանքի զգացումը:

Ինչպես և պայմանավորվեցինք, մենք հրաժեշտ տվեցինք նրանց Արմավիրի երկաթուղային կայարանում: Բայց Երևան վերադառնալուց պես ես հասկացա, որ եթե նույնիսկ չհասցրեցի մեքենավարին բոլոր հարցերը տալ, մի բան ինձ համար ակնհայտ դարձավ այս ճանապարհորդությունից հետո: Հավանաբար, սա ամենակարևորն է, ինչը պետք է իմանալ այս մասնագիտության մասին. երկաթուղին ենթարկվում է միայն երկաթյա կամք ունեցող մարդկանց, ինչպիսին է էլեկտրագնացքի մեքենավար Աշտ Սարգսյանը:

ArmlInfo

2020 թվականի 44-օրյա Արցախյան պատերազմն արդեն անվանում են Երկրորդ Արցախյան: Այն արդեն ամուր մտել է հասարակ մարդկանց կյանք: Այս պատերազմը դարձավ հայ ժողովրդի պատմության բաղկացուցիչ մասը, երբ մեր ժողովուրդը կրկին անգամ ստիպ-

ԱՄԲՈՂՋ ԿՈՆԵԿՏԻԿՈՎ



ված էր պայքարել իր գոյության և պետության համար: Այս պայքարին, ինչպես միշտ, մասնակցում էին երկաթուղայինները: Մասնակցում էին ֆինանսապես՝ ակտիվորեն միջոցներ փոխանցելով «Հայաստան» համահայկական հիմնադրամի հաշիվներին, հումանիտար օգնություն հավաքեցին արցախցիների համար, մասնակցեցին անձամբ՝ մեկնելով առաջնագիծ:

Հարավկովկասյան երկաթուղու 174 աշխատակից կամավոր կամ զորակոչով մեկնել է Արցախ: Նրանցից շատերը պատերազմում նորեկներ չեն. 109 երկաթուղայիններ մասնակցել են 2016-ի ապրիլյան պատերազմին, իսկ 94-ը Արցախյան առաջին ազատամարտի վետերաններ են:

Պատերազմն անհնար է առանց կորուստների: Երկաթուղու 10 աշխատակից վիրավորվել են, մեկը՝ զոհվել: Ամառահացածը Սումբուլյան Սամվել Թովմասին է, «ՀԿԵ» ՓԲԸ Երևան - թիվ 1 թիմի ղեկավարի տեղակալն է:

Երկու երեխաների 51-ամյա հայրը երկաթուղում աշխատել է 2005 թվականի սկզբից: Եղել էր հրաձիգ, «Հայկական երկաթուղի» ՓԲԸ - «Ուղեմասի պահպանության» ջոկատի ղեկավար, այնուհետև թիմի պետի տեղակալ և պետ, Անվտանգության ծառայության Մասիսի և Երևանի թիվ 2 և թիվ 1 թիմերի պահակախմբերի պետ:

Մեր ցավակցությունները Սամվել Սումբուլյանի հարազատներին և մտերիմներին:

ՀԱՄԲԱՐՁՈՒՄ ՂԱՆԴԻԼՅԱՆ ՅԻՇԱՏԱԿԻ ԽՈՍՔ

Ի շահ գործի՝ անկարելին հնարավոր դարձնելու նրա արտասովոր հունարի մասին: Իսկապես, դա հունար էր, յուրահատուկ կարողություն, որ կարելի է դանդիլյանական առանձնաշնորհ համարել, որի շնորհիվ էլ Հայաստանի տրանսպորտային այս կարևոր կապուղին՝ երկաթուղին, երկրի օրհասական ու ծանրագույն պայմաններում գործեց անխափան: Եվ պատահական չէր, որ նրա օրոք երկաթուղային տրանսպորտը մեզանում բուռն զարգացում ապրեց. էլեկտրաֆիկացվեց ու ավտոմատացվեց ողջ համակարգը, կառուցվեցին նոր երկաթուղագծեր, բարենորոգվեց եղածը:

Ինչպիսի՞ տիտանական աշխատանք կատարվեց 1988-ի աղետալի երկրաշարժին հաջորդած ժամանակշրջանում: Ղանդիլյանի անմիջական ջանքերով և օրնիբուն հսկողությամբ ու հետևողականությամբ երկաթուղին շատ արագ վերականգնվեց՝ ապահովելով տարբեր հանրապետություններից Հայաստան ուղարկվող բեռների փոխադրումն ու բեռնաթափումը: Նրա կողմից հաստատված դրվածքի՝ կարգուկանոնի, պահանջկոտության, պատասխանատվության և անձնապես այդպիսին լինելու շնորհիվ էր, որ համակարգն հստակ գործեց նաև 90-ականների ոչ սակավադեպ դիվերսիոն պայթեցումների պայմաններում, երբ վթարված հատվածները վերականգնվում էին հնարավորինս կարճ ժամանակամիջոցում: Անձամբ էր հսկում աշխատանքը, 24 ժամ կայարանում էր, օրերով տան երես չէր տեսնում: Հնուտ բանակցող էր, դիվանագիտություն խաղալ գիտեր, շրջափակման ծանր

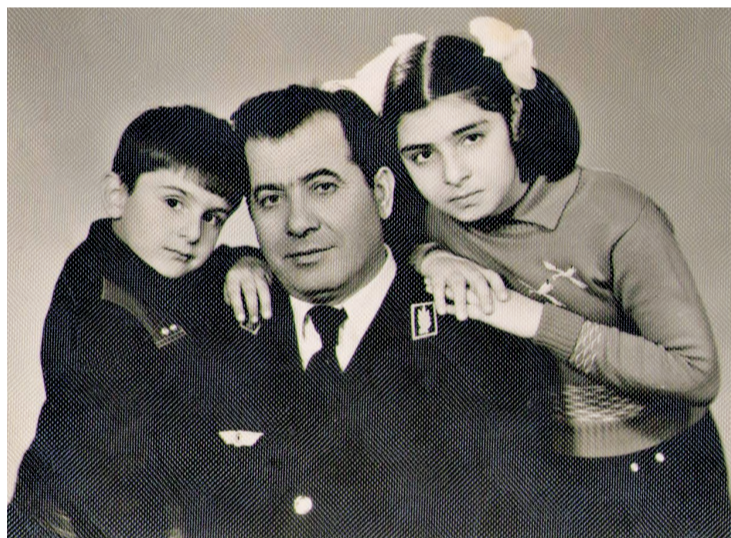
Հայրենասեր մարդ էր, երկրի շահը կարևորող: Նրան չէին մերժում. մի կարճ

զանգ, երկու խոսք, և հարցը կարգավորված էր: Ուրիշ կերպ չէր լինում՝ Ղանդիլյանն էր ասողը:

Սովետի կոմիվածքի մարդ էր, օրենքի մարդ, օրենքը հարգող ու պահպանող, պարտաճանաչ էր ու խստապահանջ, որ երբեմն կարող էր կոպտության հասնել, բայց այդ կոպտության տակ զգայուն հոգի կար, մարդու նկատմամբ արտացավություն ու բարություն;

Ու բոլորը ենթարկվում էին այդ խստությանը, չէին տրտնջում, ըմբռնում էին ու տանում: Որքան էլ անզիջում էր աշխատանքում թերացումների, անպատասխանատվության դեմ, թերացողին երբեք «զեռնով չէր տա», երեսին ամենայն խստությամբ ամեն ինչ կասեր, բայց չէր վնասի, ինչպես ասում են՝ «հացից չէր կտրի», մարդկայնորեն կօգներ ուղղվել: Նեղն ընկածն առանց երկմտելու կղիներ նրան: Նեղյալին, իր օգնության կարիքն ունեցողին անպատասխան չէր թողնի, կգտներ օգնելու ձևն ու միջոցը: Դա նրա մարդկային նկարագրի էական և ամենաբնորոշ դիմագիծն էր: Մարդուն ձեռք մեկնելու համար, ինչպես գյումրեցին կասեր՝ մի հատ էր: Նրա կողմից մշտապես մեծ ուշադրության են արժանացել աշխատողների բարեկեցության խնդիրները: Որդին պատմում է, թե հաճախ էր հատուկ գոհունակությամբ հիշում, որ դեռևս 90-ականների սկզբներին Երևանի երկաթուղու համակարգում ամբողջապես լուծված է եղել աշխատակիցներին բնակարանով ապահովելու խնդիրը:

Համբարձում Ղանդիլյանին ճանաչեմք նաև նրա որդու՝ Կառլենի խոսքում. «Մեր ընտանիքը հայկական ավանդական ընտանիք էր, պայծառ օջախ, ինչպես Ղանդիլյանների մեր մեծ գերդաստանը, աղու-հացով, հյուրընկալ, նրանք բոլորը ոսկի մարդիկ էին՝ աշխատող, պարզ ու ազնիվ: Մեր հարկի տակ ժպիտն ու հումորն անպակաս էին: Հայրս հազվադեպ էր մենակ սեղան նստում, մեկ էլ՝ ձայն կտար, ընկերները կգային-կհավաքվեին, ու երեկոն տուն կդառնար: Հորս համար ընտանիքը մեծ արժեք էր: Նրա համար արժեք էր նաև իր խոսքը՝ նրա հա-նա էր, չեն՝ չէ, արժեք էին մարդկային շիտակ հարաբերությունները, արդարն ու ճիշտը, ընկերությունը՝ ընկերներից ոչ մեկին չմոռացավ. ես այն եմ տեսել հորիցս: Տեսել եմ իր գործին նրա նվիրումը, նրա պարտաճանաչությունը, մարդասիրությունը: Բարձր պաշտոնում էլ մինչև վերջ մնաց պարզ ու հասարակ մարդ, իր երկու զավակներին՝ ինձ ու քրոջս՝ Նարինեին, նույն ոգով դաստիարակելով: Իր մեծ զբաղվածության մեջ նա ժամանակ էր գտնում հետևելու, որ մենք ճիշտ մեծանանք, լավ



օրերին, երբ բեռնված վագոնները կենճանապարհին էին մնում, կարողանում էր անգամ աղբբեջանցիների հետ լեզու գտնել: Դա մեծ գործ էր, քանի որ այդ բեռները կենսական կարևոր նշանակություն ունեին՝ հացահատիկ, ալյուր, մագուլ... Ղանդիլյանի առջև փակ դուռ չկար, անլուծելի խնդիր չկար, խոսքը գործություն ու ուժ ուներ: «Ты железный человек». Նրան այսպես բնութագրել է ժամանակի տրանսպորտի մինիստրը: Ամենավերին ասյաններում մեծ հեղինակություն ուներ: Ազատախոս, արդարամիտ մարդ էր, անհաշտ էր կեղծիքի ու խաբեության հետ:

դաստիարակություն ստանանք: Նա երբեք մեզ չգերադասեց, հայրս ինձ բոլի մեջ է պահել, և էս ամենի համար ես անչափ շնորհակալ եմ նրան: Հպարտություն է այսպիսի հոր զավակ լինելը», - մեր գրույցը եզրափակում է Կառլեն Ղանդիլյանը:

Տպավորիչ է ու հիշարժան Հայկական երկաթուղու թանգարանի տնօրեն Նիկոլայ Գրիգորյանի վերհուշը: «2004 թվականին, որպես երկաթուղու բեռնային բաժնի աշխատակից, գործուղվեցի Մարատով՝ կազմակերպելու Լիսնի ծրագրով նախատեսված մեծաքանակ նավթային բիտումի փոխադրումը Հայաստան: Մեզ օրական հարկավոր



էր գուրջապատ պատյան ունեցող 5-6 վագոն, և այդ խնդրանքով ես դիմեցի կայարանապետին, որն էլ գրեթե անլուծելի խնդիրներ դրեց իմ առջև: Դիմեցի բեռնափոխադրումների բաժնի պետին: Վերջինս, լսելով, որ Հայաստանից եմ, ընդգծված հարգանքով ընդունեց ինձ և խորհուրդ տվեց դիմել ճանապարհային բաժնի պետին: Այս պաշտոնյան էլ նկատելի հարգանքով վերաբերվեց և բարեհաճորեն ինձ առաջնորդելով կայարանապետին արահներից մեկը, որի աջունակ կողմերում փակցված էին երկաթուղայինների լուսանկարներ, ինձ անակնկալ հարց տվեց. «Դուք այս մարդկանցից ո՞ւմ եք ճանաչում»: Ակնթարթաբար հիշեցի, որ Համբարձում Աղասիչը ժամանակին եղել է Մերձվուլգյան երկաթուղու Երշով և Աստրախան հանգույցների կայարանապետը, և հուզված ասացի՝ պետք է, որ այստեղ լինի իմ ուսուցիչ՝ Համբարձում Ղանդիլյանի լուսանկարը: «Դուք ճիշտ եք, - ասաց նա, - և իմացեք, որ նա նաև իմ, ինչպես և քիչ առաջ Ձեզ ընդունած բաժնի պետի ուսուցիչն է եղել»: Արդեն իսկ ակնհայտ էր, որ առանձնահատուկ վերաբերմունքը Հայաստանից եկածին անկասկածաբար պայմանավորված էր Ղանդիլյանի անձով ու հեղինակությամբ, և շատ տարիներ անց էլ մարդիկ խորին ակնածանքով ու հարգանքով էին հիշում նրան: Իմ գրուցակիցն այնուհետ անմիջապես զանգահարեց կայարանապետին և կարգադրեց տրանսպորտը ինչ որ հարկն է: Պատկերացրեք իմ ուրախությունը՝ ուսուցիչս նաև այն աշխարհից կարողացավ օգուտ տալ երկրին»:

Իսկ մեզ մնում է հիշել ու չմոռանալ՝ մեզանում այսպիսի մարդ է եղել:

Մասնակա Մարտիրոսյան

ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՀԱՄԱԼՍԱՐԱՆԻ ԴԵՏ ՀԱՄԱՏԵՂ

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության աշխատակիցները «Մարքեթինգը երկաթուղային տրանսպորտում» դասընթացի շրջանակներում վերապատրաստվում են Հայաստանի պետական տնտեսագիտական համալսարանում:

- Ծրագիրը մշակված է հատուկ ՀԿԵ-ի համար և ներառում է
- «Մարքեթինգի կոնցեպցիան երկաթուղային տրանսպորտում»,
- «Մարքեթինգային հետազոտությունները տրանսպորտային շուկայում»,
- «Տրանսպորտային շուկայի հատվածավորումը»,
- «Դիվերսիֆիկացումը և դիֆերենցումը երկաթուղային տրանսպորտում»,
- «Մարքեթինգի համալիրի (ծրագրի) մշակումը»,
- «Մարքեթինգի կառավարումը երկաթուղային տրանսպորտում» թեմաները:

Նախագիծն իրականացվում է ՀԿԵ և ՀՊՏՀ միջև կնքված պայմանագրի շրջանակներում: Ընդհանուր առմամբ վերապատրաստում կանցնեն երկաթուղայինների հինգ խումբ, մասնակիցները կստանան հավաստագրեր:

ՀԿԵ-ում աշխատողների վերապատրաստմանը և որակավորման բարձրացմանը հատուկ ուշադրություն է դարձվում: Երկաթուղայինները համապատասխան ուսուցում և վերապատրաստում են անցնում ինչպես Հայաստանի առաջատար համալսարաններում, այնպես էլ սեփական բազայում՝ Ճանապարհային ուսուցման կենտրոնում, որը հաջողությամբ գործում է 2010 թվականից:



ԱՄՓՈՓԵՑԻՆ ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԸ ԵՒ ՆՇԱՄԱՐԵՑԻՆ ԱՆԵԼԻՔՆԵՐԸ

Կայացել է «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության աշխատողների արհեստակցական կազմակերպությունների միության 2-րդ համագումարը: Միջոցառման ընթացքում համագումարի մասնակիցները լսեցին ընկերության արհմիութենական կազմակերպությունների վերջին հինգ տարիների գործունեության հաշվետվությունը, ընտրեցին կազմակերպության նոր ղեկավար կազմը և նախանշեցին ապագա ծրագրերը:

Երկաթուղու շուրջ 3000 աշխատողների 98%-ը միավորող կազմակերպության նախագահ Ալբինա Մարտիրոսյանը ներկայացրեց վերջին 5 տարիների ընթացքում կատարված աշխատանքի հաշվետվությունը: Մասնավորապես, նա հայտնեց, որ հաշվետու ժամանակահատվածում տարբեր խնդիրների լուծմանն արհմիությունը հատկացրել է շուրջ 330 մլն դրամ: Այդ միջոցներով լուծվել են աշխատանքի պաշտպանության, աշխատողների բժշկական աջակցության, աշխատանքային պայմանների բարելավման, աշխատողների և նրանց ընտանիքների անդամների հանգստի կազմակերպման և ֆինանսավորման հարցերը, ինչպես նաև այլ խնդիրներ:

«Ընթացիկ տարվա 9 ամիսների ընթացքում ընկերությունում միջին աշխատավարձը կազմել է 240 հազար դրամ, ինչը 15 տոկոսով գերազանցում է 2019 թվականի ցուցանիշը և շատ ավելի բարձր է, քան նույն ցուցանիշը հանրապետությունում, - ասաց Ալբինա Մարտիրոսյանը: - Մինչև ժամանակ, տարվա ընթացքում աշխատողների արտադրողականությունն աճել է 20%-ով: Մեզ հաջողվեց նաև պահպանել մոբիլիզացված բոլոր աշխատողների աշխատավարձերը ընկերության միջին աշխատավարձի մակարդակի վրա: Պարզևստիման համակարգում վերջերս կատարված փոփոխություններն ուղղված էին աշխատողների մասնագիտական խրախուսմանն ու նոր կադրերի ներգրավմանը»:

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության գլխավոր տնօրեն Ալեքսեյ Մեդնիկովը նշեց ընկերության ղեկավարության և արհմիութենական կազմակերպությունների համակարգված աշխատանքը աշխատողների համար հարմարավետ աշխատանքային պայմանների և աշխատանքային կյանքի ապահովման գործում: Նա Ա. Մարտիրոսյանի ելույթը լրացրեց հարցազրույցով և նշեց, որ աշխատողների անվտանգությունն ապահովելու, Նոտոնու-51 կմ հատվածում բեռնատար գնացքի երթևեկության ժամանակ ցուցաբերված զգոնության համար մեքենավար Ավետիք Սուքիասյանը և մեքենավարի օգնական Վրոյր Մարկոսյանը պարգևատրվել են 30 հազարական դրամի չափով:

«ԹԿՀ-020» քարշային սայլակի վերանորոգման գործում ակտիվ մասնակցության և արդյունավետ աշխատանքի համար 30 հազարական դրամի չափով պարգևատրվել են փականագործներ Արթուր Կոռնկյանը, Վարդան Տեր-Սարգսյանը, Արթուր Գրիգորյանը և Հովհաննես Բաղդասյանը, ինչպես նաև կոռնկավար Արթուր Սարգսյանը, խառատներ Մեդրակ Նիկողոսյանը և Արկադի Աղայանը, եռակցող Հրաչյա Սարգսյանը:

թը լրացրեց կադրերի պատրաստման ոլորտում նորություններով:

«Հայաստանի ազգային պոլիտեխնիկական համալսարանի հետ համատեղ մենք մշակել ենք երկաթուղային անձնակազմի պատրաստման ծրագիր: Այսպիսով, հաջորդ տարվանից Հայաստանում առաջին անգամ կսկսեն պատրաստել բարձրագույն կրթություն ունեցող երկաթուղայինների, ինչը էապես կլրացնի Գյումրու երկաթուղային քոլեջի աշխատանքը», - նշեց Ա. Մեդնիկովը:

Համագումարը միաձայն բավարար գնահատեց միության վերջին 5 տարիների աշխատանքը, ինչպես նաև կազմակերպության ղեկավարի պաշտոնում վերընտրեց Ալբինա Մարտիրոսյանին և ղեկավար կազմը:



ՊԱՐԳԵՎԱՏՐՈՒՄՆԵՐ Գլխավոր տնօրենի հրամանով

- Գնացքների երթևեկության անվտանգությունն ապահովելու, ժամանակին միջոցներ ձեռնարկելու և Արարատ կայարանում շարժակազմի ռելսերից դուրս գալը կանխելու համար մեքենավար Բարիկ Օհանյանը և նրա օգնական Սաշա Բաղդասյանը պարգևատրվել են 30 հազարական դրամի չափով:

- Ցուցաբերված զգոնության, մասնկրային լոկոմոտիվի հրդեհումը մարելու ժամանակ ձեռնարկված միջոցների համար Կարմիր բլուր կայարանի հերթապահներ Օսիկ Նիկողոսյանը և Ռոբերտ Գևենյանը, կայարանի գլխավոր կոնդուկտոր Անուշավան

Պողոսյանը պարգևատրվել են 30 հազարական դրամի չափով:

- Գնացքների երթևեկության անվտանգությունն ապահովելու, Նոտոնու-51 կմ հատվածում բեռնատար գնացքի երթևեկության ժամանակ ցուցաբերված զգոնության համար մեքենավար Ավետիք Սուքիասյանը և մեքենավարի օգնական Վրոյր Մարկոսյանը պարգևատրվել են 30 հազարական դրամի չափով:

- ԹԿՀ-020» քարշային սայլակի վերանորոգման գործում ակտիվ մասնակցության և արդյունավետ աշխատանքի համար 30 հազարական դրամի չափով պարգևատրվել են փականագործներ Արթուր Կոռնկյանը, Վարդան Տեր-Սարգսյանը, Արթուր Գրիգորյանը և Հովհաննես Բաղդասյանը, ինչպես նաև կոռնկավար Արթուր Սարգսյանը, խառատներ

Մեդրակ Նիկողոսյանը և Արկադի Աղայանը, եռակցող Հրաչյա Սարգսյանը:

- Գյումրու կայարանում Գորգորբա գետի հունի մաքրման աշխատանքներին ակտիվ մասնակցության համար 30 հազարական դրամի չափով պարգևատրվել են՝ արտադրական սարքավորումների վարպետ Մովսես Մարտիրոսյանը, կոռնկի մեքենավարի օգնական Գարիկ Մխիթարյանը, տակելաժիկ Արտաշես Խալիֆյանը, քարշակի վարորդ Գագիկ Մանուկյանը, արհեստական կառույցների նորոգման վարպետ Հարություն Հարությունյանը, արհեստական կառույցների նորոգողներ Նելսոն Մադոյանը, Արտուշ Հովհաննիսյանը և Գագիկ Սարիբեկյանը, ինչպես նաև մեքենավարներ Իսրայել Բաղդասարյանը և Ալբերտ Դավաթյանը:



Ֆիդլետովո գյուղի դպրոցում նոր ուսումնական տարվա մեկնարկը նորից կրկնակի տոն էր «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ընկերության շնորհիվ:

Երկարամյա ավանդույթի համաձայն, որին չկարողացավ խանգարել հանրապետությունում համաճարակաբանական իրավիճակը, ընկերությունն ավարտեց վերանորոգման աշխատանքների հերթական փուլը՝ վերանորոգվեցին դպրոց տանող ճանապարհները և զուգարանի սենյակները: Երկաթուղին նաև հեռուստացույց նվիրեց ուսումնական հաստատությանը, իսկ գրադարանային ֆոնդը համալրվեց նոր դասագրքերի հերթական խմբաքանակով:

Առաջին գանգի տոնական միջոցառման ժամանակ աշակերտներին և ուսուցիչներին շնորհավորելով՝ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ գլխավոր տնօրեն Ալեքսեյ Մեդնիկովը ուսման մեջ նորանոր հաջողություններ և համբերություն մաղթեց նրանց:

գուցե նույնիսկ կնախանձեք ձեզ, քանի որ դուք նոր հետաքրքիր աշխարհ եք բացահայտում», - ասաց Ընկերության ղեկավարը:

Հարավկովկասյան երկաթուղին առաջին անգամ չէ, որ աջակցություն է ցուցաբերում Ֆիդլետովոյի դպրոցին: Ընկերությունն արդեն աջակցել էր դպրոցի վերանորոգման աշխատանքների իրականացման և ինտերակտիվ ուսուցման դասարանի կահավորման գործին, բազմիցս դասագրքեր էր նվիրել դպրոցի գրադարանին, վերանորոգել դպրոցի տանիքը, դասասենյակները, մարզահալիճը, որը չէր շահագործվում 1988 թվականի երկրաշարժից հետո, ինչպես նաև վերականգնեց ջեռուցման համակարգը, կոսմետիկ վերանորոգեց դպրոցի երկու մասնաշենքերը, հիմնովին վերանորոգել էր և անհրաժեշտ տեխնիկա տրամադրել աշխատանքային ուսուցանման դասասենյակի համար:

Իսկ անցյալ տարի երկաթուղայինները դպրոցին նվիրեցին անհրաժեշտ ատոլիոն և համակարգ-

ՏՈՆԱԿԱՆ ՆՎԵՐՆԵՐ

«Երեխաներ, դուք ձեր կյանքի նոր փուլ եք մտնում: Հետաքրքիր, հուզիչ, նոր գաղափարներով և գիտելիքներով լի մի փուլ, որտեղ նոր ընկերներ կգտնեք, ինչ-որ մեկը հստակ կկոդմորոշվի ապագա մասնագիտության հարցում: Եվ մենք՝ մեծահասակներս, կհետևենք ձեզ, կօգնենք և կուղղորդենք, որքան կարող ենք, գուցե նույնիսկ կնախանձեք ձեզ, քանի որ դուք նոր հետաքրքիր աշխարհ եք բացահայտում», - ասաց Ընկերության ղեկավարը:

չային տեխնիկա, նոր դպրոցական սեղաններ տարրական դասարանների համար:

Առանց ուշադրության չեն մնացել և Սանահին կայարանում գտնվող Ավազուրի քաղաքի N3 մանկապարտեզի սաները:

ավարտվեց շենքի երկրորդ հարկի կոսմետիկ վերանորոգումը, փոխվեցին լուսամուտները:

Նախորդ տարիներին Ընկերությունը՝ այդ թվում այլ բարերարների հետ համատեղ, կապիտալ վերանորոգել էր մանկապարտեզի գլխավոր ու երկրորդ մասնաշենքերը, տանիքները, պատրաստել մանկական կահույք, տեղադրել ջեռուցման համակարգ, վերականգնել մանկական խաղահրապարակի տաղավարներ, աստիճաններ: Իսկ 2018 թվականին վերանորոգվել, անհրաժեշտ կահույքով, ջեռուցման համակարգով և կենցաղային տեխնիկայով հագեցվել էր մանկապարտեզի նոր մասնաշենքը:

Այս տարվա ընթացքում երկաթուղին նախատեսում է նաև կառուցել և կահավորել մանկական խաղահրապարակ Վահագնաձոր գյուղում, որտեղ գտնվում է Շահալի երկաթուղային կայարանը:

2008-2019 թթ. բարեգործական ծրագրերի ֆինանսավորմանն ուղղվել է 368 մլն դրամ: Ընթացիկ տարում նման ծրագրերի իրականացմանը նախատեսվում է ուղղել 29 մլն դրամ:

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԵՐԿԱԹՈՂԱՅԻՆ
ՆԿԵ 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՝ Գաղութում և ազգային

Խմբագրական խորհուրդ
Գլխավոր պատասխանատու
Ռուբեն Գրծելյան

Օավակը՝ 2 տպագրական մամուլ
Ստորագրված է տպագրության՝ 25.12.2020
Տպաքանակը՝ 1000 օրինակ
Տպագրված է «Կոլլաժ» ՄԴԽ հրատարակչությունում

АРМЕНИИ

Железнодорожник

Газета ЗАО ЮКЖД СЕНТЯБРЬ-ДЕКАБРЬ, 2020 г.

#3 (68)

ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ- ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ И ВЕТЕРАНЫ!

Уходящий 2020 год был сложным для железной дороги и в целом для Армении. В уходящем го-

ду республика была вынуждена противостоять не только пандемии коронавируса, с которой столкнулся весь мир, экономическими трудностями, но и участвовать в новой Арцахской войне. Все это стало большим испытанием как для армянского народа, который отдал все силы и возможности – материальные, физические, моральные – так и для железнодорожников, которые, как всегда не остались в стороне. Наши сотрудники уходили на передовую, собирали гуманитарную и материальную помощь, всеми способами оказывали поддержку нуждающимся.

Этот год, к сожалению, стал годом потерь. Некоторые из них невосполнимы, но эти утраты необходимо пережить и двигаться дальше: работать над развитием железнодорожной инфраструктуры и страны в целом. Для этого нам потребуется единство, общая работа на благо Армении. Уверен, что большая и сплоченная семья железнодорожников не останется в стороне и внесет свой весомый вклад в наши будущие победы и достижения.

2021 год будет годом упорной и тяжелой работы, но только эта работа станет дорогой к успеху.

Искренне желаю Вам и вашим семьям счастья, здоровья, радости в новом году! Пусть 2021 год станет временем достижений и новых свершений, успеха, благополучия и процветания.



С уважением, Генеральный директор ЗАО «ЮКЖД» А.В.Мельников

ПРОФЕССИИ НАШИ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПОКОРЯЕТСЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ВОЛЕ

Перрон Ереванского железнодорожного вокзала. Минута в минуту на станцию прибыл пригородный электропоезд (ЭП2Д), курсирующий по маршруту Ереван-Гюмри-Ереван. С его прибытием пассажиры постепенно выстраиваются в очередь, чтобы проводник измерил температуру перед посадкой в вагон. Ведь карантин не отменяли, а значит меры предосторожности должны строго соблюдаться. Подобная дисциплинированность и пунктуальность граждан, признаться, приятно удивили. В голове промелькнуло: видимо, на железной дороге иначе не бывает.

Так как по расписанию электропоезд должен был тронуться со станции в 14:25, у нас было время, чтобы лично познакомиться с человеком, который вот уже 40 лет работает машинистом на железной дороге. Мне казалось, что человек, управляющий электропоездом на протяжении такого длительного времени, должен выглядеть, как минимум утомленным будничной рутинной. Но машинист пассажирского электропоезда «Южно-Кавказской железной дороги» (ЮКЖД) Ашот Саркисян встретил нас с улыбкой, выглядел довольно бодро, а его трудовому настрою можно было только позавидовать. «На железную дорогу я попал совершенно случайно, а остался надолго», – начинает он знакомство с шутки.

Продолжение на стр. 2



В ПАМЯТЬ ОБ АМБАРЦУМЕ КАНДИЛЯНЕ

Корни рода Кандилян из Западной Армении, из Муша. Изгнанные из родных краёв как и тысячи других, Кандиляны, осели в Армавире Краснодарского края. Трудно сказать, чем же так привлекла железная дорога Амбарцума – одного из 12-ти детей в семье рабочего, но он нашел здесь своё место, а сфера – своего хозяина. Другого мнения быть не может. Доказательством служит его почти полувековая деятельность.

После окончания средней школы и получения профессии железнодорожника, Кандиляна направили на работу в один из узлов Донецкой железной дороги, где он дослужился от оператора до начальника станции. Его желание совершенствоваться в профессии, получить новые знания направили его в Тбилисский институт железнодорож-

ного транспорта, окончив который он продолжил работать начальником станции на Юго-Восточной, Приволжской и Астраханской дорогах.

Переехав в Армению в 1972 году, Амбарцум Кандилян был назначен начальником Ереванского отделения Закавказской железной дороги и возглавлял её до конца своей жизни. В течение всех этих лет о нём ходили легенды, о его исключительных управленческих и организационных навыках рассказывались необычные истории, о его таланте совершить невозможное для

дела. Действительно, это талант, особое умение, которое можно считать привилегией Кандиляна, благодаря чему столь важная для Армении железная дорога действовала бесперебойно в самые трагические и сложные времена. И неслучайно, что благодаря ему наш железнодорожный транспорт бурно развивался, была электрифицирована и автоматизирована вся система, построены новые пути, благоустроены имеющиеся линии.

Какая титаническая работа была проделана после разрушительного землетрясения 1988 года! Благодаря усилиям Кандиляна и под его неустанным контролем железная дорога была оперативно восстановлена, обеспечив доставку и разгрузку

Продолжение на стр. 3

ПОКОРЯЕТСЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ВОЛЕ

Известный факт – обычно «железку» выбирают те, кто вырос в семье железнодорожников, однако история Саркисяна несколько отличается от участи потомственных работников железной дороги. «В нашей династии машинистов не было, никто из родных никогда не работал на железной дороге. Но еще в школьные годы я понимал, что хочу стать машинистом поезда. Время было такое. Поступил в железнодорожный техникум, где раньше «ковались» отечественные железнодорожные кадры», – рассказывает он. После двухмесячной практики на железной дороге его призвали на военную службу. Примечательно, что за два года службы в армии его намерения не изменились, и он, словно по накатанной колее, вернулся на железную дорогу. Но начал, согласно установленному порядку, с должности помощника машиниста. После 4 лет работы в должности помощника Саркисяну доверили управление грузовым составом, а спустя еще некоторое время – пассажирским поездом.

«Машинистами сразу не становятся. Необходимо как минимум 2 года поработать помощником машиниста. Кто-то задерживается на этой должности 10 лет, а бывает – на всю жизнь. Все зависит от того, смог ли человек приобрести необходимые качества для профессии машиниста, требования к которой достаточно высоки», – заметил он.

С Ашотом Саркисяном мы беседовали во время недолгих остановок на станциях пути следования, так как меня предупредили, что отвлекать машиниста разговорами в процессе управления электропоездом нельзя. Поэтому, когда электропоезд тронулся, оставив позади перрон и станцию, я смиренно следила за ловкостью движений машиниста, сопоставляя подобную легкость с тоннажем вагонов подвижного состава, который плавно курсировал по пути следования. И наблюдая в перерывах за сменяющимися пейзажами мне казалось, что понемногу я начинаю осознавать всю «романтику железной дороги», о которой так часто говорят.

Однако, как у Некрасова «быстро лететь по рельсам чугунным, думать думу свою...» у машиниста не получится. Поэтому «романтика» железной дороги, скорее, как мне показалось, доступна только пассажирам. Ведь все внимание машиниста должно быть приковано к управлению подвижным составом, что в первую очередь предполагает ответственность за жизни людей. «Когдамотришь со стороны – кажется легко, но на самом деле это тяжелая работа», – делится с нами машинист со стажем.

Пожалуй, можно согласиться, хотя бы потому, что, работая машинистом, нужно быть готовым слышать в течение 8 часов рабочего дня непрерывное лязганье стрелок электровоза, пронзительные сигналы, срабатывающие каждые 90 секунд, на которые машинист обязан среагировать, нажав на соответствующую кнопку. В противном случае техника посчитает его спящим и остановит подвижной состав.

Наша поездка также началась с гудков. Только тронувшись со станции, Саркисян поприветствовал движущийся навстречу по параллельной колее состав метро. Эдакая профессиональная

солидарность, несмотря на разницу классов подвижных составов. Очередным, но уже предупреждающим сигналом наш машинист среагировал на перебегающую по железнодорожным путям женщину. «К сожалению, это у нас обычное дело, когда дети играют на рельсах, люди проходят по железнодорожным путям, или выходят на путь домашние животные. Бывали даже случаи, когда молодые люди выезжали на рельсы на машинах, не реагируя на предупредительные сигналы. В таких случаях машинист должен действовать точно и грамотно, у него всегда должно быть одно, но верное решение. Мне за 40 лет приходилось не раз применять экстренное торможение. Но вся боль в том, что люди не понимают, что состав сразу остановиться не может. Поэтому, к большому сожалению, из-за подобной людской безалаберности,

новую технику. Но от нас, как тогда, так и сейчас требуется высокая дисциплинированность и бережное отношение к технике. Невзирая на всю ее конструкцию, техника очень чувствительна. Еще для этой работы необходимо крепкое здоровье и самое главное желание работать на железной дороге. Без желания ничего не выйдет», – рассказывает машинист.

Неужели, никогда не хотелось сменить эти горизонты, или отправиться в другую страну? «До сегодняшнего дня меня не посещала подобная мысль, – отмечает железнодорожник. А просторы родины никогда надоесть не могут, наоборот, успокаивают».

Времени на разговор оставалось мало, нам нужно было сходить на станции в Армавире, поэтому в конце разговора я успела спросить у машиниста



SCR CJSC / HARUTYUN NAZARY

ДТП на железной дороге также неизбежны, как и человеческие жертвы», – поделился он.

Рабочее место машиниста электропоезда Саркисяна сегодня представляет собой кабину, оснащенную современным оборудованием и multifunctionальным пультом с множеством мониторов, тумблеров и комплексной системой управления, диагностики и безопасности. Кроме того, на электровозе установлена система диагностики состояния здоровья и бодрствования машиниста, и в случае любых отклонений от нормы моментально сигнализирует об этом. «Если я мысленно отвлекаюсь, система тут же реагирует», – смеется он, указывая на прикрепленный к запястью датчик. А в случае, к примеру, если давление машиниста снижается, подвижной состав исходя из соображений безопасности, может даже остановиться.

Однако, по словам нашего собеседника, технологическое развитие особых изменений в работу не внесло, да и сложностей с работой в советское время, как таковых, он не припомнил. «Да, потребовалось время, чтобы научиться эксплуатировать

только о разнице управления грузовым и пассажирским поездом. На что он ответил, что ввиду отличия целевого значения подвижных составов, управление каждым из них имеет свои трудности и особенности. «С людьми – ответственность выше», – вновь напомнил о себе и об ответственности помощник машиниста. Его руководитель перечить ему не стал, а спокойно продолжал маневрировать электропоездом, всматриваясь в знакомые ему до мелочей пейзажи и горизонты, а меня не оставляло чувство уважения к этой стойкости и преданности своей профессии.

Мы, как и договаривались, простились с ним на Армавирской железнодорожной станции. Но по возвращении в Ереван я поняла, что даже если не успела задать машинисту все интересующие вопросы, одно для меня после этой поездки стало очевидным. Наверное, это самое важное, что нужно знать об этой профессии – железная дорога покоряется только людям с железной волей, каким и является машинист электропоезда Ашот Саркисян.

ArmlInfo

44-дневная война в Арцахе уже получила название Второй Арцахской. Она прочно вошла в жизни обычных людей, стала неотъемлемой частью истории армянского народа, который в очередной раз был вынужден бороться за свое существо-

ВСЕМ КОЛЛЕКТИВОМ



вание и государство. В этой борьбе, как и всегда, участвовали железнодорожники. Участвовали материально, активно перечисляя средства на счета Всеармянского фонда «Айастан», собирали гуманитарную помощь для арцахцев, участвовали лично – на передовой.

174 сотрудника Южно-Кавказской железной дороги добровольно или по призыву отправились в Арцах. Многие из них не новички: 109 железнодорожников участвовали в апрельской войне 2016 года, а 94 являются ветеранами еще первой Арцахской войны.

Война невозможна без потерь. 10 сотрудников железной дороги получили ранения, один – погиб. Это Сумбулян Самвел Товмасович, заместитель начальника Команды номер 1 – Ереван ЗАО «ЮКЖД».

51-летний отец двоих детей работал на железной дороге с начала 2005 года. Был стрелком, начальником отряда ЗАО «Армянская железная дорога» – «Охрана дистанции», затем заместителем начальника и начальником команды, начальником караула в командах 2 и 1 Службы безопасности в Масисе и Ереване. Выражаем соболезнование родным и близким Самвела Сумбуляна.

В ПАМЯТЬ ОБ АМБАРЦУМЕ КАНДИЛЯНЕ

грузов, направленных в Армению из разных республик. Благодаря его устоям – порядку, требовательности, ответственности – железная дорога продолжила работать в 90-е, в условиях часто случившихся диверсионных подрывов, когда поврежденные участки восстанавливались в максимально краткие сроки. Он лично контролировал работу, круглосуточно находился на вокзале, по несколько дней не возвращался домой к семье. Умелый переговорщик, дипломат, в тяжелые блокадные дни, когда вагоны застревали на полпути, он мог договориться даже с азербайджанцами. Это большое достижение, поскольку эти грузы имели жизненно важное для Армении значение – зерно, мука, мазут. Для Кандиляна не было закрытых дверей, неразрешимых задач, его слово имело силу и вес. «Ты железный человек», – так говорил о нем тогдашний министр транспорта.

Кандилян пользовался уважением и на самом высоком уровне. Свободный, справедливый человек, нетерпимый ко лжи и обману. Патриот, зна-

ная натура, доброжелательность по отношению к людям. И все подчинялось этой строгости, не жаловались и относились с пониманием. Непримирымый по отношению к упущениям в работе, безответственности, никогда не унижал провинившегося, говорил в лицо всё, что думает, но никогда не вредил, наоборот – помогал исправиться. Оказавшийся в тяжёлом положении всегда мог обратиться к нему за помощью. Никогда не оставлял без помощи обиженных, нуждающихся в его помощи. Это самые главные и характерные черты его характера. Всегда готов был протянуть руку помощи. Вопросы благополучия его работников всегда находились в центре его внимания.

Как рассказывает его сын, отец всегда с удовлетворением вспоминал, что вопросы обеспечения жильём работников железной дороги были решены еще в начале 90-х. Об Амбарцуме Кандиляне рассказывает его сын Карлен:

– Наша семья была традиционной армянской семьёй. Тёплый очаг, хлебосольные, гостеприимные, золотые люди, трудолюбивые, честные и простые. Мы всегда улыбались и шутили. Отец редко садился за стол в одиночестве, всегда приглашал друзей, и вечер становился праздничным. Семья была большой ценностью для отца. Он ценил данное слово, его «да» было да, «нет» – значит железное нет. Он ценил честные человеческие отношения, справедливость и честность, дружбу. Никогда не забывал друзей. Я видел это. Видел его преданность делу, ответственность, гуманизм.

И на высоком посту он до конца остался честным и простым человеком, таким же образом воспитав меня и мою сестру Наринэ. Даже будучи сильно занятым человеком, он всегда находил время, чтобы проследить за тем, чтобы мы росли правильными людьми, получили хорошее воспитание. Отец всегда был строг ко мне, и я благодарен ему за это. Гордость быть сыном такого отца».

Впечатляющи воспоминания директора Музея железной дороги Армении Николая Григоряна. «В

2004 году, я – сотрудник грузового отдела железной дороги, был командирован в Саратов для организации перевозки крупной партии нефтяного битума в Армению по программе Линси. Ежедневно нам было необходимо по 5–6 специальных вагонов с паровой рубашкой, и с этой просьбой я обратился к местному начальнику станции, который поставил передо мной, по сути, неразрешимые задачи. Обратился к начальнику



отдела грузоперевозок. Последний, узнав, что я из Армении, принял меня особенно доброжелательно и посоветовал обратиться к начальнику дорожного центра. Этот чиновник отнесся еще более внимательно, провел меня в один из залов вокзала, на стенах которого висели фотографии железнодорожников, задав неожиданный вопрос: «Вы узнаете кого-нибудь из этих людей?».

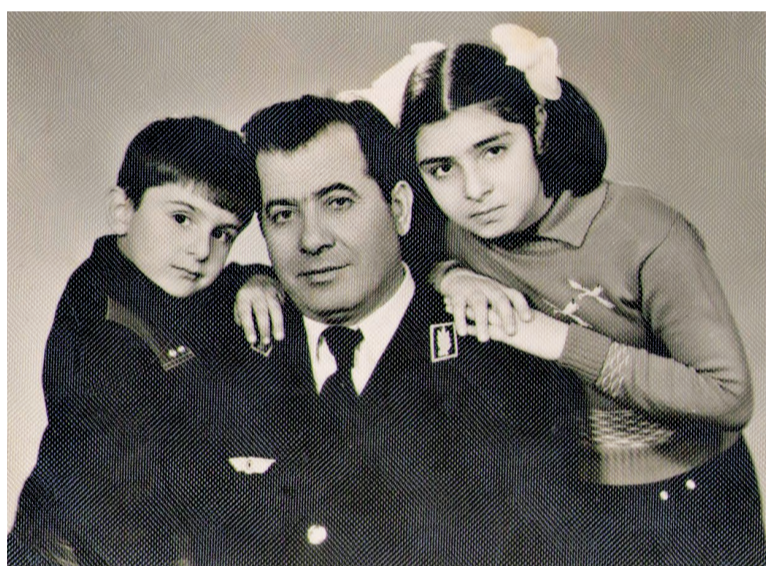
Внезапно я вспомнил, что Амбарцум Агасиевич в своё время был начальником Ершовского и Астраханского узлов Приволжской железной дороги, и с волнением ответил, что здесь должна быть фотография моего учителя Амбарцума Кандиляна.

«Вы правы. – сказал он. – И знайте, что он был моим учителем и учителем начальника отдела, который принял Вас до меня».

Стало ясно, что особенное отношение к приехавшему из Армении человеку было обусловлено личностью и авторитетом Кандиляна, и спустя долгие годы люди с благодарностью и уважением вспоминают о нем. Затем мой собеседник позвонил начальнику станции и распорядился предоставить мне все необходимое. Представьте мою радость, что даже с того света мой учитель смог помочь нашей стране».

А нам остается не забывать и помнить о том, что среди нас жил такой человек.

Сусанна Мартиросян



ющий интересы государства. Ему не отказывали: короткий звонок, два слова – и вопрос решен. Иначе и быть не могло – ведь это Кандилян.

Человек советской закалки, человек закона, уважающий и соблюдающий этот закон, ответственный и требовательный, временами жёсткий, но под этой жёсткостью скрывалась чувствитель-

«СОХРАНИ ЖИЗНЬ»



Компания «Южно-Кавказская железная дорога» в целях профилактики ДТП на железной дороге 9 сентября провела акцию по безопасности «Сохрани жизнь». В рамках акции водителям транспортных средств на переездах через железнодорожные пути были предоставлены информационные материалы относительно правил безопасного пересечения путей.

Акция была проведена на переездах с наиболее интенсивным трафиком движения на территории всей республики. Мероприятие было организовано совместно с сотрудниками Дорожной полиции, у которой также широкие полномочия в деле организации и технического оснащения для безопасного пересечения железнодорожных путей автотранспортными средствами.

В целом по республике насчитывается 103 переезда через железнодорожные пути, из которых 30 – регулируемых и 73 – нерегулируемых (в том

числе 4 переезда регулируются в автоматическом режиме). Кроме того, насчитывается порядка 25 несанкционированных пересечений через пути, угрожающих безопасности движения поездов.

Только в текущем году благодаря оперативным действиям железнодорожников удалось предотвратить более 250 случаев внешних опасных воздействий на безопасность движения поездов. Однако, не всегда удается предотвратить ДТП. Так, за первые 8 месяцев текущего года количество ДТП и наездов на железной дороге составило 10 случаев, в том числе 2 случая падения автотранспорта на пути с мостов. В 2019 году было зафиксировано максимальное количество подобных событий – 28 случаев.

«За 10 лет концессионной деятельности эксплуатационная работа ЮКЖД стала намного интенсивнее – увеличилось количество «сквозных поездов», следующих без остановки, скорость поездов увеличилась в 2,4 раза, вес – на 34%, интенсивность движения – на 7%, – отмечает главный ревизор по безопасности движения поездов ЮКЖД Сергей Арутюнян. – Органы местного самоуправления могут оказать реальную помощь в решении проблемы нарушений правил транспортной безопасности на железнодорожной дороге. Только совместная, каждодневная работа и строжайшее исполнение законов гарантированно обеспечат безопасность как железной дороги, так и граждан. И я призываю наших граждан всегда помнить: чтобы остановить поезд нужно время, а чтобы остановить жизнь – всего одно мгновение».

СОВМЕСТНО С ЭКОНОМИЧЕСКИМ УНИВЕРСИТЕТОМ

Сотрудники Южно-Кавказской железной дороги проходят переподготовку в Армянском государственном экономическом университете по программе «Маркетинг на железнодорожном транспорте».

Программа разработана специально для ЮКЖД и включает такие направления как: «Концепция маркетинга на железнодорожном транспорте», «Маркетинговые исследования на транспортном рынке», «Сегментирование транспортного рынка», «Диверсификация и дифференциация на железнодорожном транспорте», «Управление маркетингом на железнодорожном транспорте».

Программа осуществляется в рамках заключенного между ЮКЖД и АГЭУ соглашения. Всего переподготовку пройдут пять групп железнодорожников, по окончании курса участникам будут выданы соответствующие сертификаты.

Переподготовке и повышению квалификации сотрудников на ЮКЖД уделяется особое внимание. Железнодорожники проходят соответствующее обучение и переподготовку как в ведущих вузах Армении, так и на собственной базе – в Дорожном центре обучения, который успешно действует с 2010 года.

ПОДВЕЛ ИТОГИ И ОБОЗНАЧИЛ ПЛАНЫ

Состоялся 2-ой съезд Союза профессиональных организаций работников компании «Южно-Кавказская железная дорога». В ходе мероприятия участники съезда заслушали отчет о деятельности профсоюзных организаций компании за прошедшие пять лет, выбрали новое руководство организации и наметили планы на будущее.

В своей речи председатель организации, куда входят 98% сотрудников от почти 3000-го коллектива ЮКЖД, Альбина Мартиросян представила отчет о проделанной за последние 5 лет работе. В частности, она сообщила, что на решение различных задач за отчетный период профсоюз направил порядка 330 млн драмов. В том числе, на эти средства были решены различные вопросы, касающиеся охраны труда, медицинского обеспечения сотрудников, улучшений условий трудового быта, организации и финансирования отдыха сотрудников и членов их семей, а также иные задачи.

«За первые 9 месяцев текущего года величина средней зарплаты по компании составила 240 тысяч драмов, что превышает аналогичный показатель 2019 года на 15% и намного выше того же показателя по республике, – отметила Альбина Мартиросян. – При этом производи-

тельность труда сотрудников за год повысилась на 20%. Нам удалось также сохранить заработную плату для всех мобилизованных сотрудников на уровне средней зарплаты по компании. Недавние изменения в системе премирования были направлены на профессиональное стимулирование сотрудников и привлечение новых кадров».

Генеральный директор «ЮКЖД» Алексей Мельников в своем выступлении отметил скоординированную работу руководства компании с профсоюзными организациями в деле обеспечения комфортных условий труда и рабочего быта сотрудников. Он дополнил речь А.Мартиросян новостью в сфере подготовки кадров. «Совместно с Национальным политехническим университетом Армении мы подготовили программу по обучению железнодорожных кадров. Тем

самым с будущего года в Армении впервые приступят к подготовке железнодорожников с высшим образованием, что существенно дополнит работу Гюмрийского железнодорожного колледжа», – отметил А.Мельников.

Съезд Союза профессиональных организаций работников компании единогласно оценил работу Союза за прошедшие 5 лет, как удовлетворительную, а также переизбрал на посту главы организации Альбину Мартиросян и его руководящий состав.



С.С.С.С. / НАМУТЮН НАЗАРЯН

ПООЩРЕНИЯ

Приказом генерального директора

– За обеспечение безопасности движения поездов и своевременное принятие мер и предотвращение схода подвижного состава, обнаружение со стороны локомотивной бригады разрыва стыка рельса машинист тепловоза маневровых работ Бабик Оганян и его помощник Саша Бадалян поощрены в размере по 30 тыс. драмов.

– За проявленную бдительность, своевременное принятие мер при тушении пожара ма-

неврового локомотива дежурные по станции Кармир Блур Оник Никогосян и Роберт Гевенян, главный кондуктор станции Анушаван Погосян поощрены в размере по 30 тыс. драмов.

– За проявление особой бдительности в пути следования тяжеловесного поезда на перегоне Нурнус-Разъезд 51 км 14 июня машинист Аветик Сукиасян и его помощник Вруйр Маркосян поощрены в размере по 30 тыс. драмов.

– За активное участие и результативную работу в проведении ремонта тяговой тележки ВПР-02М поощрены в размере по 30 тыс драмов слесари Артур Крункян, Вардан Тер-Саргсян, Артур Григорян, Оганес Бадалян, а также крановщик Артур Саргсян, токари Седрак Ни-

когосян и Аркадий Агаян и электрогазосварщик Грачья Саргсян.

– За активное участие в работах по очистке русла реки Горгобы на станции Гюмри объявлена благодарность и оказано поощрение в размере по 30 тыс драмов: мастеру Мовсесу Мартиросяну, помощнику машиниста крана Гарику Мхитаряну, такелажнику Арташесу Халифяну, водителю тягача Гагику Манукяну, мастеру по ремонту искусственных сооружений Арутюну Арутюняну, ремонтникам Нельсону Мадояну, Гагику Сарибекяну и Артушу Оганнисяну, машинистам Исраелу Багдасаряну и Альберту Даллакяну.



Начало нового учебного года в школе села Фиолетово, где компактно проживают молокане, в очередной раз стало двойным праздником благодаря Южно-Кавказской железной дороге. По многолетней традиции, которой не помешали пандемия и эпидемиологическая ситуация в республике, к началу школьных занятий компания завершила очередной этап ремонтно-восстановительных работ в школе: отремонтированы туалетные комнаты, ведущие к школе дорожки. Также учебному заведению подарен телевизор, библиотека пополнилась очередной партией новых учебников, а первоклассники получили подарочные наборы.

Поздравляя на торжественной линейке учеников и педагогов с праздником, генеральный директор компании «Южно-Кавказская железная дорога» Алексей Мельников пожелал им успехов в учебе.

помогать и направлять по мере сил, может быть, даже и завидовать, ведь вы открываете новый интересный мир», – сказал руководитель компании.

Южно-Кавказская железная дорога не впервые оказывает содействие фиолетовской школе. Ранее Компания помогала в проведении ремонтных работ и оснащении класса интерактивного обучения, неоднократно дарила книги, учебники и методические материалы по русскому языку, восстановила кровлю здания, ряд классных комнат, отремонтировала не эксплуатировавшийся после землетрясения 1988 года спортивный зал, вестибюль второго этажа школы, осуществила косметический ремонт обоих корпусов здания школы, отремонтировала и оснастила современным оборудованием кабинет трудового обучения.

С ПРАЗДНИЧНЫМИ ПОДАРКАМИ

«Ребята, вы вступаете в новый этап вашей жизни. Этап, который будет интересным, захватывающим, полным новых идей и знаний, на котором вы обретете новых друзей, кто-то раз и навсегда определится с призванием и будущей профессией. А мы, взрослые, будем следить за вами,

В прошлом году ко Дню знаний железнодорожники подарили школе необходимую для организации учебного процесса аудио- и компьютерную технику, новые парты для начальных классов.

Не остались без внимания и воспитанники детского сада 3 города Алаверди, расположенного на станции Санайн в Лорийской области: завершен косметический ремонт и замена окон на втором этаже здания. Ранее железная дорога уже осуществила капитальный ремонт крыши и этажей главного и второго корпусов, была изготовлена детская мебель, проведена отопительная система, восстановлены беседки на игровой площадке во дворе, а также базальтовый лестничный марш. А в 2018 году был отремонтирован, оснащен необходимой мебелью, системой отопления, бытовой техникой новый корпус детского сада.

В 2008-2019 гг. на финансирование благотворительных проектов было направлено 368 млн драмов, в текущем году на подобные программы планируется выделить 29 млн. драмов.



Адрес редакции
РА, г. Ереван, пр. Тиграна Меца, 50
Тел.: +374 10 57 50 02
Эл. адрес: pr@railway.am,
ukzhdpressoffice@inbox.ru
Объем: 2 печатных листа
Тираж: 1000 экземпляров

"ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК АРМЕНИИ"
Корпоративная газета
ЗАО ЮКЖД

Редакционная коллегия:
Ответственный за номер
Рубен Грдзелян
Фотографии Арутюн Назарян

Подписано в печать: 25.12.2020
Отпечатано в типографии ООО "КОЛЛАЖ"