



ՀԿԵ ՓԲԸ-ի ամսաթերթ

11 (58)

Երկաթուղային

ՆՈՅԵՄԲԵՐ-ԴԵԿՏԵՄԲԵՐ, 2017

Հարգելի գործընկերներ.

Սրտանց շնորհավորում ենք բոլորի գալիք Ամանորն ու Սուրբ Ծնունդը: Բոլորս էլ նոր ակնկալիքներ ունենք, նոր նախագծեր ենք կառուցում, դրական փոփոխություններ ակնկալում և հաճելի ու ջերմ ակնթարթներ սպասում նոր տարում:

Հայաստանի երկաթուղու համար անցած տարին լի էր ակտիվ աշխատանքներով, այն լարված էր, բայց երկաթուղայինները կարողացան հասնել դրված նպատակներին: Իսկ որքան հաջող կլինի ՀԿԵ-ի համար հաջորդ տարին կախված է միայն մեզանից, մեր աշխատանքից:

2018 թվականը երկաթուղու համար հատկանշական է՝ այն հաջողության է՝ 10 տարի առաջ Հարավկովկասյան երկաթուղին սկսեց Հայաստանում իր աշխատանքը:

Հարգելի գործընկերներ.

Շնորհակալություն են հայտնում բարեխիղճ աշխատանքի համար: Ձեզ և ձեր ընտանիքներին սրտանց մաղթում ենք երջանկություն, առողջություն և ուրախություն: Թող այս տարին լինի ձեր բերրության և նվաճության, հաջողության, բարեկեցության և բարգավաճման տարի:



Հարգանքով՝

«ՀԿԵ» ՓԲԸ գլխավոր տնօրեն

Սերգեյ Վալկո

ՀԿԵ-ում ամփոփեցին տարվա արդյունքները



«Հարավկովկասյան երկաթուղու» ՓԲԸ գլխավոր տնօրեն Սերգեյ Վալկոն դեկտեմբերի 28-ին կայացած խորհրդակցության ընթացքում ամփոփեց տարվա արդյունքները: Ինչպես նշեց տնօրենը, տարին լի էր կարևոր իրադարձություններով: Դրանց շարքում Սերգեյ Վալկոն մասնավորապես նշեց երկաթուղա-լաստանավային փոխադրումների ակտիվացումը, Կարմիր Բլուր կայարանի էլեկտրական կենտրոնացման համակարգի վերականգնումը, նոր էլեկտրագծերի փորձարկումը, որն այժմ համապատասխանեցվում է Հայաստանի պայմաններին: Իրականացվել են նաև մի շարք բարեգործական ծրագրեր՝ վերականգնվել է 90-ամյա վետերան-երկաթուղային, Գյումրու վերականգնողական գնացքի նախկին պետ Հրաչ Հարությունյանի տունը, օժանդակություն ցուցաբերվել Ֆիդուստոլո գյուղի միջնակարգ դպրոցին:

- Այս տարի մենք աշխատում էինք ավտոտրանսպորտի հետ խիստ մրցակցության դժվար պայմաններում: Միջոցներ ենք ձեռնարկել երկաթուղի նոր բեռնահոսքերի ներգրավման ուղղությամբ: Դրական ազդեցություն են ունեցել նաև Կավկաս-Փոթի

լաստանավի աշխատանքի ակտիվացմանն ուղղված միջոցառումները, - ասաց ՀԿԵ-ի ղեկավարը՝ նշելով, որ փետրվարից դեկտեմբեր 40 ընկերություններ ավտոտրանսպորտից անցել են երկաթուղային տրանսպորտ:

Վիճակագրական տվյալների համաձայն, 2017 թվականին երկաթուղային բեռնափոխադրումների ծավալները գերազանցեցին 2,6 մլն տոննա, ինչը 0,4%-ով գերազանցում է անցած տարվա արդյունքները: Բեռնաշրջանառությունն ավելացել է 4%-ով, արտահանումը՝ 9,4% (կամ 32 հազ տն), ներմուծումը՝ 4%-ով: Գնացքի միջին քաշը աճել է 0,5%, լոկոմոտիվի միջին օրական վազը՝ 1%, իսկ արտադրողականությունը՝ 2,9%: Տեղմասային արագությունն ավելացել է 1,7%-ով, իսկ տեխնիկականը՝ 2,7%-ով:

Միևնույն ժամանակ Սերգեյ Վալկոն արձանագրեց երկաթուղու աշխատանքի մի շարք ցուցանիշների կատարելագործման անհրաժեշտությունը՝ մասնավորապես, շահագործվող էլեկտրաբարձերի պարկ, էլեկտրաէներգիայի ծախս:

Խոսելով գնացքների շարժի մասին՝ ՀԿԵ գլխավոր տնօրենը նկատեց, որ 2017-ին երկաթուղին սպասարկել է 12 835 գնացք, որից 12 686-ը՝ ըստ չվացուցակի: Նա հանձնարարեց անհրաժեշտ միջոցներ ձեռնարկել չվացուցակի պահպանման ուղղությամբ: Ընդ որում, միջազգային ուղևորափոխադրումների ծավալը տարվա արդյունքներով աճել է 12%-ով:

Ընկերության ղեկավարը հատուկ կարևորեց անվտանգության հարցը, նշելով, որ 2017 թվականին գծի գնահատականը բարելավվել է 6 կետով՝ կազմելով 81 միավոր:

«ՀԿԵ» ՓԲԸ գլխավոր տնօրենը նշեց, որ Ընկերության հաջող աշխատանքը 2018 թվականին կախված է յուրաքանչյուր երկաթուղայինից և մաղթեց առողջություն, հաջողություն, բարություն, արդյունավետ աշխատանք և երկաթուղու առջև կանգնած խնդիրների արդյունավետ լուծում:

Այնուհետև Սերգեյ Վալկոն 2017 թվականին արդյունավետ և բարեխիղճ աշխատանքի համար պարգևներ հանձնեց մի շարք երկաթուղու աշխատողներին:

«ՀԿԵ» ՓԲԸ պատվիրակությունը մասնակցեց ԱՊՀ երկրների երկաթուղային տրանսպորտի հարցերով խորհրդի նիստին

«Հարավկովկասյան երկաթուղու» ՓԲԸ պատվիրակությունը, որը գլխավորում էր ընկերության գլխավոր տնօրեն Սերգեյ Վալկոն, մասնակցել է ԱՊՀ երկրների երկաթուղային տրանսպորտի հարցերով խորհրդի 67-րդ նիստին, որն անցել էր հոկտեմբերի 19-20 Ռիգայում:

Նիստին ներկա էին Հայաստանի, Բելառուսի, Ղրղզստանի, Մոլդովայի, Ռուսաստանի, Տաջիկստանի, Թուրքմենստանի, Ուկրաինայի, Ուզբեկստանի, Ադրբեջանի երկաթուղային վարչությունների ղեկավարները, իչպես նաև ասոցացված անդամ երկրներ՝ Վրաստանի, Լատվիայի, Լիտվայի, Էստոնիայի և Ֆինլանդիայի պատվիրակությունները:

Մասնակիցներն ամփոփեցին 66-րդ նիստի որոշումների կատարման ընթացքը, երկաթուղիների աշխատանքի, միջազգային ուղևորափոխադրումների, կոնտեյներների հաշվառման արդյունքները:

Քննարկվել և համաձայնեցվել էր երկաթուղային տրանսպորտի անխափան աշխատանքին, ուղևորա- և բեռնատար գնացքների ազատ երթևեկությանը, բեռնատար վագոնների շահագործմանն ու վերանորոգմանը, նորմատիվա-տեխնիկական փաստաթղթաշրջանառությանը վերաբերվող տասնյակից ավել հարցեր:



Վերականգնվել է «ՀԿԵ» ՓԲԸ Կարմիր Բլուր կայարանի էլեկտրական տրոնագման համակարգը

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ն շարունակում է Հայաստանի երկաթուղային ենթակառուցվածքի արդիականացումն ու երկաթուղային տրանսպորտի աշխատանքում նոր ժամանակակից տեխնոլոգիաների ներդրումը: Հերթական քայլը՝ Կարմիր Բլուր կայարանում էլեկտրական կենտրոնացման համակարգի վերականգնումն էր: Դեկտեմբերի 25-ին կայարանում կայացած հանդիսավոր արարողությանը մասնակցեցին ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարար Վահան Մարտիրոսյանը, «ՀԿԵ» ՓԲԸ գլխավոր տնօրեն Մերգեյ Վալկոն, «Ապավեն» տրանսպորտային ընկերության տնօրեն Գագիկ Աղաջանյանը, «Գեոպրոմայնինգ Գոլդ» ընկերության գլխավոր տնօրենի պաշտոնակատար Անատոլի Զուբկովը, Տրանսպորտի նախարարության ներկայացուցիչներ, երկաթուղայիններ:

Ինչպես նշեց Հարավկովկասյան երկաթուղու գլխավոր տնօրեն Մերգեյ Վալկոն, էլեկտրական կենտրոնացման համակարգը կայարանում չէր աշխատում 1995 թվականից և սկսելով իր աշխատանքը Հայաստանում՝ ՀԿԵ-ն նախաձեռնեց վերականգնման գործընթացը: Համակարգը թույլ կտա մանևրային աշխատանքներն իրականացնել կառավարման վահանակից, ինչը էապես կկրճատի նախապատրաստման գործընթացի տևողությունը, գնացքների ժամանման և մեկնման գործընթացը /30 րոպեից մինչև 3 րոպե/, իսկ գնացքների ձևավորման ժամանակը կրճատվելու է 2 ժամից մինչև 45 րոպե: Բացի այդ համակարգը լիովին ապահովում է գնացքների անվտանգ երթևեկությունը և աշխատանքի ու տեխնիկայի անվտանգության կանոնները:

- Կարմիր Բլուր կայարանը խիստ կարևոր դեր է խաղում երկաթուղու գործունեությունում, ապահովում է ՀԿԵ բեռնային աշխատանքի 20%: 2017 թվականին կայարանի բեռնման աճը կկազմի 10%՝ մինչև 360 հազար տոննա: Այդ թվում 11%-ով կավելանան պղնձի խտանյութի փոխադրումները՝ մինչև 305 հազար տոննա: Երկաթուղային բեռնափոխադրումները աճում են, չնայած այդ աճը փոքր է: Մակայն 2017 թվականի արդյունքներով երկաթուղային բեռնափոխադրումների ծավալը կլինի անցած տարվա ցուցանիշից ոչ պակաս, - ասաց ՀԿԵ-ի տնօրեն Վալկոնը:

Մերգեյ Վալկոն նախարարին և հյուրերին ներկայացրեց կայարանի և էլեկտրական կենտրոնացման համակարգի հնարավորությունները, ինչից հետո նախարարը «կանաչ լույս» բացեց բեռնատար գնացքի համար՝ ազդանշանով վերականգնված համակարգի աշխատանքի մեկնարկը:

Էլեկտրական կենտրոնացման համակարգի վերականգնման աշխատանքները իրականացվել են 3 փուլերով՝

Առաջին փուլում համակարգին են միացվել 9 կմ-Կարմիր Բլուր ուղղությունում գործող սլաքային փոխադրիչները, ինչը թույլ էր տվել արագացնել գնացքների ժամանումն ու մեկնումը: Աշխատանքներն ավարտվեցին 2010 թվականին:

Երկրորդ փուլում, որն անցել էր 2015-2016 թթ, կայարանում արագացվել են բեռնման և բեռնաթափման ժամանակ իրականացվող մանևրային աշխատանքները:

2017 թվականին իրականացված երրորդ փուլում կազմակերպվել են 4 գծերի և 18 սլաքային փոխադրիչների ընդհանուր էլեկտրահամակարգին միացման աշխատանքները, ինչը թույլ է տալիս բարձրացնել գնացքների երթևեկության և կայարանում մանևրային աշխատանքի անվտանգությունը, արագացնել փոխադրումների գործընթացը, գնացքների ընդունման, մեկնման և ձևավորման գործառնությունները:

Կարմիր Բլուր կայարանը կառուցվել է շահագործման էր հանձնվել 1968 թվականին: Այն սպասարկում էր Երևան քաղաքում գտնվող խոշոր արդյունաբերական գործարանները, օրինակ՝ Հայէլեկտրոմաշը, Հայգիթոկառուցումը, Մետրոտոյը, Արփա-Մուսը, հանրապետական առևտրային հանգույցները, Զվարթնոց օդանավակայանը:

Կարմիր Բլուր կայարանը բեռնային կայարան է, որը իրականացնում է բեռնային և կոմերցիոն գործառնություններ: Ունի 7 կայարանային գիծ: Այստեղ են գտնվում «Ապավեն» և «Տրանս Ալյանս» տրանսպորտային ընկերությունների կոնտեյներային մաքսային տերմինալները, համագործակցելով որոնց հետ «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն իրականացնում է մուլտիմոդալ փոխադրումներ արտահանման և ներմուծման հաղորդակցություններում:

Կայարանին են միանում Հայաստանում աշխատող ձեռնարկությունների 23 երկաթուղային գծեր և երկաթուղին իրականացնում է բեռնման ու բեռնաթափման աշխատանքներ: Նման ընկերությունների շարքում են մասնավորապես Ապավենը, Տրանս Ալյանսը, Զվարթնոց միջազգային օդանավակայանը, Մի Փի Էս Օյլը:

Կայարանի միջին ամսական վազոնաշրջանառությունը կազմում է 2 200 վազոն: Կայարանի հետ աշխատող հիմնական ընկերություններն են՝

«Ապավեն» ՍՊԸ՝ ընդհանուր բեռնային աշխատանքի 63% և կոնտեյներային փոխադրումների 90%,

«Մի Փի Էս Օյլ» ՍՊԸ՝ ընդհանուր բեռնային աշխատանքի 11%,

«Տրանս Լոջիստիկ» ՍՊԸ՝ ընդհանուր բեռնային աշխատանքի 7%,

«Արմենիա Միջազգային օդանավակայաններ» ՓԲԸ՝ ընդհանուր բեռնային աշխատանքի 5%,

«Տրանս Ալյանս» ՍՊԸ՝ բեռնային աշխատանքի 5% և կոնտեյներային փոխադրումների 10%:

ՀԿԵ-ն զարգացնում է համագործակցությունը բեռնափոխակազմակերպությունների հետ

Վերջերս Մինսկ այցելած «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ պատվիրակությունը, որը գլխավորում էր ընկերության գլխավոր տնօրեն Մերգեյ Վալկոն, համագործակցության մասին հուշագրեր էր ստորագրել «Բելառուսական երկաթուղի» ընկերության և մի շարք տեղական գործարանների հետ:

Հայաստանի երկաթուղայինների պատվիրակությունը երկրորդ հանդիպումներ ունեցավ Բելառուսի ձեռնարկատերերի հետ, այցելեց երկրի խոշոր ընկերություններ, մասնավորապես Մինսկի տրակտորների գործարան, ԲԵԼԱՋ, Բորիսովի կոճերի գործարան, Մոգիլյովի մետաղագործական գործարան, Բելառուսի մետաղագործական գործարան, Մինսկի քարշակների գործարան, Մոստոլորն (Բելառուսական անտառային ընկերություն):

ՀԿԵ-ի պատվիրակները ներկայացրեցին ընկերության գործունեությունը, բեռնափոխադրումների ոլորտում առաջարկվող ծառայությունները և դրանց գնային ու լոգիստիկ առավելությունները, ինչպես նաև երկու հեռանկարային տրանսպորտային նախագծեր՝ ՀԿԵ-ի ենթակառուցվածքի հիման վրա Իրանից Եվրոպա և հակառակ ուղղությամբ մուլտիմոդալ բեռնափոխադրումներ և երկաթուղա-լաստանավային բեռնափոխադրումներ Կավկասյան կապիտալ-Փոթի:

Բելառուսական ընկերություններին հատկապես հետաքրքրեց Հարավկովկասյան երկաթուղու նոր ծառայությունը՝ երկաթուղա-լաստանավային բեռնափոխադրումները դեպի Հայաստան, Վրաստան և Իրան:

ԲԵԼԱՋ ընկերության հետ քննարկվել է ՀԿԵ-ի Գյումրու երկաթուղային հանգույցում Հայաստանում շահագործվող գործարանի արտադրության ավտոմոբիլային տեխնիկայի տեխնապատրաստման և վերանորոգման հնարավորությունը:

Բորիսովի կոճերի գործարանի հետ ձեռք բերված պայմանավորվածությունների հիման վրա արդեն իրականացվում են բեռնափոխադրումներ ոչ միայն Հայաստան, այլև Վրաստան:

Ավարտվեցին ՅՈՒՆԵՍԿՈՒՆԻ նոր էլեկտրագնացքի փորձարկումները



«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ն հայտնում է, որ նոյեմբերի 23-ին ավարտվել են Հայաստանի պայմաններում «Տրանսմաշտրոինգ» ռուսական մեքենաշինական գործարանի արտադրության ՅՈՒՆԵՍԿՈՒՆԻ նոր էլեկտրագնացքի թեստային փորձարկումները, որոնք անցել են երկաթուղու բոլոր հատվածներում, այդ թվում բարձր լեռնային: Աշխատանքներին մասնակցում էին արտադրող գործարանի, «Ռուսական երկաթուղիներ» ԲԲԸ, «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ մասնագետները:

Զուգահեռ անցել է նաև Հարավկովկասյան երկաթուղու մեքենավարների ուսուցումը, ովքեր ապագայում շահագործելու են նոր էլեկտրագնացքը:

Փորձարկումների ժամանակ բացահայտվել են մի շարք չափանիշներ, որոնք պետք է համապատասխանության բերվեն բարձր լեռնային հայկական երկաթուղային ենթակառուցվածքի պայմաններին և տեխնիկական առանձնահատկություններին:

Քննարկվում է Տրանսմաշտրոինգի մասնագետների կողմից տեղում կամ անհրաժեշտության դեպքում արտադրող գործարանում էլեկտրագնացքի լրամշակման հարցը, ինչից հետո այն շահագործման է հանձնվելու:

Վերականգնվել է 90-ամյա վետերան-երկաթուղային Հրաչ Հարությունյանի տունը



«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ն ավարտել է երկաթուղում 64 տարի աշխատած, Գյումրու վերականգնողական գնացքի նախկին պետ, Պատվավոր երկաթուղային, աշխատանքի վետերան 90-ամյա Հրաչ Հարությունյանի տան վերանորոգումը:

Ընկերության մասնագետների կողմից կառուցվել է գազամատակարարման գիծը, տեղադրվել ջեռուցման համակարգը, վերանորոգվել տանիքը, բարեկարգվել տարածքը:

Կատարված աշխատանքների որակը ստուգեց «ՀԿԵ» ՓԲԸ գլխավոր տնօրեն Սերգեյ Վալկոն, ով շնորհավորեց վետերանին և նրա ընտանիքին՝ մաղթելով երջանկություն, առողջություն և բարեկեցություն վերանորոգված տանը: Վետերանին նաև նվիրեցին խոհանոցային վառարան:

Ընկերության ղեկավարը մի շարք հանձնարարականներ տվեց տան հետագա բակերարգման ուղղությամբ: Իսկ վետերանի դուստրը շնորհակալություն հայտնեց ՀԿԵ-ին ցուցաբերված աջակցության համար՝ նշելով, որ ընկերության օգնությունը թույլ տվեց իրենց ընտանիքին վերամիավորվել և շուտով այստեղ կտեղափոխվի նաև Հարությունյանի թոռնուհին:

Սա ՀԿԵ-ի կողմից ցուցաբերված աջակցության առաջին դեպքը չէ: Ընկերությունը սիստեմատիկ աշխատում է այս ոլորտում՝ իր վրա վերցնելով վետերան-երկաթուղայինների աջակցությունը և տների վերանորոգման պարտականությունը: Վերջին երեք տարիների ընթացքում վերանորոգվել են Գյումրիում և Կոտայքի մարզի Սուլակ գյուղում գտնվող տները:

«Ի՞նչ: Որտե՞ղ: Ե՞րբ» խաղի ՀԿԵ-ի կորպորատիվ առաջնությունում հաղթեց Շարժակազմի տնօրինության թիմը

Դեկտեմբերի 27-ին կայացել է «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ «Ի՞նչ: Որտե՞ղ: Ե՞րբ» խաղի ավանդական կորպորատիվ առաջնությունը, որը կազմակերպել էր ՀԿԵ Երիտասարդական խորհուրդը:

Առաջնությանը մասնակցեցին Ընկերության տարբեր տնօրինություններ, ծառայություններ, ստորաբաժանուհիներ և ձեռնարկություններ ներկայացնող 8 թիմեր:

Իսկ հաղթանակը տոնեց Շարժակազմի տնօրինության թիմը: Երկրորդ տեղը զբաղեցրեց Փոխադրուհիների տնօրինությունը ներկայացնող թիմը, երրորդը՝ Միջազգային կապերի և վարչական մարմինների հետ փոխգործակցության բաժնի թիմը:

Հաղթողներին շնորհավորեց և պարգևատրեց ընկերության գլխավոր տնօրենի առաջին տեղակալ Օլեգ Շատալովը:

Առաջնությունը կազմակերպվում է ամեն տարի՝ ՀԿԵ երիտասարդության ակտիվությունը խրախուսելու, երիտասարդների մոտ կորպորատիվ ոգու և արժեքներ ձևավորելու, երիտասարդների անձնական և մասնագիտական ներուժը զարգացնելու նպատակով:



Աշխատանքի արդյունքներն ամփոփեցին ՀԿԵ Անվտանգության Ծառայությունում



Դեկտեմբերի 27-ին կայացած ավանդական նախատնական ստուգատեսի ընթացքում ամփոփվել են «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ անվտանգության ծառայության աշխատանքի արդյունքները: Աշխատակիցներին ողջունեցին և շնորհավորեցին «ՀԿԵ» ՓԲԸ գլխավոր տնօրենի անվտանգության գծով տեղակալ Արմեն Դարբինյանը և Անվտանգության ծառայության պետ Արթուր Դավիթալյանը:

Միջոցառման ընթացքում ծառայության մի շարք աշխատակիցներին շնորհվեցին պատվոգրեր և շնորհակալագրեր:

Տարվա ընթացքում ՀԿԵ Անվտանգության ծառայությունն ապահովում էր երկաթուղային ենթակառուցվածքի պաշտպանությունը, կատարվում էր անհրաժեշտ հսկողությունը, տարվում էր աշխատողների ուսուցման և վերապատրաստման ուղղությամբ աշխատանքներ:

Ուշադրության կենտրոնում էին հնարավոր ահաբեկչությունների դեմ ուղղված աշխատանքները, մշտապես դիտարկվում էր «ՀԿԵ» ՓԲԸ պահպանվող օբյեկտներում տիրող օպերատիվ իրավիճակը: Այս ոլորտում ՀԿԵ Անվտանգության ծառայությունը համագործակցում է Հայաստանի Հանրապետության իրավապահ մարմինների հետ:

Խուլ խաչմերուկ

Վերջերս «Ժամանակ» թերթում և Առաջին լրատվականում հրատարակված հոդվածները բոլորովին էլ չեն դասվում ընդդիմադիր մամուլի սենսացիոն հրատարակումների շարքին: Փառք Աստոն, մենք ունենք ընդդիմադիր մամուլ, որի թվին պատկանում են նաև նշված թերթն ու կայքը: Մեր ուշադրության արժանացած հրատարակումներ նման հոդվածներ մամուլում շրջանառվում էին և անցյալում, հրատարակվելու են նրանք և ապագայում: Եվ ոչ միայն ընդդիմադիր մամուլում: Քանի որ, երբ խոսքը գնում է մեծ հասարակական նշանակություն ունեցող սոցիալ-տնտեսական խնդրի մասին, ապա հասարակական կարծիքի և պետական շահերի հատումը չի կարող բացասական ձևով ազդել առկա խնդիրների լուծմանը: Հակառակը՝ լուծում կայացնում են միայն պետական և հասարակական շահերից ելնելով:

Բայց առկա է նաև այլ հատում: Խուլ խաչմերուկ կամ խուլ հատում՝ երկաթուղային տերմին է, որը նշանակում է երկաթուղային գծերի հատում առանց սլաքների, ինչը բացառում է շարժակազմի անցումը մեկ գծից մյուսը: Խուլ հատումը հանդիսանում է պոտենցիալ վտանգավոր, քանի որ այստեղ հնարավոր է գնացքների բախում:

Այսօրվանից հետո կարող ենք անցնել մեր բուն թեմային: Իսկ ավելի ճիշտ բացատրել հնարավոր բախումները «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ մասին խոսելիս, որի գործունեությունն այսօրվան հուզում է նշված թերթին ու կայքին:

Ամեն մեկը գրում է, ինչպես որ շեշտում է: Իսկ այդ շեշտը լավ գզում է աղբյուրական մամուլը, մասնավորապես հակահայկական vesti.az-ը: Աղբյուրական մամուլը ընթերցելը կասկածելի հաճույք է, սակայն դա լրագրողական աշխատանքի մասն է: Աղբյուրական-դարաբարյան հակամարտության և բանակցային գործընթացի հետ կապված թեմաներից բացի, նրանց մոտ մեծ էրատագ է առաջանում նաև մեր ազգային անվտանգության, տնտեսության, հիմնական ընկերությունների հետ կապված հայկական ՁԼՄ-ների նեգատիվ հրատարակումները: Այնպես որ որոշ հայ լրագրողների «թեմայի ուսուժանախորհուրդները» նրանք նույնպես ձևավորվեցին և օգտագործվեցին ի ժամանակ: Իսկ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ին վերաբերվող բոլոր հոդվածները ուղղեցին հակառուսական քաղաքականության տիրույթ:

Այս հարցի շուրջ մենք գրուցեցինք «ՀԿԵ» ՓԲԸ հասարակականության հետ կապերի բաժնի պետ Վարդան Այվաչյանի հետ:

— Վերջերս «Ժամանակ» թերթը գրել էր, որ ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարությունը ստուգում էր և անցկացրել էր էլեկտրագնացներում, բացահայտել առանց տուն 150 ուղևոր, իսկ դա նշանակում է, որ դուք միտումաշար նվազեցնում եք ուղևորների թիվը և փոխհատուցում ստանում կառավարությունից: Եվ քաջաբանված չէ՝ երբ սկսեցի:

— «Նոր սկանդալ», «Հեղձական սկանդալ», «Աղմուտ սկանդալ»: Դրանք բավականին տպավորիչ վերնագրեր: Իսկ 1.5 տարի առաջ նույն թերթը գրել էր, որ ՀԿԵ-ն մի տարի հետո կփլուզվի և Հայաստանը կմտա առանց երկաթուղի: Եվ ի՞նչ: Ի՞նչպես պիտի արձագանքեր մեր ընկերությունը նման «հավաստի փաստերին», ապացուցեր, որ մենք չենք փակվում:

Նախարարությունը ոչ մի նման ստուգում մեր մոտ չէր անցկացնում: Ստուգումներն իրականացնում էր մեր իսկ Անվտանգության ծառայությունը Ուղևորափոխադրումների տնօրինության հետ համատեղ: Աշխատանքը պլանային էր, ստուգվում էր տոմսերի գանձապահների աշխատանքը: Բացահայտվեցին առանց տոմսերի ուղևորներ, և դա մենք չենք թաքցնում:

Իսկ ուղևորների հոսքը չի պակասել: Տեղական հաղորդակցությունում 2016 թվականին փոխադրվել է 298,9 հազար ուղևոր, այս տարի կլինի ոչ պակաս ցուցանիշ: Միջազգային հաղորդակցությունում ուղևորների թիվը միայն աճում է՝ 2015 թվականին 43 148 ուղևոր, 2016-ին՝ արդեն 53 161, իսկ այս տարվա 9 ամիսների ընթացքում 56 464:

Իսկ ինչ վերաբերվում է Հայաստանի կառավարության կողմից արամադրվող սուբսիդիաներին, մանրամասնում: Գրեթե ամբողջ աշխարհում ուղևորափոխադրումները, ավելի ճիշտ՝ մերձ-քաղաքային ուղևորափոխադրումները, իրականացվում են փաստերով, որոնք և փոխհատուցվում են պետության կողմից:

Փոխադրումների ծավալը, երթուղիները, չվերթների քանակը մենք համաձայնեցնում ենք ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարության հետ: Կարելի է համարել, որ դա երկաթուղային ուղևորափոխադրումների պետապատկեր է: Վնասների մասնակի փոխհատուցում իրականացվում է 2008 թվականին կնքված կոնցեսիոն պայմանագրի համաձայն:

Բացի այդ, ՀԿԵ-ն Հայաստանի խոշոր հարկ վճարողներից է 2008

թվականից մենք երկրի պետությունը վճարեցինք ավելի քան 37,8 մլրդ դրամ, ինչը գերազանցում է Հայկական երկաթուղու ժամանակ վճարված հարկերի քանակը: Միջինում տարեկան մենք վճարում ենք 3,7-3,8 մլրդ դրամ, իսկ Հայկական երկաթուղին վճարում էր տարեկան 1,4 մլրդ դրամ:

— Պետում են, որ դուք փաստվ եք աշխատում նաև բեռնափոխադրումների ոլորտում, քանի որ սակագներն արհեստական բարձր են և հաճախորդները գերադասում են փոխադրումներն իրականացնել ավտոտրանսպորտով, աշխատում եք փաստվ, բայց բարձրացրել եք 23 պետերի աշխատավարձերը:

— Եթե նման հրատարակումների հեղինակները՝ իրենց անհասկանալի աղբյուրների վրա հույս դնելուց բացի, գտնեն մեկ անգամ դիմելի մեզ կամ Տրանսպորտի նախարարություն, նման անհեթեթություն չէր հրատարակվի թերթում:

Առաջինը մենք կատարում և գերակատարում ենք մեր ծրագրերը, աշխատում ենք շահույթով՝ ոչ այդքան մեծ, ինչպես ցանկալի է, բայց շահույթով:

Երկրորդը բեռնափոխադրումների սակագները նույնիսկ անցած տարիներին մեր մոտ ավելի էժան էին, քան հարևան Վրաստանում: Իսկ այս տարվա փետրվարին ՀԿԵ-ն գնել էր նավահանգիստ Կավկաս-Փոթի երթուղում գործող լաստանավի բոլոր տեղերը, ինչի շնորհիվ դեպի Հայաստան և Հայաստանից վազմեն երա՞վ իրականացվող բեռնափոխադրումների սակագները նվազել էր 2-3 հազար դրամով:

Դրանից հետո՝ Վրացական երկաթուղու և Ռուսական երկաթուղիներ ԲԲԸ-ի հետ աշխատանքի շնորհիվ մեզ տրամադրվեցին մեծ գեղջեր: Օրինակ, Ռուսաստանի տարածքում այն կազմում է 50%, իսկ Վրաստանում՝ մինչև 50%: Այնպես որ, մեր սակագները լիովին համարելի են ավտոտրանսպորտի գների հետ:

Աշխատավարձեր մենք չենք բարձրացրել: Ոչ դե-կավարությունը, ոչ շարքային աշխատողներին: Սակայն աշխատավարձը ստանում ենք ժամանակին և պարզ-զևարումներով:

Ի դեպ, վերջերս ՌԻԳայում կայացած ԱՊՀ երկրների երկաթուղային տրանսպորտի հարցերով խորհրդի նիստին հրատարակվեցին մասնակից երկրների երկաթուղայինների աշխատավարձերի չափերը: Հայաստանի երկաթուղայինների աշխատավարձերը ավելի բարձր են, քան Վրաստանում, Աղբյուրում, Մոլդովայում, Ուկրաինայում:

— Իսկ ի՞նչ կասեք Մեծամորի ԱԷԿ-ում երկաթուղային գծերի վերանորոգման համար հայտարարված մրցույթի վերաբերյալ: Թերթը պնդում է, որ մրցույթը կասկածելի էր, այս հարցով սկսել են հետաքրքրվել նաև իրավապահները, հնարավոր է, որ քրեական գործ հարուցվի:

— Չեմ զարմանա, եթե իրավապահները իրոք հետաքրքրվում են այս մրցույթով: Ի՞նչպես եղավ, որ հաղթող ճանաչվեց ոչ թե մասնագիտացված ընկերություն ՀԿԵ-ն, այլ անհայտ ՄՊԸ-ն: Չէ, որ դա շրջանային բանջարեղենի պահեստի համար գույքարանի թուղթ՝ մասնակարարելու մրցույթ չէ:

Այս ճանապարհով պիտի գնան պետական նշանակություն ունեցող, կարևոր, ոչ գաղափարային բեռներ ատոմակայանի արդիականացվող շահակտորի համար: Սակայն մրցույթը հայտարարել ենք ոչ թե մենք, այլ Մեծամորի ԱԷԿ-ի տնօրինությունը: Այնպես որ, մեքադրանքները սխալ հասցեով են:

— Եվ վերջին հարցը: Ձեզ չի թվում, որ հոդվածների վերնագրերում «առասական թալան», «առաները թալանում են Հայաստանի ջրուցներ» երևում է...

— Ես հասկացա ձեզ: Բայց դա արդեն քաղաքական տիրույթ է, իսկ երկաթուղայինները քաղաքականությունով չեն զբաղվում: Ասեմ միայն, որ ՀԿԵ-ի գործունեության տարիների ընթացքում կառուցվել և շահագործման են հանձնվել 3 հիմնական երկաթուղային կամուրջներ, վերանորոգվել է 38 կամուրջ, 450 կմ գիծ, 70 սլաքային փոխադրիչ, 342 կմ կոնտակտային ցանց, 52 գծանց, փոխվել 820 հազար կմ: Եթե 2008 թվականին գրանցվել էր ուղևորից գնացքի դուրս գալու 260 դեպք, ապա 2009-ին՝ արդեն 93, իսկ 2015 թվականին՝ միայն 2:

Կարելի է երկար խոսել մեր աշխատանքի մասին: Բայց բավարարվեմ կարճ տեղեկանքով՝ 9 տարիների ընթացքում

երկաթուղային եթթակառուցվածքի և շարժակազմի արդիականացմանը ՀԿԵ-ն ներդրել է 253 մլն դոլար՝ մինչև 2038 թվականը նախատեսվող 520 մլն դոլարից:

Դա վարկային միջոցներ չեն, Հայաստանը դրանք չի վերադարձնի: Ու եթե «Ժամանակ» թերթի խմբագրությունը համարում է դա «առասական թալան»՝ Աստված նրանց հետ...

<http://armworld.am/detail.php?paperid=5688&pageid=170896&lang=>
<http://iravunk.com/news/43166>

Ընորհավորում ենք մեր հոբեյարներին

Նայեմքեր

01.11. Մովսիսյան Անդրանիկ Լևոնի
«Վառձոր» գծային-կայարանային միավորման Մլավերդի-Մանանիկ հենակետային կայարանի պետ

03.11. Եղիազարյան Կարինե Մարգարի
Մվտոմատիկայի, տեղեմխանիկայի և կապի Ձեռնարկություն առաջատար հաշվապահ

08.11. Խաչատրյան Լիզվարդ Այսոշայի
Մվտոմատիկայի, տեղեմխանիկայի և կապի Ձեռնարկություն հեռախոսավարուհի

12.11. Պողոսյան Մլավիկ Կոչոյանի
Էլեկտրաֆիկացիայի և էներգամատակարարման Ձեռնարկություն էլեկտրամեխանիկ

15.11. Ոսկանյան Ռոբերտ Հրաչի
Էլեկտրաֆիկացիայի և էներգամատակարարման Ձեռնարկություն հեթթապահ էլեկտրամեխանիկ

18.11. Հակոբյան Հովհաննիս Գրիգորի
Հաշվապահական և հարկային հաշվառման ծառայություն առաջատար հաշվապահ

20.11. Մարիսով Վլադիմիր Գևորգի
Երևանի գծի ուղեմասի գծի մոնտոր

29.11. Արշակյան Աշոտ Հովհաննիսի
Գյումրիի վագոնային դեպոյի շարժակազմի վերանորոգման գծով փակահագործ

Դեկտեմբեր

02.12. Ղալումյան Վարդան Աշոտի
«Երևան» գծային-կայարանային միավորման Կարմիր-Բլուր կայարանի պետ

03.12. Մարադյան Տիգրան Վանիկի
Մվտանգության ծառայության տեղեմխանիկայի պետ

04.12. Բաղդասարյան Մամիկ Մանվանի
Մվտոմատիկայի, տեղեմխանիկայի և կապի Ձեռնարկություն էլեկտրամեխանիկ

15.12. Եսայան Անահիտ Մպարտալի
Հաշվապահական և հարկային հաշվառման ծառայություն առաջատար հաշվապահ

22.12. Հովհաննիսյան Հրայր Մարտիրոսի
Գյումրիի վագոնային դեպոյի շարժակազմի վերանորոգման գծով փակահագործ

22.12. Մկրտչյան Մերյոմ Մլավիկի
«Վառձոր» գծային-կայարանային միավորման պետի Ժ.պ.


22.12. Խաչատրյան Համիկ Կարապետի
Երևանի գծի ուղեմասի գծանցի հեթթապահ

26.12. Ալյան Արթուր Հենրիկի
Մվտանգության ծառայության ավագ հրամիք

28.12. Գրիգորյան Արամ Մերուհի
Երևանի գծի ուղեմասի գծի մոնտոր

29.12. Գրիգորյան Գալինա Գրիգորի
Երևանի գծի ուղեմասի գծանցի հեթթապահ

30.12. Հարությունյան Համիկ Գրիգորի
Մվտոմատիկայի, տեղեմխանիկայի և կապի Ձեռնարկություն առաջին կարգի հաշվապահ

Հայաստանի ԵՐԿԱՅՈՒՂԱՅԻՆ  ՀԿԵ ՓԲԸ-ի կորպորատիվ ամսաթերթ	Խմբագրական խորհուրդ Համարի պատասխանատու՝ Վարդան Ալոյան Լուսանկարները՝ Հարություն Լազարյանի Սրբագրիչ՝ Սամվել Սահակյան	Խմբագրության հասցեն՝ ՀՀ, Երևան, Տիգրան Մեծի պող. 50 Հեռ.՝ (010) 57-50-02 Էլ. փոստ՝ pr@railway.am, ukzhdpressoffice@inbox.ru	Ծավալը՝ 2 տպագրական մամուլ Տպաքանակը՝ 800 օրինակ Ստորագրված է տպագրության՝ 08.01.2018թ. Տպագրված է «Լիոն Փրինթինգ Սերվիս» ՍՊԸ տպարանում
--	--	---	--



Локомотив вашего бизнеса

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

www.ukzhd.am

АРМЕНИИ

Газета
ЗАО ЮКЖД

11 (58)

НОЯБРЬ-ДЕКАБРЬ, 2017

Уважаемые коллеги!

Сердечно поздравлю вас с наступающим Новым годом и Святым Рождеством! Традиционно с новым годом связывают новые ожидания, новые планы, ждут положительных изменений и приятных, радостных событий.

Прошедший год для железной дороги Армении был полон напряженной работы, он был трудным, но железнодорожники сумели успешно поработать и добиться намеченных целей. Насколько успешным будет для ЮКЖД будущий год, зависит только от нас, от нашей упорной работы.

2018 год для нас будет особенным – он юбилейный, ведь ровно 10 лет назад Южно-Кавказская железная дорога начала работать в Армении и развивать систему железнодорожного транспорта республики.

Уважаемые коллеги!

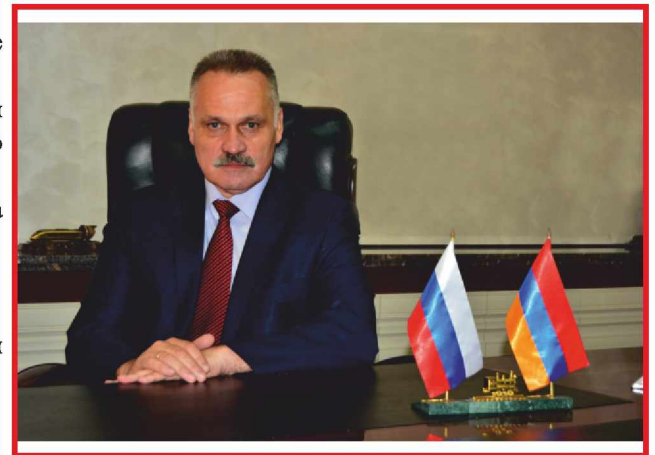
Хочу поблагодарить вас за добросовестную работу!

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

С уважением,

Генеральный директор ЗАО «ЮКЖД»

Сергей Валько



На ЮКЖД подвели итоги работы в 2017 году



Генеральный директор ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» Сергей Валько на состоявшемся 28 декабря селекторном совещании подвел итоги работы железной дороги в 2017 году. Как отметил С.Валько, год был насыщенным на события, среди наиболее значимых выделяются, в частности, активизация железнодорожно-паромных перевозок, завершение программы поэтапного восстановления системы электрической централизации на станции Кармир Блур, тестирование нового электропоезда, который в настоящее время приводится в соответствие с условиями эксплуатации в Армении. Также было реализовано множество благотворительных проектов: реконструирован дом бывшего начальника восстановительного поезда Гюмри, Почетного железнодорожника, ветерана труда 90-летнего Грача Арутюняна, который проработал на железной дороге 64 года; продолжилось оказание помощи школе села Фиолетово.

«В текущем году мы работали в сложных условиях жесткой конкуренции с автотранспортом. Были предприняты меры по привлечению на железную дорогу новых объемов грузов, положительный эффект имела и активизация работы парома порт Кавказ-Поти», - сказал руководитель ЮКЖД, отметив, что с февраля по декабрь 40 компаний перешли с автомобильного на железнодорожный транспорт.

Так, по данным статистики, в течение года железнодорожным транспортом перевезено более 2,6 млн тонн грузов, что на 0,4% выше

запланированного показателя, грузооборот по сравнению с прошлогодними показателями вырос на 4%, перевозки в экспортном сообщении увеличились по сравнению с запланированным показателем на 5,7%, с 2016 годом – на 9,4% (или 32 тыс тонн), а импортные – на 5% и 4% соответственно. При этом средний вес поезда по сравнению с прошлым годом увеличился на 0,5%, среднесуточный пробег локомотива – на 1%, а его производительность – на 2,9%. Участковая скорость выросла по сравнению с прошлогодними показателями на 1,7%, а техническая – на 2,7%.

Вместе с тем Сергей Валько констатировал необходимость улучшения таких показателей работы железной дороги как, в частности, статнагрузка, эксплуатируемый парк электровагонов и грузовых вагонов, расход электроэнергии на тягу поездов.

В течение года по железной дороге проследовало 12 835 поездов, из которых 12 686 – по расписанию. Сергей Валько отметил улучшение графиков движения пассажирских и грузовых поездов и поручил продолжать работу в направлении последовательного улучшения выполнения графика движения поездов. При этом рост пассажироперевозок в межгосударственном сообщении по сравнению с прошлым годом составил 12%.

Особо руководитель компании остановился на вопросах безопасности на железной дороге, отметив, что в отчетный период балловая оценка пути улучшена по сравнению с прошлогодней отметкой на 6 пунктов и составила 81 единицу. При этом на железной дороге не было зарегистрировано неудовлетворительных околотов, имеют место лишь 2 неудовлетворительных километра против 12-ти в 2016 году.

Руководитель ЮКЖД подчеркнул, что успешность работы компании в будущем году зависит от каждого сотрудника и пожелал железнодорожникам здоровья, успехов, счастья и добра в новом году, плодотворной работы и успешного решения стоящих перед железной дорогой задач.

На последовавшей затем торжественной церемонии Сергей Валько за эффективную и добросовестную работу вручил награды и грамоты большой группе железнодорожников.

Коллективам станции Кармир Блур ЛСО Ереван и ремонтно-технологического участка Гюмри Предприятия автоматики, телемеханики и связи были присвоены почетные звания «Предприятие эффективных технологий и эстетики».

Делегация ЗАО «ЮКЖД» приняла участие в заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества

Делегация ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», возглавляемая генеральным директором Сергеем Валько, приняла участие в работе 67-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, которое прошло 19-20 октября в Риге.

В заседании Совета приняла участие глава железнодорожных администраций Армении, Беларуси, Киргизии, Молдовы, России, Таджикистана, Туркменистана, Украины, Узбекистана, Азербайджана, а также Грузии, Латвии, Литвы, Эстонии и Финляндии, являющихся ассоциированными членами организации.

Участники заседания подвели итоги выполнения решений 66-го заседания Совета, эксплуатационной работы сети железных дорог, деятельности пассажирского комплекса в международном сообщении за 9 месяцев текущего года, переписи контейнеров в 2017 году и подготовки к переписи грузовых вагонов в 2018 году.

Было рассмотрено и согласовано более 10-ти вопросов по обеспечению бесперебойной работы железнодорожного транспорта, беспрепятственного движения пассажирских и грузовых поездов по сети железных дорог стран-участниц заседания, эксплуатации и ремонту грузовых вагонов, актуализации нормативно-технической документации в области железнодорожного транспорта.



Система электрической централизации восстановлена на станции Кармир блур

ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» продолжает работу по модернизации железнодорожной инфраструктуры Армении и внедрению новых современных технологий в работу железнодорожного транспорта. Очередным шагом стало завершение работ по восстановлению системы электрической централизации на станции Кармир Блур. В прошедшей 25 декабря на станции торжественной церемонии приняли участие министр транспорта, связи и информационных технологий Ваган Мартиросян, генеральный директор ЗАО «ЮКЖД» Сергей Валько, директор транспортной компании «Апавен» Гагик Агаджанян, исполняющий обязанности генерального директора компании «Геопромайнинг Голд» Анатолий Зубков, представители Минтранса Армении, железнодорожники.

Как отметил гендиректор Южно-Кавказской железной дороги Сергей Валько, электрическая централизация не работала на станции с 1994 года и, начав свою деятельность в Армении, компания инициировала процесс восстановления. Система позволит осуществлять маневровые работы непосредственно с пульта управления, не выходя на пути, что значительно ускорит процесс приготовления маршрутов приема, отправления и маневровой работы, сократив ее длительность с 30 до 3 минут, а время формирования поездов с двух часов до 45 минут. Кроме того, система ЭЦ полностью обеспечивает безопасность движения поездов и требования норм охраны труда и техники

безопасности работников станции, позволяет сэкономить значительные средства.

«Станция Кармир Блур крайне важна для работы ЮКЖД, доля грузовой работы станции составляет 20% в объеме общей грузовой работы железной дороги. В 2017 году рост объема погрузки составит 10% до 360 тыс тонн, в том числе на 11% увеличатся перевозки медного концентрата до 305 тыс тонн. Железнодорожные грузоперевозки в целом демонстрируют хотя и небольшую, но тенденцию роста. По крайней мере, по итогам 2017 года перевозки по железной дороге будут не ниже прошлогоднего показателя», - сказал руководитель компании.

Сергей Валько ознакомил министра транспорта, связи и информационных технологий, гостей с возможностями станции и системы ЭЦ, после чего глава Минтранса открыл «зеленый сигнал» грузовому поезду, ознаменовав тем самым начало работы восстановленной системы.

Работы по восстановлению ЭЦ на станции Кармир Блур проводилась в 3 этапа:

- на 1 этапе в ЭЦ включены стрелочные переводы 8/10 направления Разъезд 9км – Кармир Блур в целях ускорения прибытия и отправления поездов на станцию, работы проводились в 2010г.;

- на 2 этапе на обеих горловинах станции Кармир Блур были установлены маневровые колонки в целях ускорения цикла маневровых работ при организации погрузки и выгрузки вагонов, работы проводились с 2015 по 2016г.;

- на 3 этапе в течение 2017г. были организованы работы по включению в электрическую централизацию 4-х путей и 18 стрелочных переводов, что повысит безопасность движения поездов при приеме и отпращивании, безопасность маневровой работы на станции, а также позволит ускорить перевозочный процесс, затрачиваемого на прием, отпращивание и формирование поездов.

Станция Кармир Блур была построена и сдана в эксплуатацию в 1968 году для обслуживания крупнейших промышленных предприятий Еревана, таких как, например, Армэлектромаш, Армгидрострой, Метрострой, Домостроительный комбинат, Арпа-Севан, республиканские торговые базы, Международный аэропорт Звартноц.

По своему назначению станция является грузовой станцией второго класса. Общее количество станционных путей – 7. Здесь расположены два контейнерных таможенных терминала компаний «Апавен» и «Транс Альянс», при взаимодействии с которыми ЗАО «ЮКЖД» осуществляет интермодальные перевозки в экспортном и импортном сообщениях.

К станции примыкают 23 действующих подъездных пути столь крупных армянских предприятий и компаний как, в частности, «Апавен», «Транс Альянс», Международный аэропорт «Звартноц», «Си Пи Эс Ойл», с которыми организована работа по погрузке и выгрузке грузов.

Среднемесячный вагонооборот станции Кармир Блур составляет 2 200 вагонов. 63% от общего объема грузовой работы и 90% контейнерных перевозок приходится на долю ООО «Апавен», 5% от общего объема грузовой работы и 10% контейнерных перевозок обеспечивает ООО «Транс Альянс». 11%, 7% и 5% от общего объема грузовой работы приходится на долю ООО «Си Пи Эс Ойл», ООО «Транс Лоджистик» и ЗАО «Армения - Международные аэропорты» соответственно.

В завершение мероприятия были подписаны договоры о сотрудничестве с компаниями «Апавен» и «Геопромайнинг голд» на 2018 год. Договоры предусматривают увеличение объемов погрузки грузов к уровню 2017 года соответственно на 10 тысяч и 100 тысяч соответственно в годовом исчислении.



ЮКЖД договорилась о сотрудничестве с белорусскими партнерами

В рамках визита в Минск делегации ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» во главе с генеральным директором Сергеем Валько заключены меморандумы о взаимодействии и сотрудничестве с Белорусской железной дорогой и рядом белорусских предприятий.

Делегация ЮКЖД провела ряд двусторонних встреч с белорусскими предпринимателями, посетила крупнейшие компании республики, в частности, Минский тракторный завод, БЕЛАЗ, Борисовский шпалопропиточный завод, Могилевский металлургический завод, Белорусский металлургический завод, Минский завод колесных тягачей, Мостодрев (Белорусская лесная компания).

Представители ЮКЖД представили весь спектр предоставляемых компанией услуг по перевозке грузов, преимущества с точки зрения проводимой ценовой политики и логистики, а также два перспективных транспортных проекта: мультимодальные перевозки с использованием инфраструктуры ЮКЖД из Ирана в Европу и обратном направлении, а также железнодорожно-паромные перевозки порт Кавказ – Потти.

Белорусские компании особо заинтересовались перевозкой грузов в Армению, Грузию и Иран посредством паромной переправы – новой услугой ЮКЖД.

С компанией БЕЛАЗ обсуждены возможности технического обслуживания и ремонта эксплуатируемой в Армении автомобильной техники производства данного завода на мощностях Южно-Кавказской железной дороги в городе Гюмри.

С Борисовским шпалопропиточным заводом уже достигнуты конкретные договоренности и осуществляются перевозки шпал не только в Армению, но и Грузию.

Завершены тестовые испытания в Армении нового электропоезда ЭП2Д



ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» сообщает, что 23 ноября завершились тестовые испытания в условиях высокогорья Армении нового электропоезда ЭП2Д производства российского машиностроительного завода «Трансмашхолдинг». В них принимали участие специалисты завода-производителя, ОАО «РЖД», ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога».

Параллельно происходило обучение машинистов Южно-Кавказской железной дороги, которым предстоит управлять электропоездом в будущем.

По результатам испытаний был выявлен ряд эксплуатационных параметров, которые должны быть приведены в соответствие с условиями и техническими особенностями высокогорной железной дороги Армении. Решается вопрос о возможности устранения специалистами завода Трансмашхолдинг выявленных замечаний по техническим эксплуатационным параметрам на месте либо на базе завода-производителя, после чего электропоезд будет введен в эксплуатацию.

Восстановлен дом ветерана-железнодорожника с 64-летним стажем работы Грача Арутюняна



ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» завершило реконструкцию дома бывшего начальника восстановительного поезда Гюмри, Почетного железнодорожника, ветерана труда 90-летнего Грача Арутюняна, который проработал на железной дороге 64 года.

Была проложена система газоснабжения, установлена отопительная система, осуществлены ремонт кровли и благоустройство территории.

Качество выполненных работ лично проверил генеральный директор ЗАО «ЮКЖД» Сергей Валько, поздравивший ветерана и его семью со своеобразным «новосельем» и пожелавший счастья, здоровья и благополучия в отремонтированном доме. Ветерану также подарили новую кухонную газовую плиту.

Руководитель компании дал ряд поручений по дальнейшему благоустройству дома. А дочь ветерана поблагодарила ЗАО «ЮКЖД» за оказанное содействие, отметив, что помощь компании помогла их семье воссоединиться: вскоре к ним переедет и внучка Арутюняна.

Это уже не первый случай подобной благотворительности со стороны ЮКЖД, компания проводит в данном направлении системную работу, приняв на себя обязательства по оказанию помощи ветеранам-железнодорожникам и восстановлению их домов. Так, за последние три года уже отремонтированы дома ветеранов в Гюмри и селе Солак Котайкской области.

Победителем корпоративного чемпионата ЮКЖД по игре «Что? Где? Когда?» стала команда Дирекции подвижного состава

27 декабря состоялся традиционный корпоративный чемпионат ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» по интеллектуальной игре «Что? Где? Когда?», организованный по инициативе Совета молодежи компании. Участие в чемпионате приняли 8 команд, представлявших различные дирекции, службы, структурные подразделения и предприятия ЮКЖД.

Победу одержала команда Дирекции подвижного состава, второе место заняла команда Дирекции по перевозкам, третье – команда Отдела международных связей и взаимодействия с административными органами.

Победителей и призеров поздравил и вручил награды первый заместитель генерального директора ЮКЖД Олег Шаталов.

Чемпионат по интеллектуальным играм проводится на ЮКЖД ежегодно с целью стимулирования активности, формирования в среде молодежи корпоративного духа и ценностей, содействия развитию личностного и профессионального потенциала молодых сотрудников.



Итоги работы подвели в Службе безопасности ЮКЖД



27 декабря во время традиционного предновогоднего построения были подведены итоги работы Службы безопасности ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога». Сотрудников приветствовал и поздравил с успешным завершением года заместитель генерального директора ЗАО «ЮКЖД» по безопасности Армен Дарбинян, начальник Службы безопасности Артур Давидавян.

Во время построения благодарственными и почетными грамотами были награждены наиболее отличившиеся сотрудники. Части сотрудников были вручены подарки от имени профсоюза.

В течение всего года сотрудники Службы безопасности ЮКЖД обеспечивали должный контроль и охрану объектов, осуществлялись надлежащие проверки, велись работы по обучению и повышению квалификации служащих.

Особое внимание со стороны руководства ЗАО «ЮКЖД» уделено проведению антитеррористических мероприятий: проводится постоянный инструктаж руководства и личного состава, а также непрерывный мониторинг оперативной ситуации на всех охраняемых объектах ЗАО «ЮКЖД». В данном вопросе СБ успешно взаимодействует с правоохранительными органами Республики Армения.

Следует отметить, что ЗАО «ЮКЖД» является одной из немногих коммерческих структур в Армении, проводящих подобную работу. В наличии СБ ЮКЖД – табельное оружие, спецсредства и техника, современные средства связи.

ГЛУХОЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ

Откровенно говоря, статья, которую опубликовала на одной из своих страниц газета «Жаманак», а электронный портал «1in.am» распространил по социальным сетям, в общем и целом вовсе не является неким сенсационным материалом оппозиционной прессы. Которая, слава Богу, у нас в Армении есть, а упомянутые выше газета и электронный портал таковыми как раз и являются. Материалы, подобные тому, что привлекли наше внимание, приводились в средствах массовой информации и раньше, будут приводиться и в дальнейшем. Кстати, не только оппозиционной прессой. Ибо, когда речь в статье идет о той или иной социально-экономической проблеме общественной значимости, то тут пересечение интересов общества, защиту которых осуществляет также и четвертая власть, и интересов государства, которые прежде всего являются прерогативой властей, никоим образом не могут негативно повлиять на решение возникших проблем. Напротив, только и только в интересах государства и общества.

Но существует и иное пересечение. Глухое. Это железнодорожный термин. Он означает одноуровневое пересечение железнодорожных путей, устраиваемое без стрелок, что исключает переход подвижного состава с одного пути на другой. Глухое пересечение является источником потенциальной опасности, так как на них возможно столкновение поездов...

Что ж, после такой преамбулы можно смело приступать к разговору. Точнее, дабы в данном случае расставить точки над *i* и предотвратить нежелательное во всех смыслах столкновение, к продолжению разговора о проблемах ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», которые так истово отразили на своих страницах упомянутые газета и сайт.

Каждый пишет так, как дышит, и дело сейчас как раз в этом самом дыхании. Дыхания, сбивчивую порывистость которого очень даже чутко улавливают специально установленные «информационные радары» азербайджанских СМИ в лице таких антиармянских порталов, как, к примеру, *vesti.az*. Мне ежедневно приходится читать азербайджанскую прессу. Удовольствие весьма сомнительное, но это уже издержки профессии. Так вот, кроме тем, связанных с азербайджано-карабахским конфликтом и переговорным процессом по этому поводу, у них еще особый экстаз вызывают негативные публикации в наших отечественных СМИ по таким красугольным камням национальной безопасности в сфере экономики, каковыми, к примеру, являются армянская АЭС и железная дорога. Вот и это, так называемое «исследование темь» от армянских журналистов, естественно, также переиначили и переврали на свой лад. А все те критические замечания по поводу проблем в ЗАО ЮКЖД перевели – понятное дело – в плоскость антироссийской политики, острота которой особенно ощущается на фоне армяно-азербайджанских отношений.

Отсюда и наш интерес к статье, вымученной армянской журналистикой и подхваченной азербайджанской. Наш собеседник — начальник отдела по связям с общественностью ЮКЖД Вардан АЛОЯН.

— Вардан Михайлович, на днях газета «Жаманак» написала, что министерство транспорта Армении провело рейд на вапих электричках, обнаружило 150 безбилетников, а это значит, что вы умышленно занижаете число пассажиров, создаете искусственный убыток, и получаете компенсацию от правительства Армении. И что не исключен новый скандал.

— «Новый скандал», «Очередной скандал», «Громкий скандал». Эффективные заголовки. А полтора года назад эта же газета, точнее ее электронная версия «1in.am», на полном серьезе утверждала, что через год ЮКЖД развалится и Армения останется без железной дороги. И что? Нам нужно было реагировать на подобные «достоверные факты» и доказывать, что не развалимся?

Министерство рейдов у нас не проводило. Проверки проводит наша собственная служба безопасности совместно с дирекцией пассажирских перевозок. Работа проводится в плановом порядке. Проверляли работу билетных кассиров. Были выявлены безбилетные пассажиры. Виновные привлечены к ответственности. И мы этого не скрывали.

А пассажиропоток у нас не уменьшался. В местном сообщении в прошлом году перевезли 298,9 тысяч пассажиров, в этом году будет не меньше. В международном сообщении наблюдается неуклонный рост. В 2015 году перевезли 43 148 пассажиров, в 2016 уже 53 161, а за 9 месяцев текущего года — 56 464 пассажиров.

Что касается субсидий от правительства Армении, объясняя подробно. Практически во всем мире пассажирские, а конкретно пригородные перевозки убыточны, и они компенсируются со стороны государства.

Объем перевозок, маршруты, регулярность рейсов мы согласовываем с Министерством транспорта Армении. Можно

считать это госзаказом на пассажирские перевозки. Частичная компенсация убытков производится в соответствии с положениями концессионного договора между концедентом и концессионером.

Кроме того, ЮКЖД является одним из крупных налогоплательщиков страны и за эти годы выплатила в бюджет Армении более 37,8 млрд. драмов, что значительно больше, налогов, выплаченных до заключения концессионного договора. В среднем размер ежегодно выплачиваемых в госбюджет налогов составил за это время 3,7-3,8 млрд драмов, тогда как Армянская железная дорога выплачивала в бюджет в среднем 1,4 млрд драмов.

— Утверждается также, что и по грузовым перевозкам вы работаете с убытками, поскольку цены на перевозки искусственно завышены и клиенты предпочитают перевозить грузы автотранспортом и любым другим способом. Работаете в убыток, а зарплату 23 начальникам подняли.

— Видите ли, если бы авторы подобных заметок, кроме ссылок на какие-то мутные свои источники иногда за информацией обращались бы и к нам или в соответствующее управление Минтранс, такая нелепица не появлялась бы на страницах газеты.

Во-первых, планы мы выполняем и перевыполняем и работаем с прибылью. Может быть не с такой большой как хотелось бы, но с прибылью.

Во-вторых, цены на перевозки даже в прошлые годы в расчете на тоннокилометр у нас ниже чем в соседней Грузии. А в этом году в феврале ЮКЖД выкупила все места на пароме, курсирующем по маршруту порт Кавказ-Поти, благодаря чему стоимость перевозки грузов вагонами из и в Армению снизилась на 2-3 тысячи долларов, только на этом отрезке пути. После чего, благодаря совместной работе с ОАО «РЖД» и Грузинской железной дорогой нам были предоставлены тарифные скидки при следовании грузов. По территории России скидка составляет 50%, а по территории Грузии до 50%. Так что наши цены абсолютно сопоставимы с автотранспортом.

И зарплату мы никому не повышали. Ни начальству, ни рядовым сотрудникам. Но положенное получаем вовремя, плюс ежемесячные премии. Кстати на завершившемся на днях в Риге 67-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников содружества были озвучены средние зарплатные железнодорожников стран членов этого Совета. Так вот, зарплата армянских железнодорожников выше чем у коллег из Грузии, Азербайджана, Молдовы, Украины.

— А что скажете по тендеру по ремонту железнодорожных путей на Мецаморской АЭС. Газета пишет, что конкурс был весьма сомнительный, правоохранительные органы активно интересуются этой темой и возможно будет возбуждено уголовное дело?

— Не удивлюсь, если правоохранительные органы действительно заинтересовались этим тендером. Как получилось, что победителем конкурса оказалась не профильная организация — ЮКЖД, а какое-то неизвестное ООО? Это же не конкурс на поставку туалетной бумаги на районную овощебазу.

По этому дороге должны пройти очень важные, государственной значимости, да еще и негабаритные грузы для реконструируемого блока АЭС. Но конкурс-то не мы объявляли и победителей не мы выявляли, а дирекция Мецаморской АЭС. Так что обвинение не по адресу.

— И последний вопрос. Вам не кажется, что в самих заглавиях статей «Русский грабёж», «Русские грабят бюджет Армении» есть...

— Я вас понял. Но это уже переход в политическую плоскость, а железнодорожники политикой не занимаются. Скажу лишь следующее. За девять лет существования ЮКЖД, практически с нуля построены и сданы в эксплуатацию три основных железнодорожных моста, еще 38 мостов отремонтировано. За эти годы также отремонтировано более 450 км пути, 70 стрелочных переводов, 52 переезда, заменено более 820 тысяч шпал, отремонтировано 342 км контактной сети. Если в 2008 году было 260 сходов поезда, в 2009 году 93, в том числе 7 сходов пассажирских поездов, то с 2015 по сей день лишь два схода...

Могу еще долго рассказывать о проделанной работе. Но ограничусь краткой статистикой. За девять лет в железнодорожную инфраструктуру и подвижной состав Армении РЖД

уже вложило 253 млн долларов из 520 млн долларов, которые РЖД должно вложить в железные дороги Армении по концессионному договору.

И это не взятые в кредит деньги, которые Армении в дальнейшем придется возвращать.

И если редакция газеты «Жаманак» считает, это «русским грабёжом», то... Бог им судья.

Беседу вел Карина Карапетян (ИАА «Де-факто»)
<http://defacto.am/145268.html>

ПОЗДРАВЛЯЕМ НАШИХ ЮБИЛАРОВ

Ноябрь

01.11. Мовсисян Андраник Левоневич
Начальник опорной станции Алаверди-Саян Линейно-станционное объединение «Ванадзор»

03.11. Егизарян Карине Саркисовна
Ведущий бухгалтер Предприятия автоматизации, телемеханики и связи

08.11. Хачатрян Лизварт Алевасяна
Телефонист Предприятия автоматизации, телемеханики и связи

12.11. Погосян Славик Корюнович
Электромеханик Предприятия электрофикации и электроснабжения

15.11. Восканян Роберт Грачевич
Дежурный электромеханик Предприятия электрофикации и электроснабжения

18.11. Акопян Гипсиме Григорьевна
Ведущий бухгалтер Служба бухгалтерского и налогового учета

20.11. Саркисов Владимир Геворгович
Монтер пути Ереванская дистанция пути

29.11. Аршакян Ашот Оганесович
Электрогазосварщик Гюмрийское вагонное депо

Декабрь

02.12. Галумян Вардан Ашотович
Начальник станции Кармир-Блур Линейно-станционное объединение «Бреван»

03.12. Сарадян Тигран Ваникович
Начальник команды Служба безопасности

04.12. Багдасарян Самвел Степанович
Электромеханик Предприятия автоматизации, телемеханики и связи

15.12. Есаян Анаит Спартаковна
Ведущий бухгалтер Служба бухгалтерского и налогового учета

22.12. Оганисян Грайр Мартиросович
Слесарь по ремонту подвижного состава Гюмрийское вагонное депо

22.12. Мкртчян Сережа Славикович
Начальник ЛСО-начальник опорной станции Линейно-станционное объединение «Ванадзор»

22.12. Хачатрян Асмик Карапетовна
Дежурный по переезду Ереванская дистанция пути

26.12. Алоян Артур Генрикович
Старший стрелок Служба безопасности

28.12. Григорян Арам Церунович
Монтер пути Ереванская дистанция пути

29.12. Григорян Галина Григорьевна
Дежурный по переезду Ереванская дистанция пути

30.12. Арутюнян Асмик Гришаевна
Бухгалтер 1-ой категории Предприятия автоматизации, телемеханики и связи

«Железнодорожник Армении»



Корпоративная газета ЗАО ЮКЖД

Редакционная коллегия:

Ответственный за номер
Вардан Алоян
Фотографии
Арутюн Назарян
Корректор
Самвел Саакян

Адрес редакции

РА, г. Ереван, пр. Тиграна Меца, 50
Тел.: **(010) 57-50-02**
Эл. адрес:
pr@railway.am,
ukzhdpresoffice@inbox.ru

Объем: 2 печатных листа

Тираж: 800 экземпляров

Подписано в печать: 08.01.2018р.

Отпечатано в типографии
ООО «Лион Принтинг Сервис»