

ՀԿԵ ՓԲԸ-ի ամսաթերթը

Երկաթուղային

4 (51)

ՀՈՒԼԻՍ-ՍԵՊՏԵՄԲԵՐ, 2016

Երևանում նշեցին Երկաթուղային օրը



Օգոստոսի 5-ին՝ իրենց մասնագիտական տոնի նախօրեին, հայ երկաթուղայինները հավաքվել էին «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ գլխավոր մասնաշենքում: Տոնական միջոցառումներին մասնակցեցին գործող երկաթուղայինները, վետերանները, ամենաինչև երկաթուղային դինաստիաների ներկայացուցիչները, ՀԿԵ ղեկավարության, Տրանսպորտի և կապի նախարարության, Ազգային Ժողովի, քաղաքապետարանի ներկայացուցիչները:

Հանդիսավոր արարողության ժամանակ ներկաներին շնորհավորեց «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ գլխավոր տնօրեն Սերգեյ Վալկոն, ով նշեց, որ Հայաստանի երկաթուղին այժմ ակտիվ զարգացման փուլում է գտնվում՝ աճում են փոխադրումների ծավալները, բարձրանում է հարմարավետության և ծառայությունների որակի մակարդակը, աճում են գնացքների արագության ներկայացումը, իրականացվում է ենթակառուցվածքի արդիականացման լայնածավալ ծրագիրը:

Չնայած բոլոր դժվարություններին՝ երկաթուղին աշխատում է բնականոն ռեժիմով, նկատվում է ներհանրապետական բեռնափոխադրումների աճ:



«ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն իրականացնում է բոլոր կոնցետնոն պարտավորությունները: Կոնցետնոն պայմանագրի համաձայն, ՀԿԵ-ն պարտավորվել է մինչև 2038 թվականը Հայաստանի երկաթուղային ենթակառուցվածքի արդիականացմանն ուղղել 174,5 մլրդ դրամ: 2008-2015 թթ. ներդրումների ծավալն արդեն կազմեց 104,6 մլրդ դրամ, որից 77,6 մլրդ դրամն ուղղվեց ենթակառուցվածքի արդիականացմանը և 26,9 մլրդ դրամը՝ շարժակազմի թարմացմանը:

Անցած տարիներին կառուցվել և շահագործման են հանձնվել երեք հիմնական երկաթուղային կամուրջներ, որոնք փոխարինել են դեռ 1898 թվականին կառուցված Հայաստանի ամենաինչև Չամանուխի կամուրջը, Սատանի կամուրջը և Քոբեր-Թումանյանի հատվածում գտնվող կամուրջը:

Վերանորոգվել է 437,5 կմ գիծ, 70 պաթային փոխադրիչ, 52 գծանց, 40 կամուրջ և այլ օբյեկտներ, փոխվել 776,9 հազար կոճ, արդիականացվել Սանախինի մեքենայացված գծային կայանն ու ուղևմասը, վերանորոգվել Երևանի, Գյումրիի և Վանաձորի կայարանների շենքերը: Վերանորոգվել է 326,6 կմ կոնտակտային ցանց և 48 ենթակայան, 207,6 կմ էներգահարողման ցանց:

Այսօր ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարության հետ համատեղ, ընկերությունն աշխատում է Հայաստանի երկաթուղու տարանցիկ ներուժի զարգացման և Իրանից ելքային կապի ներկրներ գնացող բեռներ ներգրավելու ուղղությամբ:

Վերջին 3 տարիների ընթացքում Ընկերությունը գործարկեց նոր տեխնոլոգիաներ, որոնք թույլ են տալիս ջերմա- և էլեկտրաբաշխիչ վերանորոգել սեփական ուժերով: Ընթացիկ տարում իրականացվում է էլեկտրագնացքների վերանորոգում, և օգոստոսի վերջում շահագործման է հանձնվելու առաջին վերանորոգված էլեկտրագնացքը: Այս տարի Գյումրիի լոկոմոտիվային դեպոյում բացվել է բանդաժների արտադրամասը:

Երկաթուղու հաջողությունների շարքում անհրաժեշտ է նշել տեղամասային արագության աճը մինչև 35 կմ/ժ, գծի բալային գնահատականի կատարելագործումը 10%-ով մինչև 87 միավոր:

2016 թվականին վերանորոգվելու է 12 կմ գիծ, ուղղվելու է 100 կմ գիծ, ինչպես նաև նախատեսվում է վերականգնել Ղալաբաջի ենթակայանը: Բոլոր այս միջոցներն ուղղված են երկաթուղու անվտանգության մակարդակի կատարելագործմանը: Ձեռնարկվող միջոցառումներն արդեն արդյունքներ են տալիս. եթե 2009 թվականին երկաթուղու գրանցվել է 97գծերից դուրս գալու դեպքեր, ապա 2015 թվականին նման դեպքեր չեն արձանագրվել:

Երկաթուղայիններին շնորհավորեցին ՀՀ ԱԺ փոխխոսնակ Հերմինե Նաղդալյանը, ՌԳ ղեկավար Իվան Վոլինկինը, տրանսպորտի և կապի նախարարի տեղակալ Արթուր Առաքելյանը, տրանսպորտի հարցերով Երևանի քաղաքապետի խորհրդական Ալբերտ Գևորգյանը, ՀՀ ԱԻՆ Փրկարար ծառայության փոխտնօրեն Արման Յուլյանը:

Դեպքում Վոլինկինը նշեց երկաթուղու ռազմավարական նշանակությունը, ընդգծելով, որ դրա բոլոր օղակների բնականոն աշխատանքից, սպասարկման որակի բարձրացումից է կախված տնտեսության զարգացումը և միջազգային կապերի ամրապնդումը:

- ՀԿԵ-ն մեծ ժամանակակից համակարգ է, որը կիրառում է նորագույն տեխնոլոգիաներ, ինչը թույլ է տալիս էական բարձրացնել աշխատանքի որակը, տրամադրված է արդյունք, - ասաց նա: Հայաստանի Հանրապետության Ազգային Ժողովի փոխնախագահ Հերմինե Նաղդալյանը կարևորեց հայ երկաթուղայինների նվիրվածությունն ավանդույթներին, որոնք այդքան ուժեղ են հայկական երկաթուղում և որոնցով հպարտանում են ոչորտի աշխատողները:

- Ձեր աշխատանքը խիստ կարևոր է երկրի և տնտեսության համար: Դժվար է ներկայացնել հանրապետության զարգացման առանց երկաթուղու նման կարևոր բաղադրիչի: Դժվար է գերազանցատել երկաթուղու կարևորությունը: Պատասխան չէ, որ ամենամեծ թվով դինաստիաները երկաթուղուց են: Պատասխանելով հարցերին, նա նշեց, որ ամենամեծ թվով դինաստիաները երկաթուղուց են:

Վալկոնը նշեց, որ 2016 թվականին վերանորոգվելու է 12 կմ գիծ, ուղղվելու է 100 կմ գիծ, ինչպես նաև նախատեսվում է վերականգնել Ղալաբաջի ենթակայանը: Բոլոր այս միջոցներն ուղղված են երկաթուղու անվտանգության մակարդակի կատարելագործմանը: Ձեռնարկվող միջոցառումներն արդեն արդյունքներ են տալիս. եթե 2009 թվականին երկաթուղու գրանցվել է 97գծերից դուրս գալու դեպքեր, ապա 2015 թվականին նման դեպքեր չեն արձանագրվել:

Վալկոնը նշեց, որ 2016 թվականին վերանորոգվելու է 12 կմ գիծ, ուղղվելու է 100 կմ գիծ, ինչպես նաև նախատեսվում է վերականգնել Ղալաբաջի ենթակայանը: Բոլոր այս միջոցներն ուղղված են երկաթուղու անվտանգության մակարդակի կատարելագործմանը: Ձեռնարկվող միջոցառումներն արդեն արդյունքներ են տալիս. եթե 2009 թվականին երկաթուղու գրանցվել է 97գծերից դուրս գալու դեպքեր, ապա 2015 թվականին նման դեպքեր չեն արձանագրվել:

Վալկոնը նշեց, որ 2016 թվականին վերանորոգվելու է 12 կմ գիծ, ուղղվելու է 100 կմ գիծ, ինչպես նաև նախատեսվում է վերականգնել Ղալաբաջի ենթակայանը: Բոլոր այս միջոցներն ուղղված են երկաթուղու անվտանգության մակարդակի կատարելագործմանը: Ձեռնարկվող միջոցառումներն արդեն արդյունքներ են տալիս. եթե 2009 թվականին երկաթուղու գրանցվել է 97գծերից դուրս գալու դեպքեր, ապա 2015 թվականին նման դեպքեր չեն արձանագրվել:

Վալկոնը նշեց, որ 2016 թվականին վերանորոգվելու է 12 կմ գիծ, ուղղվելու է 100 կմ գիծ, ինչպես նաև նախատեսվում է վերականգնել Ղալաբաջի ենթակայանը: Բոլոր այս միջոցներն ուղղված են երկաթուղու անվտանգության մակարդակի կատարելագործմանը: Ձեռնարկվող միջոցառումներն արդեն արդյունքներ են տալիս. եթե 2009 թվականին երկաթուղու գրանցվել է 97գծերից դուրս գալու դեպքեր, ապա 2015 թվականին նման դեպքեր չեն արձանագրվել:

Վալկոնը նշեց, որ 2016 թվականին վերանորոգվելու է 12 կմ գիծ, ուղղվելու է 100 կմ գիծ, ինչպես նաև նախատեսվում է վերականգնել Ղալաբաջի ենթակայանը: Բոլոր այս միջոցներն ուղղված են երկաթուղու անվտանգության մակարդակի կատարելագործմանը: Ձեռնարկվող միջոցառումներն արդեն արդյունքներ են տալիս. եթե 2009 թվականին երկաթուղու գրանցվել է 97գծերից դուրս գալու դեպքեր, ապա 2015 թվականին նման դեպքեր չեն արձանագրվել:

Վալկոնը նշեց, որ 2016 թվականին վերանորոգվելու է 12 կմ գիծ, ուղղվելու է 100 կմ գիծ, ինչպես նաև նախատեսվում է վերականգնել Ղալաբաջի ենթակայանը: Բոլոր այս միջոցներն ուղղված են երկաթուղու անվտանգության մակարդակի կատարելագործմանը: Ձեռնարկվող միջոցառումներն արդեն արդյունքներ են տալիս. եթե 2009 թվականին երկաթուղու գրանցվել է 97գծերից դուրս գալու դեպքեր, ապա 2015 թվականին նման դեպքեր չեն արձանագրվել:

Վալկոնը նշեց, որ 2016 թվականին վերանորոգվելու է 12 կմ գիծ, ուղղվելու է 100 կմ գիծ, ինչպես նաև նախատեսվում է վերականգնել Ղալաբաջի ենթակայանը: Բոլոր այս միջոցներն ուղղված են երկաթուղու անվտանգության մակարդակի կատարելագործմանը: Ձեռնարկվող միջոցառումներն արդեն արդյունքներ են տալիս. եթե 2009 թվականին երկաթուղու գրանցվել է 97գծերից դուրս գալու դեպքեր, ապա 2015 թվականին նման դեպքեր չեն արձանագրվել:

ՀԿԵ-ն կատարելագործելու է իր աշխատանքը

Երկաթուղային օրվան նախօրեին կայացած խորհրդակցության ընթացքում «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ գլխավոր տնօրեն Սերգեյ Վալկոն ամփոփեց Ընկերության աշխատանքի արդյունքները հուլիսին: Ինչպես նշեց Ս. Վալկոն, նշված ժամանակահատվածում պահպանվել էր փոխադրումների աճի դինամիկան: 2015 թվականի հետ համեմատ փոխադրումների ծավալի աճը կազմեց 11,5%:

ՀԿԵ գլխավոր տնօրենը հավելեց, որ 2016 թվականի հուլիսին պլանային առաջադրանքը գերազանցվեց 8%-ով, փոխադրումների ծավալներն աճել են 11%-ով: Բեռնումը հաշվետու շրջանում կազմեց 167,7 հազար տոննա, ինչը 12%-ով գերազանցեց նախատեսվող ցուցանիշը:

Փոխադրումներ տեղական հարողակցությունում գերազանցեցին նախատեսված ցուցանիշը 9,8%-ով կամ 12,4 հազար տոննայով, իսկ անցած տարվա մակարդակը՝ 21,4%-ով: Ընկերության ղեկավարը տեղեկացրեց, որ աճ է գրանցվել նաև մի շարք որակական ցուցանիշների գծով: Մասնավորապես, լոկոմոտիվի միջին օրական վազքը տարեկան կտրվածքով աճել է 9,5%, իսկ արտադրողականությունը՝ 7%-ով: Տեղամասային արագությունը կազմեց 35,1 կմ/ժ նախատեսվող 33,4 կմ/ժ դիմաց, իսկ տեխնիկականը՝ 40 կմ/ժ նախատեսվող 39,4 կմ/ժ դիմաց:

Կրճատվեց նաև բեռնատար վագոնի շրջանառությունը. հուլիսին այն կազմեց 2,7 օր նախատեսվող 2,9-ի դիմաց: 0,6 ժամով կրճատվեց նաև տրանզիտային վագոնի պարապուրդը:

Միևնույն ժամանակ Սերգեյ Վալկոն արձանագրեց երկաթուղու աշխատանքի մի շարք ցուցանիշների կատարելագործման անհրաժեշտությունը: Դրանց թվում է գնացքի միջին քաշը, բեռնատար վագոնի պարապուրդի ժամանակը:

Խոսելով գնացքների ժամանակացույցի մասին՝ ՀԿԵ գլխավոր տնօրենը նկատեց, որ հաշվետու շրջանում 1135 գնացքից ուշացել էին 8-ը: Ուշացման ժամանակը կազմեց 12 ժամ 23 րոպե:

Ընկերության ղեկավարը հատուկ կարևորեց անվտանգության հարցը, նշելով, որ 2016 թվականի հուլիսին անվտանգության մակարդակը կատարելագործվել է 10%-ով:

Վալկոնը նշեց, որ 2016 թվականին վերանորոգվելու է 12 կմ գիծ, ուղղվելու է 100 կմ գիծ, ինչպես նաև նախատեսվում է վերականգնել Ղալաբաջի ենթակայանը: Բոլոր այս միջոցներն ուղղված են երկաթուղու անվտանգության մակարդակի կատարելագործմանը: Ձեռնարկվող միջոցառումներն արդեն արդյունքներ են տալիս. եթե 2009 թվականին երկաթուղու գրանցվել է 97գծերից դուրս գալու դեպքեր, ապա 2015 թվականին նման դեպքեր չեն արձանագրվել:

Վալկոնը նշեց, որ 2016 թվականին վերանորոգվելու է 12 կմ գիծ, ուղղվելու է 100 կմ գիծ, ինչպես նաև նախատեսվում է վերականգնել Ղալաբաջի ենթակայանը: Բոլոր այս միջոցներն ուղղված են երկաթուղու անվտանգության մակարդակի կատարելագործմանը: Ձեռնարկվող միջոցառումներն արդեն արդյունքներ են տալիս. եթե 2009 թվականին երկաթուղու գրանցվել է 97գծերից դուրս գալու դեպքեր, ապա 2015 թվականին նման դեպքեր չեն արձանագրվել:

Վալկոնը նշեց, որ 2016 թվականին վերանորոգվելու է 12 կմ գիծ, ուղղվելու է 100 կմ գիծ, ինչպես նաև նախատեսվում է վերականգնել Ղալաբաջի ենթակայանը: Բոլոր այս միջոցներն ուղղված են երկաթուղու անվտանգության մակարդակի կատարելագործմանը: Ձեռնարկվող միջոցառումներն արդեն արդյունքներ են տալիս. եթե 2009 թվականին երկաթուղու գրանցվել է 97գծերից դուրս գալու դեպքեր, ապա 2015 թվականին նման դեպքեր չեն արձանագրվել:

Վալկոնը նշեց, որ 2016 թվականին վերանորոգվելու է 12 կմ գիծ, ուղղվելու է 100 կմ գիծ, ինչպես նաև նախատեսվում է վերականգնել Ղալաբաջի ենթակայանը: Բոլոր այս միջոցներն ուղղված են երկաթուղու անվտանգության մակարդակի կատարելագործմանը: Ձեռնարկվող միջոցառումներն արդեն արդյունքներ են տալիս. եթե 2009 թվականին երկաթուղու գրանցվել է 97գծերից դուրս գալու դեպքեր, ապա 2015 թվականին նման դեպքեր չեն արձանագրվել:





Սկզբը՝ էջ 1-ում

լիսին գծի բալային գնահատականը բարելավվել է 12 կետով՝ կազմելով 87 միավոր:

Գլխավոր տնօրենը հայտնեց, որ հուլիսին փոխվել է 4 479 կոճ, այդ թվում՝ 1061՝ նոր փայտե և 2794՝ երկաթբետոնե:

Երկաթուղու առաջնային խնդիրների շարքում «ՀԿԵ» ՓԲԸ գլխավոր տնօրենը առանձնացրեց գնացքների անվտանգ երթևեկության ապահովումը: Այլ հիմնական խնդիրների շարքում Սերգեյ Վալկոն նշեց բեռնափոխադրումների նոր ծավալների ներգրավումը, բյուջեի եկամտային և ծախսային հոդվածների բալանսի ապահովումը, տեխնիկական միջոցների անվտանգությունը և կայուն աշխատանքը:

Խորհրդակցությունից հետո կայացած տոնական հավաքին ՀԿԵ-ի ղեկավարը շնորհավորեց ներկաներին մասնագիտական տոնի կապակցությամբ, ընդգծելով, որ արդեն 120 տարի նշվող Երկաթուղային օրը առաջին մասնագիտական տոններից է:

- Մենք այն լավ ցուցանիշներով ենք դիմավորում՝ ավելացել է բեռնումը, բարելավվել գծի գնահատականը, կատարվել են աշխատանքի հիմնական ցուցանիշները: Մեր աշխատանքի տարիներին վերականգնվեցին բոլոր ենթակայանները, իսկ շարժակազմի վրա կատարվում են տեխնոլոգիական գործողություններ, որոնք

հասանելի չեն մեր հարևաններին: Այսօր մենք շարունակում ենք գործունեությունը՝ ամենօրյա աշխատանքով ապացուցելով, որ արժանի ենք երկաթուղայինների բարձր կոչմանը, -ասաց Սերգեյ Վալկոն:

Ներկաներին ողջունեց նաև «ՀԿԵ» ՓԲԸ աշխատողների արհեստակցական կազմակերպությունների միության նախագահ Ալբինա Մարտիրոսյանը, ով նշեց երկաթուղու կարևորությունը և մեծ ներդրումը երկրի սոցիալ-տնտեսական զարգացման գործում:

Երկաթուղայիններին շնորհավորեց Վետերանների խորհրդի նախագահ Հենրիխ Օձնեցյանը՝ մաղթելով նրանց նորահոր հաջողություններ և փոխադրումների նոր ծավալներ:

Արարողության ժամանակ Ընկերության մի շարք աշխատողներին շնորհակալագրեր, պատվոգրեր և դրամական մրցանակներ շնորհվեցին: Աշխատողների մեծ խումբն արժանացավ վարպետների, դիսպետչերների, հերթապահների, էլեկտրամեխանիկների, վերանորոգողների և գանձապահների դասային կոչումների:

Իսկ երկաթուղայինների 3 դինաստիաների ներկայացուցիչներին հանձնվեցին «Մասնագիտական նվիրվածության համար» մեդալներ:

ՀԿԵ-ում ամփոփեցին առաջին կիսամյակի աշխատանքի արդյունքները

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ գլխավոր տնօրենի առաջին տեղակալ Օլեգ Շատալովը հուլիսի 6-ին կայացած խորհրդակցությանը ամփոփեց Ընկերության աշխատանքի արդյունքները 2016 թվականի հունվար-հունիսին: Ինչպես նշեց Օ.Շատալովը, նշված ժամանակահատվածում կատարվել են աշխատանքի ծավալային ցուցանիշները:

Վիճակագրության համաձայն, փոխադրումների ծավալը 1%-ով գերազանցեց նախատեսված մակարդակը և անցած տարվա նույն ժամանակահատվածի ցուցանիշը, իսկ բեռնումը 14%-ով գերազանցեց նախատեսվող ցուցանիշը: Արտահանման բեռնափոխադրումները գերազանցել են նախատեսված ցուցանիշը 11%-ով, բեռնափոխադրումները տեղական հաղորդակցությունում՝ 14%-ով: Միևնույն ժամանակ Օ.Շատալովը արձանագրեց ներմուծման փոխադրումների էական կրճատումը՝ ցուցանիշը կատարվել է 78,9%-ով նախատեսվածի հետ համեմատ և 70,3%-ով՝ 2015 թվականի հունվար-հունիսի մակարդակի հետ համեմատ: ՀԿԵ գլխավոր տնօրենի առաջին տեղակալն ընդգծեց այլ փոխադրողների՝ օրինակ, ավտոտրանսպորտի հետ համեմատ երկաթուղու մրցակցային առավելությունների կատարելագործման անհրաժեշտությունը: Ազգային վիճակագրական ծառայության տվյալներով, ավտոտրանսպորտում վթարների թիվը, այդ թվում մահվան ելքով, ավելացել են 30%-ով: Այդ պատճառով երկաթուղու տնօրինությունների պետերի առաջ խնդիր է դրվել ակտիվացնել աշխատանքը բեռնափոխադրողների հետ՝ փաստերով ապացուցելով, որ երկաթուղային տրանսպորտը ամենահասանելի, հուսալի և անվտանգ ընտրությունն է:

Ընկերության ղեկավարի պաշտոնակատարի տվյալներով, աճ էր արձանագրվել նման որակական ցուցանիշների գծով, ինչպիսիք են՝ գնացքի միջին քաշը (0,6%-ով նախատեսված ցուցանիշի հետ համեմատ), լոկոմոտիվի միջին օրական վազքը (2%-ով նախատեսված ցուցանիշի հետ համեմատ) և արտադրողականությունը (2,5%-ով նախատեսված ցուցանիշի հետ համեմատ): Տեղամասային և տեխնիկական արագությունները ՀԿԵ-ում հաշվետու ժամանակահատվածում նույնպես աճել են՝ կազմելով 34,9 կմ/ժ և 39,7 կմ/ժ համապատասխանաբար:



Խոսելով գնացքների ժամանակացույցի մասին՝ ՀԿԵ գլխավոր տնօրենի պաշտոնակատարը նկատեց, որ առաջին կիսամյակում 6 098 գնացքից չվացուցակով են շարժվել 6 022-ը (98,8%):

Նա հատուկ կարևորեց անվտանգության հարցը, նշելով, որ 2016 թվականի հունվար-հունիսին գծի բալային գնահատականը բարելավվել է 4 կետով՝ կազմելով 89 միավոր: Ընկերության ղեկավարի պաշտոնակատարը հայտնեց, որ հաշվետու շրջանում գերակատարվեց կոճերի փոխման ծրագիրը: Փոխվել է 17 800 կոճ՝ նախատեսվող 14 100-ի դիմաց:

Երկաթուղու առաջնային խնդիրների շարքում Օ.Շատալովը նշեց բեռնափոխադրումների նոր ծավալների ներգրավումը, բյուջեի եկամտային և ծախսային հոդվածների բալանսի ապահովումը, տեխնիկական միջոցների անվտանգությունը և կայուն աշխատանքը:

«ՀԿԵ» ՓԲԸ ՀՀ Տրանսպորտի նախարարության և Երևանի քաղաքապետարանի ղեկավար կազմի ներկայացուցիչները ծանոթացել են երկաթուղուն կից գտնվող տարածքների վիճակին

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ, ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարության և Երևանի քաղաքային իշխանությունների ներկայացուցիչները հուլիսի 27-ին համատեղ ստուգայց կատարեցին Երևանի երկաթուղու կայարանից մինչև Քանաքեռ-Զեյթուն համայնքում գտնվող «Ալմաստ կառամատույց»:

Տրանսպորտի և կապի նախարարության Երկաթուղու վարչության պետ Արսեն Մուսոյանը, Երևանի քաղաքապետարանի կոմունալ տնտեսության վարչության պետ Հրայր Անտոնյանը և ճարտարապետության և քաղաքաշինության վարչության պետ Անդրանիկ Քասաբյանը, մայրաքաղաքի թաղապետարանի ներկայացուցիչները ծանոթացան երկաթուղուն կից տարածքների սանիտարահիգիենիկ վիճակին և ՀԿԵ-ի խնդիրներին, որոնք առաջանում են հարակից տների բնակիչների կողմից տարրական սանիտարական նորմեր խախտելու պատճառով:

Ինչպես նշեց «ՀԿԵ» ՓԲԸ գլխավոր տնօրեն Սերգեյ Վալկոն, Ընկերությունը պահպանում է բոլոր տեխնիկական և սանիտարական նորմերը երկաթուղու տարածքում, ինչը չի կարելի ասել երկաթուղուն կից գտնվող քաղաքային տարածությունների մասին:

Ս.Վալկոն նշեց, որ ՀԿԵ-ի աշխատակիցները քաղաքապետարանի իրավասու ծառայությունների հետ միասին բազմիցս մաքրել են երկաթուղային գծերի հարակից տարածքները, սակայն որոշ ժամանակ անց դրանք կրկին պատվում են աղբով:

ՀԿԵ-ի ղեկավարը ստուգայցի մասնակիցների ուշադրությունը հրավիրեց այն վիստին, որ որոշ շրջանների բնակիչները կենցաղային և նույնիսկ շինարարական աղբը հանում են իրենց տնային տնտեսությունների սահմաններից և թափում են այն գծերի մոտ: Արձանագրվել են նաև դեպքեր, երբ

բնակիչները այգիներ են տնկում երկաթուղու անվտանգության գոտում:

- Դա վտանգ է ներկայացնում գնացքների երթևեկությանը: Մեքենավարը արդեն չի կարող օպերատիվ արձագանքել հնարավոր վտանգի դեպքում: Իսկ գնացքների քաշն այս հասվածում հասնում է 2 500 տոննայի, - ասաց ՀԿԵ գլխավոր տնօրենը:

Ստուգողները հատուկ քննարկեցին բնակելի տների մոտակայքում գտնվող գծանցների հարցը: Ինչպես նշեց երկաթուղու ղեկավարը, նման գծանցների մեծ մասն անօրինական է: Որպես հարցի լուծում ՀԿԵ-ի գլխավոր տնօրենը տարածքային մարմիններին առաջարկեց որոշել քաղաքի համար անհրաժեշտ գծանցները, որոնք այդտի կահավորված լինեն համապատասխան նշաններով:

Սերգեյ Վալկոն ստուգայցի մասնակիցների հետ քննարկեց ստեղծված իրավիճակը և հիմնական լուծումները: Քաղաքապետարանի և թաղապետարանների, նախարարության ներկայացուցիչները պատրաստակամություն հայտնեցին վերացնել անօրինական աղբամոցները և համատեղ մշակել գործողությունների ծրագիր: Կողմերը պայմանավորվեցին զարգացնել համագործակցություն այս հարցում և պարբերաբար համատեղ այցելել առավել խնդրահարույց տարածքներ՝ տնօրեն ծանոթանալով տիրող վիճակին:

Այս ստուգայցը կազմակերպվել է երթևեկության անվտանգության ապահովման հարցում իշխանության մարմինների հետ համագործակցությունը լայնացնելու նպատակով: Նախատեսվում է նաև նմանատիպ ստուգայցեր կազմակերպել մարզերում՝ մարզպետների և տեղական իշխանությունների մասնակցությամբ:



Բացվեց «ՀԿԵ» ՓԲԸ ամառային ուղևորափոխադրումների սեզոնը

Հունիսի 15-ին բացվել է «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ի ամառային ուղևորափոխադրումների սեզոնը, և Երևան-Բաթումի-Երևան ուղղությամբ մեկնել է այս տարվա առաջին «Արմենիա» ֆիրմային գնացքը:

Այս տարվա առաջին գնացքով Վրաստանի ամառադարաններ են մեկնել 65 ուղևոր: Հունիսի 15-ի դրությամբ ընդհանուր ամսմամբ վաճառվել է «Արմենիա» ֆիրմային գնացքի մոտ 790 տոմս:

Գնացքն աշխատելու է ամեն օր՝ մինչև հոկտեմբերի 1-ը՝ Երևանից մեկնելով ժամը 15:30-ին:

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

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

Անցած տարվա հետ համեմատ տոմսերն է ժամացել են մոտ 20%-ով, այժմ գները տատանվում են 9 850 դրամից մինչև 25 760 դրամի սահմաններում՝ կախված վագոնի կարգից:

Ինչպես նշում է «ՀԿԵ» ՓԲԸ Ուղևորափոխադրումների տնօրինության պետ Գագիկ Մովսեսյանը, ֆիրմային գնացքի վագոնները հագեցած են օդափոխիչներով, համապատասխանում են տեխնիկական, սանիտարահիգիենիկ և անվտանգության նորմերին: Անվտանգությունն ապահովում են Ոստիկանության աշխատակիցները:

Բարձր հարմարավետությամբ կուպեներում և ննջավագոններում ուղևորներին անվճար տրամադրվում է Wi-Fi կապ:

Գագիկ Մովսեսյանը նշում է, որ մայիսին ԱՊՀ երկրների Երկաթուղային տրանսպորտի հարցերով խորհրդի տնօրինությունը հաստատել էր Երևան-Բաթումի-Երևան միջազգային գնացքի «ֆիրմային» կարգավիճակը և «Արմենիա» անվանումը:

2015 թվականին «Արմենիա» ֆիրմային գնացքի ուղևորների թիվը կազմել էր 34 հազար՝ 2008 թվականի հետ համեմատ աճելով 395%-ով: 2008 թվականին փոխադրվել էր 8,6 հազար ուղևոր: ■



Գյուժարու Երկաթուղային հանգույցը՝ ՀԿԵ ու շաղկապային կենտրոնում

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ ղեկավար կազմի ներկայացուցիչները Տրանսպորտի և կապի նախարարության Երկաթուղու վարչության նորանշանակ պետ Արսեն Մուսայանին ներկայացրեցին Գյուժարու երկաթուղային հանգույցի ձեռնարկային փուլի վաճառային և լոգիստիկային դեպարտամենտի կազմակերպությունները, ընթացող արդիականացման աշխատանքները և զարգացման հեռանկարները:

«ՀԿԵ» ՓԲԸ Շարժակազմի տնօրինության պետ Նիկոլայ Լավրենցուկը պատմեց դեպարտամենտի իրականացվող աշխատանքների և կիրառվող տեխնոլոգիաների, ընթացիկ և հիմնական վերանորոգման ընթացակարգերի մասին՝ ընդգծելով, որ դեպարտամենտը ապահովում է ներանորոգման գծով երկաթուղու կարիքները:

Մասնավորապես, Ն. Լավրենցուկը ներկայացրեց վաճառային դեպարտամենտի արտադրամասերը՝ նշելով, որ դրանք տեխնիկապես լիովին հագեցած են և կարող են վերանորոգումներ կատարելու ոչ



նագրեց վերջին շրջանում նկատվող աշխատանքի դրական տեղաշարժը: Մասնավորապես, ինչպես նկատեց Ս.Վակոն, ավելացել է փոխադրումների ծավալը:

Տեղամասային արագությունը ՀԿԵ-ում, գլխավոր տնօրենի խոսքով, ավելացել է 0,8 կմ/ժ հասնելով 34,9 կմ/ժ, զժի գնահատականը բարելավվել է 8 միավորով և կազմում է 87 միավոր:

- Այս ցուցանիշներին մենք կարողացել ենք հասնել միայն երկաթուղու ամբողջ կողմնակալի համատեղ ջանքերով, - ընդգծեց Ս.Վակոն:

Տրանսպորտի և կապի նախարարության անունից երկաթուղայիններին շնորհակալեց Երկաթուղու վարչության պետ Արսեն Մուսայանը:

Հավաքի ժամանակ երկաթուղայիններին մրցանակներ են հանձնվել «ՌԵ» ԲԲԸ նախագահի, «ՀԿԵ» ՓԲԸ գլխավոր տնօրենի, «ՀԿԵ» ՓԲԸ աշխատողների արհեստակցական կազմակերպությունների միության անունից: ■



միայն ՀԿԵ-ի, այլև հարևան երկաթուղիների կարիքների համար: Լոգիստիկային դեպարտամենտի պատվիրակությանը ներկայացվեց երկարատև վերականգնումից շահագործմանը վերջերս հանձնված բանդաժների նոր արտադրամասը:

Ն. Լավրենցուկը արձանագրեց աշխատանքների բարձր մակարդակը՝ ընդգծելով, որ Գյուժարու կատարվող վերանորոգման ինքնարժեքն արտերկրում կատարվող նույնանման աշխատանքների հետ համեմատ մի քանի անգամ է ծանր:

Այցի շրջանակներում Գյուժարու լոգիստիկային դեպարտամենտի կազմակերպության օրվան նվիրված հանդիսավոր միջոցառում, որին մասնակցում էին Գյուժարուի և Վանաձորի երկաթուղային հանգույցների աշխատողները:

Ներկայից հուլիսի «ՀԿԵ» ՓԲԸ գլխավոր տնօրեն Սերգեյ Վակոն: Շնորհակալելով բոլորին մասնագիտական տոնի կապակցությամբ, Ընկերության ղեկավարն արձա-



«ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն վերականգնել է Գյուժարուում բնակվող վետերան-երկաթուղայինների տունը

1988 թվականի ավերիչ երկրաշարժից հետո Գյուժարուում հաճախ հանդիպող տնակներից մեկը վերջերս «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ ղեկավարության շնորհիվ կոկիկ, քարաշար, ջրի, կոյուղու և ջնջման համակարգով սարքավորված առանձնատան է վերածվել, որտեղ այժմ 92-ամյա Մարուսյա Չաբարյանն ու նրա ամուսինը՝ 93-ամյա Անդրեյ Անդրեյանը վերջապես կարող են ապրել առանց սառնաշունչ ցրտի մասին մտաբերելու: ապահով և գնահատված լինելու զգացումով:



Վերջերս ՀԿԵ-ի ղեկավար կազմի մի քանի աշխատակիցներ՝ ընկերության գլխավոր տնօրեն Սերգեյ Վակոնի գլխավորությամբ, հյուրընկալվել էին ծերունիներին՝ բնակարանամուտի կապակցությամբ նրանց նաև սառնարան և հեռուստացույց նվիրելով: «ՀԿԵ» ՓԲԸ գլխավոր տնօրենը նշում է, որ ամեն տարի ընկերությունն աջակցում է վ և տ և ր ա ն երկաթուղայիններին և դա արդեն բարի ավանդույթ է դարձել Ընկերության համար:

Այն, որ մենք ապրում ենք խաղաղ, ապահով երկրում, նաև այդ մարդկանց շնորհիվ է, ովքեր չընկրկեցին պատերազմ մեկնելու և հերոսաբար մարտնչելու հարցում: Ուստի մեր պարտքն է հոգատարություն ցուցաբերել այս մարդկանց նկատմամբ և օգնել գտնել բնակարանները բա-

թոնուհուն 1941 թվականին կանչում է հայրենի Ջաջու: Ջաջուի ճանապարհին՝ գնացքում, կապույտ այքերով գնդակահուստ տեսնում է Անդրեյը ու, ինչպես տարիներ անց խոստովանում է, տեսնելուս պես հավանում է:

Ամուսնությունից 2 ամիս անց Մարուսյա տատը Ախուրյանի կանանց ջոկատի հետ կամավոր մեկնել է ծագման կետ. ծառայել է Բաթումի փոքր տրամաշարի գնդում և հերթափոխի ջոկատում:

Ամուսինը՝ Անդրեյը, չնայած այդ ժամանակ երկաթուղային էր և ազատված էր ծառայությունից, կնոջ մեկնելուց 3 ամիս անց զբաղվեց կամավոր մեկնելով ծագման կետ, կռվում է Կերչում: 1943 թվականին Անդրեյը ծանր վիրավորվում է ու տեղափոխվում է հոսպիտալ, որից հետո զորացրվում է:

Իսկ Մարուսյա տատիկը ծառայում է մինչև պատերազմի ավարտը, ապա վերադառնում տուն՝ ամուսնու մոտ, աշխատանքի անցնում երկաթուղային դեպարտամենտում:

Այժմ Մարուսյա տատն ու Անդրեյ պապն 5 երեխա, 15 թոռ, 45 ծոռ ու 3 կոռ ունեն:

«Հարավկովկասյան երկաթուղի». Ա կետից B կետն ընթացող գնացքի գլուխկոտրուկը

Հայաստանում երկաթգծերի գոյությունը անտվոր երևույթ է, այդ պատճառով դրանց շահագործումն ու կառավարումն էլ պահանջում է հատուկ մոտեցում ու որոշումներ: Հասկանալի պատճառներով Ադրբեջանից և Թուրքիայից եկող ուղղությունները չկան, իսկ միջազգային և բեռնափոխադրող գնացքները, կապված Աբխազիայի ճանապարհների անանցանելիության հետ, հասնում են միայն մինչև Թբիլիսի և Բաթումի: Բեռներն այնուհետև անցնում են ՄԱ ծովի տրամադրած լաստանավերով, և ահա, արդեն 8 տարի շարունակ նման արտասովոր պայմաններում աշխատում է «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ն, որը հանդիսանում է «Ռուսական երկաթուղիների» «դուստր կազմակերպությունը» Հայաստանում:

Առանց խոսակցությունների իրականությունը չկա

Խորհրդային միությունում մինչև 50 կմ երկաթգծային փոխադրումները արգելված էր օրենքով, իսկ մինչև 300 կմ-ը գործում էին արգելքներ, և այնպիսի տոկոսադրույքներ, որոնք բարդացնում և փոխադրումները դարձնում էին ոչ շահավետ: Հիմա ողջ աշխարհում սկսած 500 կմ-ից տնտեսապես ամենաշահավետ փոխադրամիջոցները համարվում են միլիոնավոր մետրեր: Հայաստանյան երկաթուղին աշխատում է սահմանափակ տարածությունում, որտեղ սահմանների միջև առավելագույն հեռավորությունը կազմում է 290 կմ: Այնպես որ, աշխատանքի հարմարավետությունը, ինչպես ասում են, սահմանվել է պարզ հաշվարկների հիման վրա:

Առանձնապես դրական շատ բան չկա, սակայն «Հարավկովկասյան երկաթուղին» աշխատում է իրենից կախված ամեն ինչ անել: Հարկ է նշել, որ ներքին ուղևորափոխադրումները Հայաստանում շոքալիտեր են անշահավետ են, և շահագործման այն պայմանագրի համաձայն, որի հիման վրա այժմ գործում է Հարավկովկասյան երկաթուղին, երկրի կառավարությունը պարտավորվում է փոխհատուցել այդ անշահավետության չափը:

Բնականաբար, կազմակերպության հատուկ պայմաններն ու յուրահատուկ լինելը հանգեցնում է նրա գործունեության ամենատարբեր գնահատանքներին, այդ թվում նաև՝ խիստ բացասականի: Երբեմն այդ գնահատանքներն անցնում են առողջ բանականության սահմանները, ընկնելով այնպիսի անարդար եզրակացությունների ցանկում, որոնք նույնիսկ պատասխանելն է անհեթեթ: Մակայն պատասխան տալ, այնուամենայնիվ, անհրաժեշտ է:

Գործնականում, գրեթե միշտ հայտնվում է այնպիսի հաղորդագրություն, իբր երկաթգծային տեխնիկան տխուր վիճակում է գտնվում, և շուտով Հայաստանում երկաթուղու ուղևորները ճանապարհորդել չեն կարողանալու: Բնականաբար այս անհեթեթությունը ժպիտից բացի ոչ մի ուրիշ զգացողություն չպետք է առաջացնի, որովհետև նման վատ մեներմենթը իրականում գոյություն ունենալ չի կարող: Եվ այստեղ կոնկրետ փաստերն ու թվերը օգնում են՝ իրավիճակը ճիշտ հասկանալու համար:

Անցյալ տարվա վերջին Հարավկովկասյան երկաթուղու մամր ծառայության ղեկավար Վարդան Ալոյանը հանգամանալից պատասխանեց մի շարք հարցերի, որոնք հատուկ սկանդալ առաջացնելու միտում ունեին: Առաջին հերթին Ալոյանը փորձեց պարզաբանել ամեն տարի պետությունից բնակարանային ժամանակ հնչող այն տեսակետները, իբր Հարավկովկասյան երկաթուղին գոյատևում է հարկատուների վճարած հարկերի շնորհիվ: Նշելով այն մասին, որ կորուստներ չկան, Ալոյանը հայտարարեց, որ դրանց 75%-ը ծածկվում է կազմակերպության միջոցների հաշվին: Եվ միայն մնացած ¼ մասն է հոգում պետությունը: «Ուղևորների փոխադրման շրջանառությունը, երկուրդներն ու դրանց օրինաչափությունը համաձայնեցված են Տրանսպորտի նախարարության հետ, և իրականում կա ուղևորների փոխադրման պետական պատվեր: Այլ երկրներում՝ Ռուսաստանում, կամ ասենք Գերմանիայում, այդ փողերը գոյանում են հարկատուների վճարներից, սակայն այստեղ Ծառագործման պայմանագրի համաձայն, բոլորովին այլ կերպ է: Կազմակերպության այդ պայմանագրի համաձայն՝ ամեն տարի բյուջե է վճարվում շահագործման ծախսը՝ համախառն եկամտի 2%-ը: Եվ պետության կողմից տրված սուբսիդիաները (այդ նույն 25%-ը), չեն կարող ավելի լինել այն գումարից, որոնք մենք փոխան-

Շարունակությունը՝ էջ 5-ում

Սկիզբը՝ էջ 4-ում

ցում ենք բյուջե», - ասաց Ալոյանը՝ ավելացնելով, որ 7 տարվա ընթացքում շահագործման վճարների գումարը՝ բյուջե, կազմել է ավելի քան 2 մլրդ. դրամ: Բացի այդ՝ Հարավկովկասյան երկաթուղին հանդիսանում է Հայաստանի ամենամեծ հարկատուներից մեկը:

Հեռավորությունը ունի նշանակություն

Հարավկովկասյան երկաթուղու տվյալների համաձայն (որոնք գտնվում են նաև կազմակերպության պաշտոնական կայքում), ստացվում է, որ 2011 թվականից սկսած՝ այն աշխատում է շահույթով՝ ծածկելով 2009-2010 թվականների կորուստները: Իսկ դրանք գոյացել են այն բանից, որ Հայաստանի երկաթգծերի ենթակառուցվածքը ծայրահեղ վիճակում էր և կազմակերպությունը ամեն տարի կատարում էր 50 մլն. դոլարի ներդրում: Իսկ եթե հաշվի առնենք նաև 2010 թվականին արտադրության կորուստի կտրուկ կտրուկ փոփոխությունները, ապա դրանց տարբերության պատճառով պարզ է դառնում, որ կազմակերպությունը քիչ կորուստներ չի կրել:

Հարավկովկասյան երկաթուղու ստուգումներ բազմիցս անցկացվել են: 2014-2015 թվականներին միայն հինգ անգամ հեղինակավոր PricewaterhouseCoopers կազմակերպության առ-

Հայաստանի թե տարածքն է փոքր, թե ճանապարհներն են դժվարանցանելի: Կան մի շարք կտրուկ շրջադարձեր, որոնք մասնագիտական լեզվով ասած՝ կոչվում են փոքր շահավորվ կորեր (մինչև 300 մ), կան նաև դժվարանցանելի լանջեր, որտեղ բարձրությունների տարբերությունը կազմում է 30 մետր՝ յուրաքանչյուր 1 կմ-ին: Հնարավոր է անհավատալի լինի, բայց փաստ է, որ նման վայրերը Երևան-Ալյուրում ճանապարհի երթուղու վրա ավելի շատ են, քան Վլադիվոստոկ-Մոսկվա երթուղու վրա: Այնպես որ, տրամաբանորեն՝ գներն էլ մի քանի անգամ ավելի շատ պիտի լինեն: Մակայն նույնիսկ այս դեպքում (եթե իհարկե համեմատենք համապատասխան տարածություններ, որովհետև 100 և 10000 կմ-երի համեմատությունն իմաստ չունի), 250 կմ հեռավորության վրա իրականացվող միջազգային փոխադրումներում, Հայաստան ներկրման 1տ/կմ-ի սակագինը 0,9 ցենտով թանկ է ժուսականից, իսկ վրացականից՝ 2 ցենտով է ծան: Նույն տարածության վրա Հայաստանից արտահանման դեպքում տեղի սակագինը ժուսականից բարձր է 0,2 ցենտով և վրացականից՝ 1,8 ցենտով պակաս: Ռուսաստանում շաբաթի ու այդուրի փոխադրման սակագները ներքին Հայաստանյան սակագներից բարձր են 46 %-ով, իսկ մնա-



դիտորական ստուգումները ոչ մի դատապարտելի բան չգտան, և դա միայն նրա շնորհիվ, որ Ռուսական երկաթգծի իր դուստր կազմակերպությանը խիստ հսկողության տակ է պահում: Այդ նույն շահագործման պայմանագրի համաձայն՝ անկախ նրանից, Հարավկովկասյան երկաթուղին ունենում է եկամուտ, թե միայն աշխատում է կորուստներով, Հայաստանի երկաթգծերի վրա կատարվող ներդրումները պետք է իրականանան՝ ներդրումային ծախսերի երաշխավորվածությամբ՝ բաժնետիրոջ, այսինքն Ռուսական երկաթգծի կողմից: Այսպես, օրինակ, 2015 թվականին՝ Հարավկովկասյան երկաթուղու համար ոչ այդքան շահավետ տարում, չնայած նրան, որ փոխադրումների շրջանառությունը նախորդ տարվա համեմատ ընկել է շուրջ 20 %-ով, ներդրման չափը կազմել է պլանավորված 6.5 մլն. դրամը:

Սակագները պետք է լինեն խելամուռ

Եվ դեռ որպես կշռամբանք՝ Հարավկովկասյան երկաթուղու մասին ասում են՝ իբր բարձրացում է սակագները, դրանով ծածկում կորուստներն ու շահույթ ստանում: Այս առիթով նույնիսկ փակ քննարկում է եղել Հայաստանի Ազգային ժողովում, հնչել են Հայաստանում սակագների հինգանգամյա բարձրացման թվեր՝ ռուսական ներքին գների համեմատությամբ: Միաժամանակ, ակնհայտ է, որ Հայաստանի ու Ռուսաստանի երկաթգծերի վիճակների, ինչպես նաև դրանց գործունեության համեմատումը, մեղմ ասած, անհեթեթ է:

Ավելի շատ միմյանց նման են Հայաստանի ու նույն մասշտաբն ու ռելիեֆն ունեցող Վրաստանի ճանապարհներն ու աշխատանքային պայմանները: Կա մի փաստ, որը շատ բանի մասին է տալիս հստակ պատկերացում՝ Ռուսաստանում օրական միջին ծանրաբեռնվածությունը Ռուսական երկաթուղով կազմում է 3 մլն. տոննա, իսկ Հայաստանը նման ծավալի բեռնափոխադրում իրականացնում է միայն մեկ տարվա ընթացքում, այն էլ եթե տարին շահավետ է:

Ռուսական գնացքի միջին կշիռը մոտ 7000 տոննա է, Հայաստանում 1,5 տոննայի է չի հասնում, իսկ մեկ փոխադրման միջին տարածությունը Ռուսաստանում կազմում է 1900 կմ, Հայաստանում՝ 300 կմ:

Յուրաքանչյուր տնտեսագետ էլ կասի, որ իրական եկամուտ բեռնափոխադրումներից կմնա միայն այն ժամանակ, երբ փոխադրումներն իրականացվեն 300 կմ-ից ավել տարածության վրա:

ցած բեռներից՝ 63 %-ով: Այնպես որ, մի քանի անգամյա սակագների տարբերության մասին խտրականությունները հանգիստ կարելի է համարել անիմաստ քննարկում:

Եվ պատկերի ամբողջացման համար՝ ինչպես հավաստիացնում է Ալոյանը, Երևանից Մոսկվա իրականացվող բեռնափոխադրման ամեն մի բեռնափոխակի արժեքի (մոտ 10 000 ԱՄՆ դոլար) միայն 10 %-ն է մտնում Հարավկովկասյան երկաթուղու բյուջե: Մնացած գումարը մտնում է Վրաստանին ու Ռուսաստանին՝ ներառելով նաև լաստանավային տեղափոխման ծախսերը: Այդ կերպով Հարավկովկասյան երկաթուղու սակագների բարձրացումները կամ իջեցումները՝ ասենք օրինակ 10%-ով, միայն 1-2 %-ով են ազդում փոխադրումների ընդհանուր արժեքի վրա: Եկամուտ ստացվում է եկամուտների ու ծախսերի խիստ հավասարակշռության պահպանման և ռեսուրսների ներդրման տնտեսող ծրագրերի, տնտեսող արտադրության հաշվին:

Այսօր Երևան-Ֆրիլիսի

2008 թվականից սկսած, հենց ստեղծման պահից «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ի ենթակառուցվածքների վերանորոգման վրա ծախսվել է գրեթե 100 մլրդ. դրամ, վերանորոգվել գրեթե 500 կմ ճանապարհ, 37 կամուրջ, փոխվել են 100 հազարավոր երկաթգծային կոճղեր: 250 մետր երկաթուղային Չամանլուկի կամուրջը շահագործման էր հանձնվել 1898 թվականին և երբեք չէր վերանորոգվել, իսկ այժմ այն գրեթե նոր է:

Այսօր Երևան-Ֆրիլիսի Առևտրատար գնացքը ավելի քիչ ժամանակ է վատնում ճանապարհի վրա, քան 2008 թվականին՝ մինչև նույն ճանապարհն անցնելով 6 ժամ պակաս ժամանակում: Ընդ որում, արագության ավելացումը միայն Հայաստանի սահմաններում է: Այս բոլոր ցուցանիշները արդյունավետության, ներդրումների ու ենթակառուցվածքների փաստացի վիճակի շնորհիվ են: Հարկ է նշել, որ շարժական համակարգի վերանորոգման աշխատանքներն անց են կացվում արդեն Հայաստանում: Դիզելային և էլեկտրոնային շոգեքարշերը վերանորոգվում են տեղական մասնագետների կողմից՝ առանց արտաքին միջամտության:

Հարավկովկասյան երկաթուղին արդեն ավարտել է Գյումրիի դեպոյում շոգեքարշային մոդեռնիզացիան՝ մշտական հոսանքի էլեկտրաքարշերի պարբերաբար վերանորոգման նպատակով: Ծարժակազմի կառավարման դեկավար Նիկոլայ Լավրենչուկի խոսքերով, առաջներում շոգեքար-

շերը վերանորոգվում էին կամ Ռուսաստանում կամ Վրաստանում, բայց 2014 թվականին Հարավկովկասյան երկաթուղու ղեկավարությունը գերադասեց ստեղծել սեփական վերանորոգման բազան՝ Հայաստանում: Նման վերանորոգումը Հայաստանի սահմաններում նստում է մոտավորապես 4.5 մլն. ժուրլի, իսկ տեղում առաջին շոգեքարշի վերանորոգումը նստեց 10 մլն. դրամ (21 հազար \$), մյուս շոգեքարշերի վերանորոգումն էլ ավելի է ծան, մոտավորապես՝ 5.5 մլն. դրամ: Գյումրիի դեպոյում բարշակ շարժիչների ու կոմպրեսորային շարժիչների վերանորոգումն էլ ավելի է ծան է: Ավելին, դեպոն հաջողությամբ յուրաքանչյուր նա «ԲելՄզ» ծանր բեռնափոխադրումներ իրականացնող մեքենաների շարժիչների վերանորոգումը, իսկ այդ մեքենաները նախատեսված են Քաջարանում աշխատանքներ իրականացնելու համար, ինչն էլ դեպոյին մշտապես պատվերներով է ապահովում: Այստեղ նաև իրականացվում է շոգեքարշային անիվների լիարժեք վերանորոգում:

Դեպոյի մոդեռնիզացիան իրականացվեց 2014 թվականին, երբ նրա դարպասներից դուրս եկավ առաջին վերանորոգված շոգեքարշը: Արդիականացվեցին նաև գոյություն ունեցող արտադրական տեղամասերը, և տեղադրվեցին նոր սարքավորումներ՝ էլեկտրական մեքենաների վերանորոգման չորանոցային բաժնում, ինչպես նաև մարտկոցային տեղամասում, անվտանգության սարքավորումների վերանորոգման բաժնում, անիվա-ակնային բաժնում, մեքենակառավարման և հոսանքատվածման վերանորոգման բաժնիներում: Հատուկ ուշադրություն արժանացրեց անվտանգության կանոնների պահպանմանն ու աշխատուժի անվտանգությանը: Դեպոյում գործում են աշխատուժի և շոգեքարշային բրիգադի հանգստի, աշխատողների առողջության պահպանման լիարժեք պայմաններ:

Այրիկյան ընտրական ժողովի ժամանակ կազմակերպության գլխավոր տնօրեն Մերգել Վալկոն հատուկ նշեց, որ անցյալ տարի Փամբակի կայարանում արմատական վերակառուցումից ու վերականգնումից հետո շահագործման է հանձնվել քարշային ենթակայանը, որը շարքից դուրս էր եկել դեռ 1989 թվականին: Ենթակայանը վերականգնվել է կազմակերպության մասնագետների ուժերով՝ շահագործման պայմանագրից բխած պարտականությունների հաշվին: Ենթակառուցվածքային նման ծրագրի իրականացման համար պահանջվել է 30 մլն. դրամի ներդրում: Երկաթուղու



Փամբակի ենթակայանը գերազանց աշխատում է՝ ապահովելով հաղորդակցման ցանցի մշտական լարվածությունը, շարժման անվտանգությունն ու շրջանի երկաթգծերի ենթակառուցվածքային էներգետիկաները:

Անցյալ տարվա ընթացքում Հայաստանում Հարավկովկասյան երկաթուղու կողմից անցկացվող սոցիալ-հումանիտար աշխատանքների շրջանակներում իրականացվեց միջոցառումների մի համակարգ, որոնց մեջ էր մտնում Սոլակ գյուղի վետերանների տների վերանորոգումը և Ֆիլիստովի գյուղի դպրոցի շենքի վերանորոգումը (ռուս հետազոտների քնակատեղին), հովանավորվել է Հայդանակի 70-ամյակին նվիրված միջոցառումներ՝ Հայաստանյան մի շարք քաղաքներում, աջակցություն է տրամադրվել մի շարք այլ միջոցառումներին՝ նվիրված Ցեղասպանության 100-ամյակին, «Հայաստան» Համահայկական հիմնադրամին փոխանցվել է 20 հազար ԱՄՆ դոլարի համարժեք դրամական միջոցներ՝ հայաստանյան բազմազավակ ընտանիքների տների շինարարության համար:

Եվ ընթացող տարում կազմակերպությունը նախատեսում է շարունակել հումանիտար օգնության տրամադրման ամբողջական համալիրը՝ երկրի հասարակական մի շարք կազմակերպությունների ֆինանսական աջակցման, գիտա-ճանապարհորդական արշավների կազմակերպման շրջանակներում, նպատակ ունենալով լեզվի ամառային դպրոցների գործունեության զարգացմանը: Իսկ ամենակարևորն, իհարկե, Հայաստանի երկաթգծային համակարգի մրցունակության բարձրացումն է, և նրա ներգրավումը Եվրասիական տրանսպորտային համակարգի մեջ, ինչպես նաև ինտեգրումը՝ Եվրասիական տնտեսական միություն:

Ռուբեն Գյումրիսարյան
Թեղթ «Նովոյե Արևիկա»



Երկաթուղայինների երեխաները հանգստանում են «Գուգարք» մանկական ճամբարում

Երկաթուղայինների երեխաների առաջին խումբը հունիսի 20-ին մեկնել է Լոռիում գտնվող «Գուգարք» մանկական ճամբար:

60 երեխաներ 10 օր կհանգստանան Հայաստանի այս գողտրիկ վայրում՝ ծանոթանալով նոր ընկերների հետ: Այստեղ երեխաների լիարժեք հանգիստը կազմակերպվելու համար ստեղծված են բոլոր անհրաժեշտ պայմանները: Երեխաներին սպասում են սպորտային, մշակութային միջոցառումներ, հետաքրքիր արշավներ, համեղ և առողջ սնունդ: Ճամբարն ունի նաև լողավազան:

Նախատեսվում է, որ այս տարի Գուգարքում կհանգստանան երկաթուղայինների 200 երեխաներ:

Իսկ առաջին խումբը ճամբարում ողջունեց «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ աշխատողների արհեստակցական կազմակերպությունների միության նախագահ Ալբինա Մարտիրոսյանը՝ երեխաներին լավ հանգիստ և հաճելի տպավորություններ մաղթելով:

Հարավկովկասյան երկաթուղում խիստ կարևորում են աշխատողների և երանց երեխաների հանգստի հարցը: Ընկերությունում հատուկ ծրագիր է իրականացվում, որով Ընկերությունը իր վրա է վերցնում երեխաների հանգստի հետ կապված բոլոր ծախսերը:

Ողջունի խոսք Երկաթուղայինների մասնագիտական առնի ընդառաջ

Երկաթուղայինների կյանքում ամենանվիրական և ուրախալի տոներից մեկը դա մասնագիտական տոնն է: Այս տարի մենք այն տոնում ենք 120-րդ անգամ:

Երկաթուղու նշանակությունը մեր կյանքում դժվար է գերազանահատել:

Հայկական Երկաթուղու գործունեության պատմական բոլոր փուլերում երկաթուղու աշխատողները միշտ եղել են իրենց մասնագիտական կոչման բարձրունքում:

Վերսիսը թեկուզ երկրի նորագույն պատմության շրջանում մեր ժողովրդին պատուհասած աղետալի երկրաշարժի և շրջափակման տարիները, երբ ստեղծված այդ դժվարին պայմաններում երկաթուղայինները ինչպիսի պատրաստակամությամբ և անմնացորդ նվիրումով էին կատարում իրենց պարտականությունները, խորապես գիտակցելով դրա կարևորությունը: Մարդիկ, ովքեր իսկապես արժանի են մեծարման:

Պատահական չէ, որ երկաթուղայինի մասնագիտությունը մեր երկրում ամենակարևորներից մեկն է:

Վստահաբար պետք է փաստել, որ այսօր էլ մեր շարքերում մեծաթիվ են աշխատանքի այդպիսի նվիրյալները, ովքեր ամենօրյա բարեխիղճ աշխատանքով բարձր են պահում իրենց մասնագիտական կոչումը: Եվ այդ նվիրյալների ջանքերով է, որ այսօր երկաթուղին արտադրական բոլոր ցուցանիշներով, այս տարվա առաջին վեց ամիսների կտրվածքով բավականին առաջընթաց է գրանցել:

Իրեն առաջնային խնդիրը համարելով աշխատողների աշխատանքային, սոցիալ-տնտեսական երաշխիքների և իրավունքների պաշտպանությունը, համակարգում գործող թվով 24 արհեստակցական կազմակերպությունների հետ համատեղ, արհմիությունը իր ամենօրյա աշխատանքով ձգտում է նպաստել երկաթուղու առջև դրված սոցիալ-տնտեսական խնդիրների լուծմանը, աշխատավորական կոլեկտիվներում բարենպաստ մթնոլորտի ձևավորմանը:

Երկաթուղայինների արհմիությունը ակտիվ մասնակցություն է ցուցաբերում հատկապես աշխատողների, երանց ընտանիքի անդամների սոցիա-

լական պաշտպանության երաշխիքների ապահովմանն ուղղված բազմաբնույթ ծրագրերի իրականացման աշխատանքներին: Արհմիության աշխատանքների շարքում առանձնահատուկ տեղ է հատկացվում աշխատողների տարբեր տարիքային խմբերի երեխաների համար տոնական միջոցառումների և հանդեսների կազմակերպման հարցերին:

Երկաթուղու արհմիության աշխատանքների առանցքային ուղղություններից է աշխատողների երեխաների ամառային հանգստի կազմակերպումը:

Սոցիալական ծրագրերի շրջանակներում բավականին համակարգված աշխատանքներ է տարվում նաև աշխատողներին ցուցաբերվող ֆինանսական աջակցության ուղղությամբ:

Արհմիության աշխատանքում պակաս կարևոր չեն նաև աշխատողների հոգևոր պահանջմունքների բավարարմանն ուղղված միջոցառումների կազմակերպումն ու անցկացումը:

Ըստ արժանվույն գիտատեղով երկաթուղայինների ծանր և միաժամանակ շատ պատասխանատու աշխատանքը, արհմիության նախագահության որոշմամբ շուրտի արտադրության շուրջ 67 առաջավորներ և արհմիության ակտիվիստներ, ցուցաբերած արտադրական բարձր ցուցանիշների և արհմիության աշխատանքներում ակտիվ համագործակցության համար արժանացան պատվոգրերի, շնորհակալագրերի և դրամական պարգևների:

Օգտվելով առիթից, ցանկանում են մեկ անգամ ևս սրտանց շնորհավորել համակարգի բոլոր աշխատողներին՝ մասնագիտական տոնի կապակցությամբ, ցանկանալ նրանց ջաջ առողջություն, մասնագիտական հաջողություններ և զարգացում դժվարին և պատասխանատու աշխատանքում, նպատակալացություն , բարեկեցություն և ամենայն բարիք:

Եղեք վստահ, արհմիությունը մշտապես լինելու է ձեր կողքին և աջակից ձեզանից յուրաքանչյուրին:

«ՎԵ» ՓԲԸ աշխատողների արհմիության կազմակերպությունների Միության նախագահ

Ա.Ս.Մարտիրոսյան

Շնորհավորում ենք մեր հորեղբայրներին

Հունիս

Հունիս 10 Ներսիսյան Մանվել Սոկրատի, Էլեկտրաբարձի մեքենավար

Հուլիս

Հուլիս 1 Պապիկյան Պավլիկ Արաուշի, մեխանիկական սարքավորումների վերանորոգման փակաճակատ-մեխանիկ

Հուլիս 2 Շահնազարյան Անդրանիկ Հրանտի, ուղևորատար գնացքի պետ

Հուլիս 8 Կիրակոսյան Ադունիկ Արշալույսի, տեխնիկական քաղաքականության բաժնի առաջատար ինժեներ

Հուլիս 11 Շամիրով Սոս Մարտունի, ջերմաբարձի մեքենավար

Հուլիս 13 Վարդանյան Արթուր Ռազմիկի, Էլեկտրաբարձի մեքենավարի օգնական

Հուլիս 14 Դանիելյան Նաիրա Ռաֆիկի, առաջատար մասնագետ

Հուլիս 16 Անտոնյան Աստվածատուր Կարապետի, կայարանի հերթապահ

Հուլիս 20 Մանուկյան Մանուկ Մերուժանի, բանվոր

Հուլիս 20 Հակոբյան Աշոտ Ռաֆիկի, կենտրոնացված պոստի օպերատոր

Հուլիս 21 Եսայան Հակոբ Ռաֆիկի, վագոնների ավագ գննող-վերանորոգող

Հուլիս 21 Փոլադյան Վոլոդյա Մամվելի, գծային մեքենաների և մեխանիզմների վարպետ

Հուլիս 24 Միսկարյան Վազգեն Սուրենի, տեխնոլոգիական մեքենայի վարորդ

Հուլիս 26 Նիկողոսյան Աննա Վելիխանի, հերթապահ Էլեկտրամեխանիկ

Հուլիս 31 Բոշյան Արթուր Զավենի, վագոնների ավագ գննող-վերանորոգող

Օգոստոս

Օգոստոսի 1 Մինասյան Արմեն Բորիսի, փակաճակատ

Օգոստոսի 1 Ավագյան Հովհաննես Գևորգի, հերթապահ Էլեկտրամեխանիկ

Օգոստոսի 1 Բալասանյան Անահիտ Հովսեփի, առաջատար մասնագետ

Օգոստոսի 3 Վարդանյան Սպարտակ Օհանջանի, Էլեկտրամեխանիկ

Օգոստոսի 7 Գրիգորյան Բագրատ Կառլենի, խոպեր-դոզատոր մեքենայի մեքենավար

Օգոստոսի 8 Հարությունյան Նվեր Աղասի, առաջատար մասնագետ

Օգոստոսի 9 Զասարյան Կառլոս Գուրգենի, վարպետ

Օգոստոսի 11 Խուրդիյան Մմբատ Բագրուի, գծի բանվոր

Օգոստոսի 11 Հովհաննիսյան Մանվել Հովհաննեսի, ազատված բրիգադավար

Օգոստոսի 14 Մարտիրոսյան Մկրտիչ Սրայի, պահակ

Օգոստոսի 14 Խաչատրյան Անդրանիկ Ժոռայի, կայարանի հերթապահ

Օգոստոսի 16 Բաղդասարյան Ռուբեն Կառլենի, գծանցի հերթապահ

Օգոստոսի 17 Վարդանյան Հասմիկ Ծավարձի, Էլեկտրամեխանիկ

Օգոստոսի 19 Հովսեփյան Էդուարդ Արշալույսի, բեռնատար մեքենայի վարորդ

Օգոստոսի 23 Բախչինյան Գևորգ Մարտունի, քարշափոկավար

Օգոստոսի 24 Մարգարյան Խաչիկ Մեյրանի, տնօրինության պետի տեղակալ

Օգոստոսի 24 Կոստանյան Մարինե Գևորգի, տեխնիկայի անվտանգության ինժեներ

Օգոստոսի 25 Հովհաննիսյան Հովհաննես Վասիլի, Էլեկտրաբարձի մեքենավար

Օգոստոսի 26 Խաչատրյան Ներսես Անդրանիկի, Էլեկտրամեխանիկ

Օգոստոսի 28 Խաչատրյան Ռուբերտ Հրաչի, Գծային մեքենաների և մեխանիզմների ավագ վարպետ

Օգոստոսի 31 Կոստանյան Հարություն Սարգիս, ներկարար

Սեպտեմբեր

Սեպտեմբերի 5 Մարգարյան Ռուբեն Զանիրիկի, հերթապահ Էլեկտրամեխանիկ

Սեպտեմբերի 5 Մուրադյան Գրիգոր Ֆրունզի, առաջատար ջերմաէներգետիկ

Սեպտեմբերի 9 Ապրեսյան Գարունիկ Վանոյի, ուղեկցողների պահուստի կարգադրող

Սեպտեմբերի 21 Բեժանյան Հրանտ Ռուբերտի, գծի բանվոր

Սեպտեմբերի 22 Ագոյան Մեղա Սպարապետի, աշխատավարձի հաշվարկման բաժնի պետ

Սեպտեմբերի 23 Արզումանյան Վարդան Սոսի, Էլեկտրամոնտոր

Սեպտեմբերի 25 Վարդանյան Ռուբեն Հայրիկի, հերթապահ Էլեկտրամեխանիկ

Սեպտեմբերի 26 Մանուկյան Մամվել Վոլոդյայի, վագոնների ավագ գննող-վերանորոգող

Սեպտեմբերի 28 Մելիքսեյան Ռուբեն Պավելի, վագոնների գննող-վերանորոգող

Սեպտեմբերի 28 Դազմաջյան Հայկ Յուլիկի, գծի բանվոր

<p>Հայաստանի ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ</p>  <p>ՅԿԵ ՓԲԸ-ի կորպորատիվ ամսաթերթ</p>	<p>Խմբագրական խորհուրդ Համարի պատասխանատու՝ Վարդան Ալոյան Լուսանկարները՝ Հարություն Լազարյանի Սրբագրիչ՝ Մանուշ Բաբայան</p>	<p>Խմբագրության հասցեն՝ ՀՀ, Երևան, Տիգրան Մեծի պող. 50 Հեռ.՝ (010) 57-50-02 Էլ. փոստ՝ pr@railway.am, ukzhdpressoffice@inbox.ru</p>	<p>Ծավալը՝ 3 տպագրական մամուլ Տպագրանակը՝ 800 օրինակ Ստորագրված է տպագրության՝ 26.08.2016թ. Տպագրված է «Լիոն Փրինթինգ Սերվիս» ՍՊԸ տպարանում</p>
---	---	--	---

День железнодорожника отметили в Ереване



5 августа в преддверии своего профессионального праздника армянские железнодорожники собрались в административном здании ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога».

В честь профессионального праздника в здании железной дороги собрались действующие сотрудники Южно-Кавказской железной дороги, ветераны отрасли, представители старейших династий железнодорожников, представители руководства ЮКЖД, Министерства транспорта и связи Армении, Национального Собрания Республики, городской администрации.

Во время торжественной церемонии железнодорожников поздравил генеральный директор ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» Сергей Валько. Как отметил руководитель Компании, в настоящее время железная дорога Армении переживает этап активного развития: растут объемы перевозок, повышается уровень комфортабельности и качество предлагаемых услуг, растут скорости движения поездов, реализуется широкомасштабная программа модернизации инфраструктуры.

Несмотря на трудности, железная дорога продолжает работать в плановом порядке, прослеживается тенденция роста внутриреспубликанских грузоперевозок. ЗАО «ЮКЖД» выполняет все принятые концесси-

ЮКЖД продолжит совершенствовать свою работу

Генеральный директор ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» Сергей Валько на состоявшемся в преддверии Дня железнодорожника селекторном совещании подвел итоги работы Компании в июле 2016 года. Как отметил С.Валько, в указанный период сохранилась положительная динамика увеличения объема перевозок, которые по сравнению с аналогичным периодом 2015 года увеличились на 11,5%.

Генеральный директор ЮКЖД сообщил, что в июле 2016 года плановое задание по приведенной работе по сравнению с прошлым годом было перевыполнено на 8%, перевозка грузов увеличилась на 11%. Погрузка по сети железной дороги составила 167,7 тыс тонн, что на 12% превысило плановый показатель.

При этом экспортные перевозки превысили запланированный показатель на 24,2% или на 5,6 тыс. тонн.

Перевозки в местном сообщении по сравнению с плановым показателем увеличились на 9,8% или на 12,4 тыс. тонн. При этом по сравнению с прошлым годом внутриреспубликанские перевозки выросли на 21,4%.

Согласно приведенным руководителем компании данным, рост прослеживался и по линии таких качественных показателей работы как, в частности, среднесуточный пробег (9,5% к прошлогоднему показателю) и производительность (7% по сравнению с июлем 2015 года) локомотива. Участковая скорость достигла 35,1 км/час против планируемых 33,4 км/час, а техническая составила 40 км/час против планируемых 39,4 км/ч.

Сократился также оборот грузового вагона: по итогам июля показатель составил 2,7 суток против планируемых 2,9 суток. На 0,6 часов снижен и про-

Продолжение на стр. 2

онные обязательства. Став концессионным управляющим армянской железной дороги в феврале 2008 года, ЗАО «ЮКЖД» обязалось инвестировать в развитие и модернизацию железнодорожной инфраструктуры Армении до 2038 года 174,5 млрд. драмов. В период с 2008 по 2015 гг. уже инвестировано 104,6 млрд драмов, из которых 77,6 млрд – в модернизацию инфраструктуры, а 26,9 млрд – в обновление подвижного состава.

За время работы ЮКЖД в Армении были проведены масштабные работы по модернизации инфраструктуры и обновлению подвижного состава, практически с нуля построены и сданы в эксплуатацию три основных железнодорожных моста, заменившие собой мосты 1898 года постройки: старейший в Армении Заманлинский мост, мост «Сатани камурдж» и мост на перегоне Кобер-Туманян. Также было отремонтировано 437,5 км пути, 70



стрелочных переводов, 52 переезда, 40 мостов и других объектов, заменено более 776,9 тыс. шпал, завершена модернизация базы путевой машинной станции и механизированной дистанции пути в Санаине, проведена реконструкция зданий основных вокзалов Еревана, Ванадзора и Гюмри.

За годы работы был произведен ремонт 326,6 контактной сети и 48 подстанций (тяговых и трансформаторных), линий электроснабжения протяженностью 207,6 км, восстановлена электрическая централизация на 6 станциях и полуавтоматическая блокировка на 14 перегонах (227 км).

В настоящее время совместно с Министерством транспорта и связи Армении ведется активная работа по реализации транзитного потенциала железной дороги с целью привлечения грузов, следующих из Ирана в страны Европы.

За последние 3 года Компания внедрила новые технологии, позволяющие делать упор на собственные силы без привлечения сторонних подрядчиков, среди которых ремонт в объеме ТР-3 тепловозов и электровозов, восстановление характеристик тяговых двигателей локомотивов, ранее в республике не производимых.

В текущем году налажен ремонт электропоездов в объеме ТР-3, и первая отремонтированная электричка будет сдана в конце августа. Также в этом году в Гюмрийском локомотивном депо собственными силами была внедрена технология напрессовки бандажей колесных пар и открыт соответствующий цех.

Среди очевидных успехов железной дороги следует отметить повышение участковой скорости до почти 35 км/час, а также улучшение балловой оценки состояния железнодорожного пути на почти 10% до 87 единиц.

В 2016 году будет отремонтировано 12 км пути, в том числе уложено 8 км новых рельсов, выправлено 100 км пути с восстановлением геометрических параметров с укладкой новых шпал, восстановлены характеристики тяговой подстанции Калтачхи.

Все эти меры направлены на повышение уровня безопасности на железной дороге. В данном направлении работает и действующий на ЮКЖД Центр диагностики инфраструктуры, в распоряжении которого находится вагон-путеизмеритель, осуществляющий контроль пути по 10 параметрам. Предпринимаемые меры уже дают ощутимый результат - существенно сократилось число сходов на ЮКЖД: если в 2009 году было зарегистрировано 97 подобных случаев, то в 2015 году – ни одного.

Все вышеперечисленные положительные подвижки свидетельствуют о беспопытности отдельных выступлений ряда недоброжелателей. В свою очередь

железная дорога продолжит свою работу на благо республики.

Железнодорожников с профессиональным праздником поздравили вице-спикер Национального Собрания Армении Эрмине Нагдалян, Чрезвычайный и Полномочный посол РФ в Армении Иван Волынкин, заместитель министра транспорта и связи Армении Артур Аракелян, советник мэра Еревана по транспортным вопросам Альберт Геворкян, замначальника Спасательной службы МЧС Армении Арман Цолакян.

Чрезвычайный и Полномочный посол РФ в Армении Иван Волынкин отметил стратегически важную роль железной дороги, подчеркнув, что от стабильного функционирования всех ее звеньев, улучшения качества обслуживания зависит развитие экономики, укрепление международных связей.

«ЮКЖД – огромный современный комплекс, который опирается на современные технологии, позволяющие существенно повысить качество работ и получить должный результат», - сказал дипломат.

Вице-спикер Национального Собрания Армении Эрмине Нагдалян в свою очередь отметила приверженность армянских железнодорожников традициям, которые столь сильны на стальной магистрали республики и которыми так гордятся работники отрасли.

«Труд ваш важен для страны, экономики. Трудно представить развитие республики без столь важного компонента как железная дорога. Трудно переоценить важность железной дороги. Не случайно самые большие династии присутствуют именно в сфере железнодорожного транспорта. Знания, умения и опыт передаются из поколения в поколение», - отметила Э.Нагдалян.

В рамках празднования Дня железнодорожника ряд сотрудни-



ков ЗАО «ЮКЖД» были удостоены почетных грамот от имени министра транспорта и связи Армении, благодарственных грамот мэра Еревана, почетных грамот МЧС Армении.

Большой группе отличившихся сотрудников ЮКЖД были вручены именные часы, грамоты от имени ОАО «РЖД», генерального директора компании. Двое сотрудников удостоились знака «Почетный железнодорожник» за большой вклад в развитие железнодорожного транспорта, многолетний, безупречный труд.

По традиции День железнодорожника отмечается в первое воскресенье августа, а история праздника насчитывает уже 120 лет: впервые он был установлен приказом министра путей сообщения Российской империи, князя Михаила Хилкова от 28 июня (9 июля по новому стилю) 1896 года.

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

Первый поезд в Армению – в город Гюмри - прибыл в феврале 1899 года из Тифлиса, а 6 декабря 1902 года первый поезд прибыл и в Эриван (Ереван).





Начало на стр. 1

стой транзитных вагонов.

Вместе с тем Сергей Валько констатировал необходимость улучшения таких показателей работы железной дороги как, в частности, средний вес поезда, простой грузового вагона под одной операцией.

Затронув вопрос графика движения поездов, генеральный директор ЮКЖД сообщил, что в отчетный период проследовало 1135 поездов, из которых 1127 – по расписанию. Общее время задержки составило 12 часов 23 минуты.

Особо руководитель компании остановился на вопросах безопасности на железной дороге, отметив, что в июле 2016 года балловая оценка пути по сравнению с прошлогодним показателем была улучшена на 12 пунктов и составила 87 единиц. Генеральный директор ЮКЖД сообщил, что июле было заменено 4 479 шпал, в том числе 1061 – новых деревянных, 2794 – железобетонных.

Первоочередной задачей, стоящей перед железной дорогой в настоящее время, Сергей Валько назвал обеспечение безопасности движения по-

ездов, продолжение и совершенствование работы по привлечению на железную дорогу новых объемов перевозок грузов, выполнение программ ресурсосбережения и экономии.

На состоявшемся после селекторного совещания праздничном собрании руководитель ЮКЖД поздравил собравшихся с профессиональным праздником, отметив, что День железнодорожника, который отмечается вот уже 120 лет, является одним из первых профессиональных праздников.

«Мы встречаем его с хорошими результатами: увеличилась погрузка, улучшена балловая оценка пути, выполнены практически все показатели эксплуатационной работы. За время нашей работы восстановлены все подстанции, а в части подвижного состава выполняются технологические операции, которые не под силу нашим соседям по региону. Сегодня мы продолжаем работать, своим ежедневным трудом доказывая, что достойны носить имя железнодорожников», подчеркнул С.Валько.

Собравшихся приветствовала председатель Союза профессиональных организаций работников ЗАО «ЮКЖД» Альбина Мартиросян, отметившая важность железной дороги, которая является одной из главных транспортных артерий страны и вносит большой вклад в социально-экономическое развитие республики.

Железнодорожников поздравил председатель Совета ветеранов Генрих Ознецян, пожелавший железнодорожникам успехов и новых перевозок.

Во время торжественной церемонии большой группе работников были объявлены благодарности, вручены почетные грамоты и премии, присвоены классные звания мастеров, диспетчеров, дежурных по станциям, электромехаников, осмотрщиков-ремонтников и товарных кассиров. А представителям старейших железнодорожных династий были вручены медали «За верность профессии».

На ЮКЖД подвели итоги работы в первом полугодии

Первый заместитель генерального директора ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» Олег Шаталов на состоявшемся 6 июля селекторном совещании подвел итоги работы Компании в первом полугодии 2016 года. Как отметил заместитель руководителя компании, в указанный период были выполнены объемные показатели работы. О.Шаталов отметил, что в отчетный период объем перевозок железной дороги на 1% превысил плановое задание и показатель января-июня 2015 года. Погрузка по станциям дороги на 14% превысила плановый показатель.

При этом экспортные перевозки превысили запланированный показатель на 11%, перевозки в местном сообщении по сравнению с плановым показателем увеличились на 14%. Вместе с тем Олег Шаталов констатировал значительный спад перевозок в импортном сообщении: показатель был выполнен на 78,9% к плану и 70,3% к уровню 2015 года. В то же время первый заместитель гендиректора ЮКЖД подчеркнул необходимость усиления конкурентных преимуществ железной дороги по сравнению с другими перевозчиками, в том числе с автотранспортом, на котором, по данным Национальной статистической службы Армении, аварийность, в том числе со смертельным исходом, увеличилась более чем на 30%. Именно поэтому перед причастными руководителями дирекций поставлена задача активизировать работу с грузоотправителями и грузополучателями, на фактах доказывая, что железнодорожный транспорт – самый доступный, надежный и безопасный выбор.

Согласно приведенным и.о. гендиректора компании данным, рост прослеживался и по линии таких качественных показателей работы как, в частности, статнагрузка (на 5% к плану), средний вес поезда (на 0,6% к плану), среднесуточный пробег (на 2% к плану) и производительность (на 2,5%) локомотива. Участковая и техническая скорости на ЮКЖД также увеличились, достигнув 34,9 км/час и 40 км/час соответственно. Затронув вопрос графика движения поездов, и.о. генерального директора ЮКЖД сообщил, что в отчетный период проследовало 6 098 поездов, из которых 6 022 (98,8%) – по расписанию. Этот показатель, по словам О.Шаталова, лучше, чем на других железных дорогах СНГ, но работать еще есть над чем.

Особо он остановился на вопросах безопасности на железной дороге, отметив, что в январе-июне 2016 года балловая оценка пути по сравнению с плановым показателем была улучшена на 4 пункта и составила 89 единиц.

О.Шаталов отметил, что за первые шесть месяцев года была перевыполнена программа замены шпал. Было уложено 17 800 шпал против 14 100 запланированных. Первоочередной задачей, стоящей перед железной дорогой в настоящее время, и.о. генерального директора ЗАО «ЮКЖД» назвал, в частности, продолжение и совершенствование работы по привлечению на железную дорогу новых объемов перевозок, сокращение расходов, сбалансирование доходных и расходных статей бюджета, выполнение программ экономии, ресурсосбережения и оптимального использования трудовых ресурсов.



Представители руководства ЗАО «ЮКЖД», Минтранса Армении и мэрии Еревана ознакомились с состоянием прилегающих к железной дороге территорий в черте города

Представители руководства ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», управления железной дороги Минтранса Армении и городских властей Еревана 27 июля совершили совместную инспекционную поездку по маршруту от железнодорожного вокзала Еревана до остановочной платформы «Алмаст» в районе Канакер-Зейтун.

Начальник Управления железной дороги Министерства транспорта и связи Армении Арсен Мусоян, начальники управлений коммунального хозяйства и архитектуры и градостроительства мэрии Еревана Грайр Антонян и Андраник Касарян, представители столичных префектур ознакомились с санитарно-бытовой ситуацией на территориях, прилегающих к железной дороге, а также трудностями, с которыми сталкивается ЮКЖД при несоблюдении жителями близлежащих домов элементарных санитарных норм.

Как отметил генеральный директор ЗАО «ЮКЖД» Сергей Валько, Компания поддерживает железнодорожные пути в надлежащем состоянии, соблюдая все установленные технические и санитарные требования, но обстановка на прилегающих к железной дороге городских территориях оставляет желать лучшего.

С.Валько заметил, что сотрудники ЮКЖД неоднократно совместно с компетентными службами столичной администрации очищали прилегающие к железнодорожному полотну площади, однако через какое-то время они вновь оказывались замусоренными.

Руководитель ЮКЖД обратил внимание на то, что некоторые из жителей ряда районов попросту выносят бытовой, а иногда и строительный мусор за пределы своих домов, сваливая его в опасной близости от железной дороги. Трудности имеются и с садово-огородными хозяйствами, некоторые из которых в нарушение всех норм устроены в полосе отвода железной дороги.

«Это серьезная угроза безопасности движения поездов. Машинист, видимость которому на железнодорожном пути ограничена ветвями садовых деревьев или самовольно построенными объектами, самовольными свалками, не может оперативно отреагировать на потенциальную опасность. К слову, вес поездов, следующих по данному участку, достигает 2 500 тонн», - отметил генеральный директор ЮКЖД.

Собравшиеся особо остановились на вопросе железнодорожных переездов близ жилых домов. Как обратил внимание участников совместной комиссии руководитель железной дороги многие из подобных переездов несанкционированные. Для решения данной проблемы гендиректор ЮКЖД предложил представителям местных властей определить необходимые для нужд города переезды, которые должны быть оборудованы необходимыми дорожными знаками и отмечены разметкой, оснащены в соответствии с требованиями безопасности движения.



Сергей Валько обсудил с собравшимися представителями министерств и ведомств создавшуюся ситуацию и основные пути выхода из нее. Представители мэрии и префектур, Министерства транспорта выразили готовность принять меры по ликвидации самовольных свалок и разработать мероприятия по устранению опасных мест. Стороны договорились продолжать сотрудничество в данном направлении и регулярно проводить совместные выезды на наиболее проблемные участки, на месте знакомясь с создавшейся ситуацией.

Данная поездка была организована в рамках программы расширения взаимодействия с органами власти в вопросах обеспечения безопасности движения. В соответствии с данной программой, также намечается осмотр хозяйства железной дороги на всей территории республики с участием губернаторов и представителей органов местного самоуправления.



Открыт летний сезон пассажирских перевозок ЗАО «ЮКЖД»

15 июня на Южно-Кавказской железной дороге открылся летний сезон пассажирских перевозок, и по маршруту Ереван-Батуми-Ереван в путь отправился первый в этом году фирменный поезд «Армения».

На первом в этом сезоне поезде на черноморские курорты Грузии отбыли 65 пассажиров. Всего же на сегодняшний день в грузинском направлении реализовано около 790 билетов.

Фирменный поезд «Армения» будет курсировать ежедневно до 1 октября, отправляясь из Еревана в 15:30.

Билеты можно приобрести на вокзалах Еревана, Ванадзора, Гюмри и Армавира, а также онлайн на сайте компании www.ukzhd.am.

Время следования фирменного поезда «Армения» из Еревана в Батуми составляет 15 часов 40 минут, а обратная дорога займет 15 часов 50 минут.

По сравнению с прошлым годом цены на билеты фирменного поезда снижены до 20% и колеблются в границах от 9 850 драмов до 25 760 драмов в зависимости от типа вагона.

Как отмечает начальник Дирекции пассажирских перевозок ЗАО «ЮКЖД» Гагик Мовсисян, вагоны фирменного поезда оборудованы кондиционерами, полностью соответствуют техническим, санитарно-гигиеническим нормам и требованиям безопасности. Поезд по всему маршруту сопровождают сотрудники Полиции, так что пассажиры могут чувствовать себя полностью защищенными.

В купе повышенной комфортности и СВ предоставляется бесплатная Wi-Fi связь на протяжении всего маршрута.

К тому же, как напоминает Гагик Мовсисян, в мае этого года Дирекция совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества подтвердила категорию «фирменный» международного поезда ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» сообщением Ереван-Батуми и название «Армения».

Согласно статданным ЮКЖД, по сравнению с 2008 годом в 2015 году число перевезенных поездом пассажиров возросло на 395%: с 8,6 тыс. до 34 тыс. человек.



Гюмрийский железнодорожный узел — в центре внимания ЮКЖД

Представители руководства ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» ознакомили новоначенного руководителя Управления железной дороги Министерства транспорта и связи Армении Арсена Мусояна с предприятиями Гюмрийского железнодорожного узла. Ему представили возможности гюмрийского вагонного и локомотивного депо, вокзального комплекса, осуществленные на предприятиях мероприятия по модернизации, перспективы развития.

Начальник Дирекции подвижного состава ЗАО «ЮКЖД» Николай Лавренчук провел экскурсию по обим депо, рассказал собравшимся о производимых в депо работах и используемых технологиях, механизмах текущего и депоовского ремонта, особо подчеркнув, что депо полностью обеспечивают потребности дороги в ремонте.

В частности, Н.Лавренчук продемонстрировал цех по ремонту автосцепного оборудования



вагонного депо, отметив, что цех полностью оснащен необходимой техникой и может осуществлять ремонт не только для нужд ЮКЖД, но и других железных дорог.

В локомотивном депо был продемонстрирован цех напрессовки бандажей, введенный в эксплуатацию после длительного восстановления совсем недавно.

Н.Лавренчук отметил высокий уровень качества производимых ремонт, подчеркнув, что себестоимость ремонта в Гюмри по сравнению с зарубежными аналогами в разы дешевле.

В рамках визита в Гюмрийском локомотивном депо состоялось торжественное собрание, приуроченное к Дню железнодорожника, который в этом году отмечается 7 августа. В нем приняли участие работники гюмрийского и ванадзорского железнодорожных узлов.

Собравшихся железнодорожников приветствовал генеральный директор ЗАО «ЮКЖД» Сергей Валько. Поздравив всех с профессиональным праздником, руководитель Компании отметил положительные подвижки в работе железной дороги за истекший период. В частности, как заметил С.Валько, благодаря реформированию политики взаимодействия с грузоперевозчиками на железную дорогу удалось привлечь дополнительные объе-

мы грузов.

Участковая скорость на ЮКЖД, по словам гендиректора, увеличилась на 0,8 км/час, достигнув 34,9 км/ч, балловая оценка состояния пути снизилась на 8 единиц, и в целом по дороге оценка составляет 87 баллов, что является хорошим показателем.

«Эти результаты были достигнуты общими усилиями коллектива дороги», - подчеркнул С.Валько.

От имени Министерства транспорта и связи Армении с профессиональным праздником железнодорожников поздравил руководитель Управления железной дороги Министерства транспорта и связи Армении Арсен Мусоян.

Во время собрания отличившимся железнодорожникам были вручены награды от имени президента ОАО «РЖД», генерального директора ЗАО «ЮКЖД», Союза профессиональных организаций работников ЮКЖД.



ЗАО «ЮКЖД» восстановило дом супружеской четы ветеранов-железнодорожников из Гюмри

Один из домов-временок, которые появились в Гюмри после разрушительного землетрясения 1988 года, благодаря руководству Южно-Кавказской железной дороги недавно превратился в аккуратный, каменный частный дом, оснащенный необходимыми коммуникациями и системой отопления. Теперь супружеская чета ветеранов-железнодорожников - 92-летняя Маруся Закарян и 93-летний Андрей Андреян - обеспечены достойным жильем.

С новосельем ветеранов поздравили представители руководства ЗАО «ЮКЖД» во главе с генеральным директором Компании Сергеем Валько. Руководитель ЗАО «ЮКЖД» подчеркивает, что помощь ветеранам - важная традиция.

«То, что мы живем в мирной, спокойной стране - заслуга наших ветеранов, не побоявшихся отправиться на фронт и героически сражаться. Наш долг - проявить о них заботу и помочь хотя бы в вопросе благоустройства жилья. Их становится все меньше, и мы должны успеть выразить свою признательность. На этот раз мы смогли оказать по-



мощь сразу двум ветеранам Гюмри; на фронте были оба супруга, они вместе работали на железной дороге, оба являются ветеранами труда. Пройдя через множество испытаний, они смогли создать крепкую семью, и сегодня служат хорошим примером для будущих поколений», - сказал Сергей Валько.

Супруги остались без жилья после землетрясения 1988 года, и долгие годы жили в доме-временке. Все это время они обращались в разные инстанции за получением квартиры, а затем - с просьбами отремонтировать домик. Но только недавно их дом был капитально отремонтирован ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога».

Сейчас жилье ветеранов капитально отремонтировано, восстановлена крыша, электропроводка, установлена система отопления.

Родившаяся в 1924 году в Тбилиси Маруся Закарян рано потеряла родителей. После их смерти бабушка Маруся в 1941 году вызвала внучку к себе в Джиджур. По дороге в Джиджур, в поезде, голубоглазую красавицу и увидел Андрей, которому она, как признается он сам через много лет, понравилась сразу.

Через два месяца после свадьбы бабушка Маруся в составе женского отряда из Ахуряна добровольцем отправилась на фронт, служила в зенитном отряде в Батуми. Ее муж Андрей, несмотря на то, что как железнодорожник и был освобожден от службы в армии, через 3 месяца после отъезда жены добровольцем отправился на фронт, сражался в Керчи. В 1943 году Андрей был ранен и отправлен на лечение в госпиталь, после чего комиссован по ранению.

Бабушка Маруся до окончания войны прослужила в зенитном отряде, затем вернулась домой к супругу, пошла работать в железнодорожное депо.

Сейчас у Маруси и Андрея, которые прожили вместе 75 лет, 5 детей, 15 внуков, 45 правнуков и 3 праправнука.

ЮКЖД: головоломки для поезда из пункта А в пункт В

Железные дороги Армении - явление неординарное, поэтому их эксплуатация и управление ими требует нестандартных подходов и решений. По понятным причинам не действуют ветки, идущие через Турцию и Азербайджан, а поезда дальнего следования и товарные доходят лишь до Тбилиси и Батуми, в связи с невозможностью проезда по Абхазии. Для грузов путь дальше обеспечивается паромом через Черное море, и вот уже более восьми лет в таких нестандартных условиях работает ЗАО «Южно-кавказская железная дорога» - стопроцентная «дочка» «Российских железных дорог».

Нет реальности без слухов

В Советском Союзе железнодорожные перевозки на расстояние в 50 км были запрещены директивно, а на расстояния до 300 км существовали заградительные - затрудняющие и делающие перевозки не особо выгодными - тарифы. Сейчас во всем мире экономически целесообразными считаются лишь маршруты, начинающиеся с дальности в 500 км. Армянские железнодорожники работают в замкнутом пространстве, где максимальное расстояние до границы составляет 290 км. Так что комфортность условий для работы, как говорится, может быть проиллюстрирована простейшей арифметикой. Ничего особо оптимистичного - но ЮКЖД старается делать все возможное. Надо отметить, что внутренние пассажирские перевозки в Армении являются убыточными по определению и, в связи с концессионным договором, на основе которого действует ЮКЖД, правительство страны обязуется компенсировать эту убыточную статью.

Разумеется, особые условия и уникальность поля деятельности компании приводят к самым разным оценкам ее деятельности, в том числе и резко отрицательным. Подчас оценки эти переходят границы здравого смысла, попадая из разряда несправедливых в число тех, на которые и отвечать не хочется, ибо бессмысленно. Отвечать, однако, приходится.

Практически все время, например, периодически появляются сообщения, что железнодорожная техника находится в плачевном состоянии, и железнодорожникам скоро просто не на чем будет ездить по Армении. Разумеется, такая постановка вопроса ничего, кроме улыбки, вызвать не может, потому что настолько плохого менеджмента просто не бывает. И здесь конкретные факты и цифры помогают понять общую картину.

В конце прошлого года руководитель пресс-службы ЮКЖД Вардан Алоян обстоятельно ответил на многие вопросы, которым было придано в определенной степени скандальное звучание. В первую очередь В. Алоян постарался внести ясность в ежегодно появляющиеся, во время обсуждения госбюджета, утверждения о том, что ЮКЖД якобы живет на средства налогоплательщиков. Отметив, что убытки, конечно, есть, Алоян заверил, что 75% их покрываются компанией за счет своих средств, и лишь оставшаяся четверть покрывается государством. «Объем пассажирских перевозок, маршруты и регулярность рейсов согласованы с Министе-

Продолжение на стр.5

Начало на стр. 4

рством транспорта, что, по сути, есть госказ на пассажирские перевозки. В других странах, в России или Германии, например, это деньги налогоплательщиков, но здесь, согласно концессионному договору, дело обстоит совершенно иначе. По этому договору компания ежегодно выплачивает в бюджет концессионный взнос в размере 2% от валового дохода. И дотации со стороны государства (те самые 25%) не могут быть больше суммы, которую мы перечислили в бюджет», — сказал Алоян, добавив, что за 7 лет сумма концессионных платежей в бюджет составила без малого 2 млрд драмов. Кроме того, ЮКЖД является одним из крупнейших налогоплательщиков Армении.

Расстояние имеет значение

Исходя из представляемых ЮКЖД данных (имеющихся, в том числе, и на официальном сайте компании), получается, что начиная с 2011 года она работает с прибылью, сокращая накопленные в 2009-2010 годах убытки. А образовались они от того, что инфраструктура железной дороги Армении была в критическом состоянии, и компания инвестировала по 50 млн долларов ежегодно. А если учесть резкие колебания курсов валюты в 2010 году, то на разнице этих курсов компания потеряла немало.

И проверок деятельности ЮКЖД было множество — пять раз только за 2014-2015 годы. Аудиторская проверка со стороны авторитетнейшей компании PricewaterhouseCoopers не нашла ничего предосудительного, а все потому, что свою дочернюю компанию РЖД держит под жестким контролем. Согласно все тому же концессионному договору, вне зависимости от того, имеет ЮКЖД прибыль или работает в убыток, инвестиции в железную дорогу Армении должны быть осуществлены в любом случае в гарантированном объеме инвестиционных затрат за счет акционера, то есть РЖД. Так, к примеру, в не очень удачном для ЮКЖД 2015 году, учитывая, что объемы перевозок упали почти на 20% по сравнению с годом предыдущим, объем инвестиций составил запланированные 6,5 млрд драмов.

Тарифы должны быть разумными

Еще в укор ЮКЖД иногда говорится, что компания завышает тарифы на перевозки, покрывая, таким образом, убытки и зарабатывая прибыль. По этому поводу даже была горячая дискуссия в стенах Национального Собрания Армении, звучали цифры о пятикратном превышении тарифов в Армении над аналогичными внутрироссийскими. Между тем очевидно, что прямое сравнение железных дорог России и Армении, а также условий их функционирования, мягко говоря, не будет корректным.

Гораздо более похоже дороги и условия Армении и, например, Грузии — стран со схожими масштабами и рельефом. Только один факт, уже говорящий о многом — среднесуточная погрузка по сети РЖД в России составляет более 3 млн тонн, а в Армении железнодорожный транспорт перевозит такое количество грузов за удачный год. Средний вес поезда в России — около 7000 тонн, в Армении не дотягивает и до полутора тысяч, при среднем расстоянии одной перевозки в России 1900 км, а в Армении максимум 300 км.

А ведь любой экономист скажет, что субстантивный доход железной дороги образуется только тогда, когда грузы перевозятся на расстояние свыше 300 км. И расстояния в Армении небольшие, и дорога сама по себе очень сложная: много крутых поворотов, которые на профессиональном языке называются кривыми малого радиуса (до 300 метров), и сложные уклоны, где перепад высоты составляет больше 30 метров на 1 км пути. Может показаться невероятным, но факт, что

подобных участков на маршруте Ереван — Айрум больше, чем на маршруте Владивосток — Москва. Так что по логике расценки и должны отличаться в разы.

Но даже и при этом (если, конечно, сравнивать тарифы на сопоставимые расстояния, ведь без толку сравнивать перевозки на 100 и 10000 км) при международном сообщении на расстояние 250 км при импорте в Армению на 1 тонно-километр тариф дороже российского на 0,9 центов, но дешевле грузинского на 2 цента. При экспорте из Армении на такое же расстояние местная ставка выше российской на 0,2 цента и ниже грузинской на 1,8 центов. Тарифы на перевозку сахара и муки в России выше внутриармянских на 46%, а на прочие грузы на 63%. Так что разговоры о многократном превышении цен можно смело отнести к разряду досужих.

И для полноты картины: как утверждает В.Алоян, из общей стоимости перевозки одного вагона из Еревана в Москву (примерно 10000 долларов) лишь 10% идет в кассу ЮКЖД. Остальная же сумма остается Грузии и России, включая расходы на паромную переправу. Таким образом, увеличение или снижение тарифа по ЮКЖД, скажем, на 10%, в итоге лишь на 1-2% влияет на общую стоимость перевозки. Прибыльность получается за счет жесткого баланса между доходами и расходами, за счет внедрения программ по ресурсосбережению, экономного производства.

День сегодняшний

С момента своего создания в 2008 году только на восстановление инфраструктуры ЗАО «ЮКЖД» потратила почти 100 миллиардов драмов, отремонтировано около 500 км путей, 37 мостов, заменены сотни тысяч шпал. Заманлинский мост длиной 250 метров был введен в эксплуатацию в 1898 году и никогда не ремонтировался — теперь он построен практически заново.

Сегодня пассажирский поезд Ереван — Тбилиси тратит на дорогу меньше времени, чем в 2008 году, проходя то же расстояние на 6 часов быстрее. Причем прибавка в скорости достигается только за счет армянского участка. Все это показатели эффективности инвестиций и фактического состояния инфраструктуры. Стоит отметить, что заводской ремонт подвижного состава проводится уже в Армении. Тепловозы и электровозы ремонтируются местными специалистами без привлечения внешней помощи.

ЮКЖД окончательно завершила модернизацию локомотивного депо в Гюмри для периодического ремонта электровозов постоянного тока. По словам руководителя дирекции подвижного состава Николая Лавренчука, раньше локомотивы ремонтировались либо в России, либо в Грузии, но руководство ЮКЖД в 2014 году предпочло создать собственную ремонтную базу в Армении. Такой ремонт за пределами Армении обходится в 4,5 млн. российских рублей, а на месте ремонт первого электровоза обошелся в 10 млн. драмов (\$21 тыс), ремонт же следующих локомотивов — еще дешевле, примерно в 5,5 млн. драмов. Ремонт в гюмрийском депо тягового двигателя и мотора компрессоров также во много раз дешевле. Более того, депо успешно освоило и ремонт двигателей большегрузных автомобилей «БелАЗ», предусмотренных для работ на Каджаранском месторождении, что обеспечит депо новыми заказами. Тут также производится полный ремонт колесных пар локомотивов.

Модернизация депо проводилась в 2014 году, когда из его ворот выехал первый отремонтированный локомотив. Были модернизированы существующие производственные участки и установлено новое оборудование в пропиточно-сушильном отделении для ремонта электрических машин, аккумуляторном участке, участке по ремонту приборов безопасности, колесно-роликовом участке, автокон-



трольном участке и участке по ремонту токоприемников. Особое внимание было уделено соблюдению норм безопасности и охраны труда, в депо созданы полноценные условия для отдыха рабочих и локомотивных бригад, охраны здоровья сотрудников.

Во время апрельского селекторного совещания генеральный директор компании Сергей Валько особо отметил, что в прошлом году на станции Памбак, после коренной реконструкции и восстановления, была сдана в эксплуатацию тяговая подстанция, вышедшая из строя еще в 1989 году. Подстанция была восстановлена силами специалистов компании в рамках выполнения концессионных обязательств. Инвестиции в реализацию данного инфраструктурного проекта составили 30 млн. драмов. В настоящее время подстанция Памбак успешно работает, обеспечивая стабильное напряжение контактной сети, безопасность движения и энергобезопасность железнодорожной инфраструктуры в районе.

В течение прошедшего года в рамках проводимой ЮКЖД в Армении социально-гуманитарной работы был реали-

зован ряд мероприятий, среди которых — ремонт дома ветеранов войны в селе Солак и помещений школы в селе Фиолетово (месте компактного проживания русских староверов), спонсирование празднования 70-летия Дня Победы в ряде городов Армении, поддержка мероприятий, посвященных 100-летию Геноцида армян, передача всеармянскому фонду «Айастан» средств в размере более 20 тысяч долларов США на строительство домов для многодетных семей в Армении.

И в текущем году компания планирует продолжать оказание гуманитарной поддержки целого комплекса мероприятий по финансовой поддержке ряда общественных организаций страны, организации научно-туристических экспедиций, способствовать успешному функционированию летних школ русского языка. А главное, конечно — это повышение конкурентоспособности железнодорожной системы Армении и ее интеграция в евроазиатскую транспортную сеть, в том числе, и в рамках Евразийского экономического союза.

*Рубен Гюльмисарян
Газета "Новое Время"*



Первая группа детей железнодорожников отправилась на отдых в летний лагерь «Гугарк»

Первая группа детей железнодорожников 20 июня отправилась на отдых в летний лагерь «Гугарк», расположенный в Лорийской области.

60 детей проведут 10 дней в одном из живописнейших уголков Армении, наберутся сил перед новым учебным годом, обретут новых друзей. Для полноценного отдыха детей созданы все необходимые условия; здесь их ждут различные спортивно-культурные мероприятия, увлекательные походы, бассейн, вкусная и здоровая пища, а также образовательные программы.

Планируется, что в этом году в Гугарке отдохнут около 200 детей железнодорожников.

В первый день отдыха первую смену приветствовала в лагере председатель Союза профессиональных организаций работников ЗАО «ЮКЖД» Альбина Мартиросян, пожелавшая деткам хорошего отдыха и приятных впечатлений.

На Южно-Кавказской железной дороге вопросам отдыха своих сотрудников и их детей придается особое значение. В Компании реализуется специальная программа, по которой компания полностью берет на себя расходы по организации отдыха детей.

Центр «Диагностика» «ЮКЖД» – гарант безопасности железных дорог Армении

Тот, кто пускался в путь по железным дорогам Армении лет эдак восемь назад, наверняка помнит: вагоны трясло и кидало из стороны в сторону так, что сердце замирало. Инцидентов с пассажирскими поездами удавалось избежать разве что с Божьей помощью. А вот грузовым составам везло меньше.

Старожилы вспоминают: в 2008 году, когда «Армянские железные дороги» еще только были переданы в концессионное управление РЖД, редкий день обходился без сходов. «На сход состава поочередно выезжал то начальник «Южно-Кавказской железной дороги», то его заместитель. Ежегодно случалось до 250 инцидентов такого рода», - говорит глава Дорожного центра «Диагностика» инфраструктуры ЗАО «ЮКЖД» Александр Лахтарин.

До сих пор в памяти специалиста его первый проезд в кабине локомотива: «Штатало так, что я подумал: как тут вообще ездят? Без преувеличения, я буквально вцепился в кресло помощника и полусушня заявил: «Слушай, а мы не «улетим» тут с тобой оба?» Немудрено, главный армянский путь в отличие от Горьковской ЖД, где до перевода в Армению работал Александр Борисович, что называется, небо и земля. По количеству мостов, переездов, галерей, подпорных стен – сложнейшей инфраструктуре – наша дорога наверняка бьет все рекорды. Поэтому безопасность движения с 2009 года (года создания ДЦ «Диагностика») и по сей день – вопрос номер один в «ЮКЖД».

Начинали в центре с нуля. Из техоснастки, способной зафиксировать отклонение геометрии и качества пути от нормативов, в наследство досталась лишь музейная техника – вагон-путеизмеритель ЦНИИ-2, оснащенный так называемой трюковой системой. «Кардиограмма» пути, по которому двигался путеизмеритель, выводилась на рулоне бумаги при помощи движущихся элементов, заправленных шариковыми ручками. Рулон бумаги, весь испещренный «шариком», затем передавался инженеру, который на глазок определял перекося пути и несоответствие его норме. Об оснастке же, способной фиксировать внутренние дефекты рельсов электронным способом, только мечтали. Теперь все иначе: в «парке» диагностической техники, призванной гарантировать пассажирам и заказчикам грузов безопасность, сегодня значится не одна единица самых современных установок. В создание структуры было инвестировано ни много ни мало 1,1 млрд драмов!

Вначале вложения делались в электронные системы, способные позаботиться о здоровье рельсов – это ультразвуковые дефектоскопы. Вступая в непосредственный контакт с 320-тонным локомотивом, именно рельсы нередко преподносят сюрпризы в виде невидимых дефектов и трещин, определить которые визуальным способом невозможно. Раз в полтора-два месяца дефектоскопы пускаются в путь-дорогу, «просвечивая» металл насквозь и отмечая в режиме онлайн даже самые мизерные повреждения. Затем запись расшифровывается по специальной программе специалистом центра, чтобы вынести окончательный вердикт. А чтобы гарантировать стопроцентный результат, в «ЮКЖД» потратились и на другое достижение техники – дефектоскопная матрица стоимостью в 588 млн драмов выполняет ровно те же функции, что и ультразвуковой дефектоскоп, но с разницей в углах ввода ультразвука. «Получается своего рода перекрестный контроль – проходит тележка, затем проходит матрица с несколькими «взглядами» на рельс. И эффект гарантирован. К слову, контролировать путь лишь одним средством диагностики в РЖД не допускается. Придерживаемся этого норматива и мы», - говорит Лахтарин.

Изменились с момента задействования вверенной ему структуры и подходы к оценке геометрического состояния железнодорожного полотна. Допотопный ЦНИИ-2 заменили на современный – скоростной вагон-

путеизмеритель. Детище самарской «Инфотранс» приобретено в 2012-м за 17 млн рублей или 265 млн драмов. Передвижная путеизмерительная лаборатория оправдывает вложение вот уже третий год – в равной степени точности выявляет отклонения на разных скоростях, вплоть до 120 км/ч. Причем погрешность определения неисправности при этом всего-навсего плюс-минус 1 мм! Вагон-путеизмеритель руководствуется заложенной в него программой на основе огромной базы паспортных данных: всех стрелочных переводов, светофоров, мостов, искусственных сооружений и пр. Оценивая каждый километр, чудо-вагон выдает его графическую диаграмму, причем в раскладе на целых семь параметров – железнодорожникам важен крен нити рельсов (просадка левой и правой), соблюдение нормы ширины колеи, ровности пути в плане и отсутствие превышения одной рельсовой нити над другой. Электронная ведомость, заполняемая «электронным мозгом» вагона – километровая распечатка пути всех четырех дистанций (Гюмрийской, Ереванской, Ванадзорской и Севанской) – предоставляется начальнику каждой дистанции. Ну а тот уже действует сообразно вынесенному вагоном «приговору». Вагон-лаборатория настолько умен, что в отдельных случаях сам автоматически ограничивает скорость движения в зависимости от типа неисправности – либо скорость опускается до 40 км/ч, 20 км/ч, либо движение вовсе запрещается.

В рейс этот вагон снаряжается по всей дистанции пути (от Зода до Айрума) дважды в месяц, и фактически в каждый следующий свой заезд контролирует структуры, призванные ликвидировать неисправности. Важно и то, что человеческий фактор в процессе его функционирования сведен к минимуму: пять членов экипажа, пускающихся в автономное «плавание» (к слову, в вагоне есть все условия для длительного проживания, включая кухню и отдельные купе), лишь управляют им. Не остаются вне зоны внимания также боковые и подъездные пути, как правило, пребывающие в худшем состоянии, нежели путь главный. Александр Лахтарин поясняет: эти «нити» осматривают уже путеизмерительные тележки. Такого рода контроль осуществляется раз в месяц, что вручную - оператор толкает тележку перед собой по полотну, и та фиксирует отклонение от нормативной геометрии опять же без человеческого участия. Функция записи позволяет отследить все нюансы пройденного километража: благо в штате Центра немало опытных расшивщиков. Работа их непростая: любая ошибка – а совершить ее в исполосованной множественными пирами ленте вполне возможно – чревата серьезными последствиями. Ранее в ДЦ имели место увольнения по этому «делу». Ныне печальный опыт далекое воспоминание.

Позади и прежние неприемлемые состояние железнодорожного полотна. Против 250 сходов поездов с рельсов в 2008-м, в 2009-м случилось всего 92 инцидента. А в 2015-м, равно как и в году текущем, таких ЧП не было ни одного. «Во многом нашими достижениями мы обязаны не только современному оснащению структуры, тем специалистам, что трудятся в штате ДЦ «Диагностика», но и тому, что впервые – такого нет даже в «РЖД» – на «ЮКЖД» был разработан «Единый технологический процесс железнодорожных перевозок», сконцентрировавший в себе задачи, функции различных хозяйств сферы, увязанных между собой. Документ определил точки соприкосновения и взаимодействия в общем процессе железнодорожных перевозок, в том числе и нашей структуры», - отметил руководитель Дорожного центра.

Можно ли сегодня оценивать состояние нашего железнодорожного полотна как идеальное? Лахтарин поясняет – понятие идеальный путь весьма растяжимое. Именно с этой целью железнодорожниками внедрена

специальная балльная система, определяющая уровень его безопасности. За каждую неисправность начисляются штрафные баллы, и чем больше баллов, тем хуже путь-дорога. Сравним: в 2008 г. нашему полотну присваивалось 550-600 баллов! А в июне 2016 г. - лишь 88! «Больше всего штрафов набегает за неисправность 4-й степени, которая непременно требует ограничения скорости, 3-я степень подразумевает исправление перекося линейного полотна в течение 3 суток, а 2-я степень - немедленному исправлению не подлежит. Так вот – в июне диагностика рельсов на всех вверенных нам 600 км пути выявила 15 370 неисправностей 2-й степени, 73 - 3-й степени, а неполадок 4-й не было вовсе! Конечно, есть в мире пути, оцениваемые всего в 10 баллов, но с учетом армянского рельефа, наличия массы стыков на пути, климатических условий и прочих нюансов достигнутый показатель оптимален».

Но что делают в «ЮКЖД», как только получают сигнал от ДЦ – выкорчевывают дефектные рельсы и отправляют в металлолом? Собеседник улыбается: «Полная замена, конечно, осуществляется. Но в особых случаях, когда выявляются так называемые острodefектные рельсы. Или, скажем, по мере общего износа отрезка пути. Мало кто знает, что после прихода «ЮКЖД» заменила солидный километраж рельсов на совершенно новые. Да и в последние два года был проведен капремонт 12 км пути: мы заменили рельсы на приобретенные совершенно новые на участке от Ванадзора до Айрума. И если ранее оценка этого участка составляла 185 баллов, то теперь равняется всего 19! В большинстве же случаев при фиксации погрешностей пускается в ход технология перешивки рельсов. К слову, в текущем году брак нами был зафиксирован



только несколько раз. Прежде всего это было недопустимое уширение колеи – до 1550 мм. Техника также вскрыла 48 внутренних рельсовых дефектов. Что касается острodefектных рельсов, то таковых в прошлом году оказалось 120, что в принципе не катастрофично».

Между тем пассажиры и грузоотправители ждут не только безопасного, но и быстрого передвижения по армянским рельсам. «А почему мы говорим об этом в будущем времени? Скорости уже заметно выросли, – удивляется Александр Борисович. – В 2008-м локомотивы позволяли себе развивать лишь 25 км/ч, сегодня - 60 км/ч, а на отдельных участках – скажем, от Еревана до Масиса и от Масиса до Армавира - и вовсе до 100 км/ч. И работы продолжают. В планах на этот год привести в порядок отрезок пути Шоржа - Варденис. После чего и по нему будем передвигаться со скоростью 60 км/ч. Несомненно, пассажиров да и заказчиков грузов волнует время доставки до места назначения ничуть не менее, нежели гарантия безопасности следования составов. Поэтому нами делается и будет делаться все, чтобы по возможности максимально удовлетворить оба эти требования!»

ПОЗДРАВЛЯЕМ НАШИХ ЮБИЛАРОВ

Июнь

10 Июня Нерсисян Манвел Сократович, машинист электровозов

Июль

1 Июля Папикян Павлик Аргушевич, слесарь по ремонту механического оборудования - механик

2 Июля Шахназарян Андраник Грантович, начальник пассажирского поезда

8 Июля Киракосян Агуник Аршалуйсовна, ведущий инженер отдела технической политики

11 Июля Шамиллов Сос Мартунович, машинист тепловоза маневровых работ

13 Июля Варданян Артур Размикевич, помощник машиниста пасс.поездов

14 Июля Даниелян Наира Рафиковна, ведущий специалист

16 Июля Антосян Аствацатур Карпетович, дежурный по станции

20 Июля Манукян Манук Меружанович, рабочий

20 Июля Акоюн Ашот Рафикович, оператор поста централизации

21 Июля Есян Акоп Рафикович, старший осмотрщик-ремонтник вагонов

21 Июля Поладян Володя Самвелович, мастер путевых машин и механизмов

24 Июля Мисарян Вагген Суменович, водитель технологической автомашины

26 Июля Никогосян Анна Велихановна, дежурный электромеханик

31 Июля Босян Артур Заверович, старший осмотрщик-ремонтник вагонов

Август

1 августа Минасян Армен Борисович, слесарь

1 августа Авагян Оганес Геворгович, дежурный электромеханик

1 августа Баласаян Анаит Овсеповна, ведущий специалист

3 августа Варганян Спартак Оганджанович, электромеханик

7 августа Григорян Баград Карленович, машинист хопер-дозаторной машины

8 августа Арутюнян Нвер Агасевич, ведущий специалист по вооружению

9 августа Касабян Карлос Гургенович, мастер

11 августа Худинян Смбат Баглулович, монтер пути

11 августа Оганесян Манвел Оганесович, освобожденный бригадир

14 августа Мартиросян Мкртич Срапович, сторож

14 августа Хачатрян Андраник Жораевич, дежурный по станции

16 августа Багдасарян Рубен Карленович, Дежурный переезда

17 августа Варданян Асмик Шаваршовна, электромеханик

19 августа Овсепян Эдуард Аршалуйсович, водитель грузовой машины

23 августа Бахчян Геворг Мартунович, такелажник

24 августа Маргарян Хачик Сейранович, заместитель начальника Дирекции

24 августа Костанян Марине Георгиевна, инженер по охране труда и производственной безопасности

25 августа Оганисян Оганес Васильевич, машинист электровозов

26 августа Хачатрян Нерсес Андраникович, электромеханик

28 августа Хачатрян Роберт Грачикович, старший мастер машин и механизмов

31 августа Гевондян Григор Варданович, осмотрщик-ремонтник вагонов

31 августа Костандян Арутюн Саргисович, маляр

Сентябрь

5 сентября Саргсян Армен Джанибекович, дежурный электромеханик

5 сентября Мутафян Григор Фрунзович, ведущий теплоэнергетик

9 сентября Апресян Гаруник Ваноевна, нарядчик резерва проводников

21 сентября Бежаниян Грант Робертович, монтер пути

22 сентября Агоян Седа Спартаковна, начальник отдела расчета заработной платы

23 сентября Арзуманян Вардан Сосович, электромонтер

25 сентября Варданян Рубен Айрикович, дежурный электромеханик

26 сентября Степанян Самвел Володяевич, старший осмотрщик-ремонтник вагонов

28 сентября Меликсетян Рубен Павлович, осмотрщик-ремонтник вагонов

28 сентября Дагмаджян Гайк Цолакович, монтер пути

«Железнодорожник Армении»



Корпоративная газета ЗАО ЮКЖД

Редакционная коллегия:

Ответственный за номер

Вардан Алоян

Фотографии

Арутюн Назарян

Корректор

Мануш Бабян

Адрес редакции

РА, г. Ереван, пр. Тиграна Меца, 50

Тел.: **(010) 57-50-02**

Эл. адрес:

**pr@railway.am,
ukzhdpresoffice@inbox.ru**

Объем: **3 печатных листа**

Тираж: **800 экземпляров**

Подписано в печать: **26.08.2016г.**

Отпечатано в типографии
ООО «Лион Принтинг Сервис»