

## ДЕНЬ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ: ЮКЖД для депутатов

22 ноября по инициативе руководства ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» в Гюмри прошел День открытых дверей для депутатов Национального Собрания Армении, в рамках которого народных избранников ознакомили с историей, основными направлениями и спецификой работы железной дороги страны, продемонстрировали реконструированные вагонное и локомотивное депо города Гюмри.

В мероприятии приняли участие депутаты - члены армяно-российской межпарламентской комиссии во главе с ее председателем, вице-спикером армянского парламента Эрмине Нагдалян, Чрезвычайный и Полномочный посол РФ в РА Иван Волынкин, мэр Гюмри Самвел Баласанян.

Генеральный директор ЗАО «ЮКЖД» Сергей Валько рассказал гостям о

проведенной реконструкции двух депо, которая позволила превратить их в один из современных машиностроительных комплексов Армении, оснащенный современной техникой, обеспечивающий высокий уровень ремонта и технического обслуживания подвижного состава.

В рамках реконструкции в локомотивное депо был оборудован колесный цех по перетяжке банда-



жей, основан новый пропиточный цех.

Генеральный директор ЮКЖД подчеркнул, что высококвалифицированный технический персонал в компании очень

востребован. «Руководство ЮКЖД готово не только обеспечивать работой, но и предоставлять финансирование на повышение

технического потенциала и способствовать повышению квалификации кадров.

Окончание на стр. 2

### Генеральный директор ЗАО «ЮКЖД» встретился с министром обороны Республики Армения

11 ноября министр обороны Республики Армения Сейран Оганян принял генерального директора ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» Сергея Валько. Во время встречи стороны обсудили ряд вопросов, представляющих взаимный интерес.

Отметив имеющийся опыт по сотрудничеству с оборонным ведомством Республики Армения, генеральный директор ЗАО «ЮКЖД» проинформировал, что в этом году компания безвозмездно выделила необходимые для нужд министерства материалы.

Сергей Валько выразил готовность расширять взаимодействие с министерством обороны РА и оказать поддержку в организации участка для практических занятий по погрузке военной техники на открытый подвижной состав.



Генеральный директор ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» Сергей Валько на состоявшемся 9 ноября селекторном совещании подвел итоги работы компании в январе-октябре 2015 года. Как отметил С. Валько, в настоящее время продолжает прослеживаться отрицательная динамика объемов перевозок, которая наблюдается с начала года.

Вместе с тем гендиректор ЮКЖД констатировал определенное улучшение ряда качественных показателей работы компании, таких как, в частности, статнагрузка, простой вагона, среднесуточный пробег и производительность локомотива, сокращение парка эксплуатируемых локомо-

тивов, участковая и техническая скорости.

Среди других положительных подвижек в работе Сергей Валько назвал сокращение на 134 часа, или на 40%, времени задержки поездов, подчеркнув необходимость продолжения работ в данном направлении.

## На ЮКЖД подвели итоги работы в январе-октябре

«Наша цель - 100%-ное следование поездов по расписанию», - подчеркнул руководитель компании.

Особо генеральный директор ЗАО «ЮКЖД» остановился на вопросах безопасности, отметив, что в январе-октябре 2015 года балловая оценка пути составила 96, улучшившись на 4 единицы к планируемому показателю.

Также гендиректор компании отметил, что за 10 месяцев 2015 года на железной дороге было принято 190 ограничительных мер, при том, что за аналогичный период прошлого года подобных мер было принято 362.

Среди основных задач, стоящих перед железной дорогой, которые должны быть реализованы в ноябре и декабре, Сергей Валько отметил привлечение дополнительных объемов перевозок, минимизацию расходов и получение дополни-



тельных доходов, повсеместное внедрение режима экономии.

Как отметил руководитель ЮКЖД, многие железные дороги на пространстве СНГ столкнулись с проблемой снижения объемов перевозок, которая актуальна и для железной дороги Армении.

«Предпринимаемые нами меры направлены на сохранение коллектива ЮКЖД. Сегодняшняя ситуация сложная, но не критическая. Мы уже сталкивались с подобным в прошлом», - подчеркнул Сергей Валько.



# ДЕНЬ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ: ЮКЖД для депутатов

Начало на стр. 1

Это тот вопрос, в котором заинтересована не только железная дорога, но и Армения», - подчеркнул С. Валько.

Руководитель компании пояснил также и ситуацию с тарифами ЮКЖД, отметив, что они оправданны и определяются существующими реалиями.

«Те, кто констатирует сегодня факт превышения тарифов на территории Армении по сравнению с российскими тарифами, должен учесть, что нельзя сравнивать объемы работы. Среднесуточная погрузка по России составляет более 3 млн. тонн, а в Армении - 4 тысячи тонн», - сказал С. Валько.

По его словам, ЮКЖД работает в крайне тяжелых условиях, которые связаны с горным рельефом с наличием подъемов до 32 метров на километр. Как пояснил генеральный директор ЮКЖД, если в России средний вес поезда составляет 7500 тонн, то в Армении, по объективным причинам, его вес - 1490 тонн. «Затраты при такой технологии работы совершенно разные. Тарифы ЮКЖД можно сравнить с грузинскими. Тут наблюдается минимальное расхождение тарифа. Например, по внутренним перевозкам тарифы ЮКЖД находятся на уровне грузинских», - сказал С. Валько.

В случае импортных перевозок на расстоянии до 250 км тариф ЮКЖД составляет 5,6 центов на 1 ткм, при том, что в Грузии тариф составляет 7,5 центов. При экспорте на аналогичное расстояние тариф ЮКЖД установлен на уровне 4,5 центов, действующий в Грузии тариф - 6,3 цента.

Успехи ЮКЖД высоко оценил Чрезвычайный и Полномочный посол России в Армении Иван Волькин, отметивший, что результат работы коллектива гюмрийского депо трудно переоценить. «Это прекрасный показатель, свидетельствующий, что люди в Армении действительно хорошие труженики, которые не боятся сложностей и могут создать то, что не под силу многим другим. Новых технологий и оборудования, которые были применены здесь, нет нигде в регионе», - сказал посол.

Вице-спикер НС Армении Эрикане Нагдалян в свою очередь отметила, что работа транспортной инфраструктуры, в частности, железной дороги уже много лет находится в центре внимания парламентариев. «Наша комиссия детально изучила концессионный договор, выполнение инвестиционных программ. Не секрет, что роль и деятельность железнодорожной структуры в экономике страны трудно переоценить. Сегодня мы убедились, что сделано очень много. Большинство текущих ремонтных работ будет производиться на месте. А это сокращение расходов и новые постоянные рабочие места. Гюмрийские железнодорожники славились на весь бывший Союз. Теперь их знания и опыт будут вновь нужны на родине. Показывая проделанную работу, Сергей Геннадьевич с гордостью повторял: это сделали наши. А еще мы увидели новые станки и оборудование. Конечно, есть еще много проблем, как объективных, так и субъективных. Мы продолжим наше сотрудничество, и уверена, что они будут решены. Пользуясь случаем, хочу выразить глубокую благодарность всему коллективу ЮКЖД», - отметила Э. Нагдалян.

# ՀԿԵ-ն մասնակցեց ԱՊՀ երկրների Երկաթուղային տրանսպորտի խորհրդի 63-րդ նիստին

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ գլխավոր տնօրեն Սերգեյ Վալկոն մասնակցեց ԱՊՀ երկրների Երկաթուղային տրանսպորտի խորհրդի 63-րդ նիստին, որը տեղի ունեցավ նոյեմբերի 4-5-ը Ուզբեկստանի մայրաքաղաք Տաշքենդում:

Նոյեմբերի 4-ին նիստի մասնակիցները մեկ րոպե լուրջաբան հարգեցին եզիպտոսում ավիաթարի զոհերի հիշատակը, ինչից հետո ողջովի խոսքով հանդես եկավ խորհրդի նախագահ, «Ռուսական երկաթուղիներ» ԲԲԸ նախագահ Օլեգ Բելյոզորովը: Նա նշեց, որ 23 տարիների ընթացքում խորհուրդը դարձել է նախկին խորհրդային երկրների ամենաարդյունավետ գործող միջպետական կառույցներից մեկը:

Այս տարիների ընթացքում երկաթուղիների միասնական տեխնոլոգիական և տեղեկատվական տարածքի պահպանման ուղղված հսկայական աշխատանք է կատարվել: Խորհրդի օրակարգում մշտապես քննարկվում են երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտում միջազգային համագործակցությանը վերաբերող ակտուալ հարցեր, որոնց լուծումն ապահովում է միջազգային տրանսպորտային և տնտեսական կապերի հուսալիությունը, - ասաց Օլեգ Բելյոզորովը:

Խորհրդի նախագահը նաև ամփոփեց 2015 թվականի 9 ամիսների ընթացքում կատարված աշխատանքի արդյունքները: Լրա խոսքով, փոխադրվել է 1,4 մլրդ տոննա բեռ, ինչը 1,5%-ով գերազանցում է նախատեսված ցուցանիշը:

Ճավոր, միջազգային ճանապարհով պահպանում է իր քաղաքական ազդեցությունը մեր երկրների երկաթուղային տրանսպորտի վրա: Այդ պատճառով բեռաշրջանառությունը նվազել է 1,7%-ով, - նշեց Բելյոզորովը:

Իսկ կոնտեյներային բեռնափոխադրումների ծավալը 2015 թվականի 9 ամիսների ընթացքում՝ նախորդ տարվա նույն ժամանակահատվածի համեմատ, կրճատվել է 6%-ով՝ կազմելով 20 մլն տոննա:

ՌԵ նախագահի խոսքով, խորհրդի անդամ երկրները քաղաքային համատեղ նախագծեր են իրականացնում: Այդ նախագծերից մեկն էլ Բելյառուսի, Ռուսաստանի և Ղազախստանի երկաթուղիների կողմից ստեղծվող «Միասնական տրանսպորտային ընկերության» ձևավորումն է: 2015 թվականին կավարտվի ընկերության կանոնադրական կապիտալի համալրումը և աշխատանքի տեխնոլոգիայի համաձայնեցումը:

Մեր գործողությունների շնորհիվ արդեն նախես անց են փոխադրումները Զինաստան-Եվրոպա ուղ-



ղությունով: Այսպես, Ղոստին (Ղազախստան) - Բրեստ (Բելառուս) և Չարայկայակ (Ռուսաստան) - Բրեստ ուղղություններով 2015 թվականի 9 ամիսների ընթացքում տարանցիկ կոնտեյներային բեռնափոխադրումներն անցել են 2 անգամ, - ասաց նա:

Միջազգային ուղևորափոխադրումների անկման պատճառ, Օլեգ Բելյոզորովի կարծիքով, հանդիսանում է երկաթուղային տրանսպորտի ոչ քաղաքային մրցունակությունը և այս հարցը լրացուցիչ քննարկումների կարիք ունի:

2015 թվականի հունվար-սեպտեմբերին միջազգային հաղորդակցությունում փոխադրվել է 14,8 մլն ուղևոր, ինչը կազմում է նախորդ տարվա նույն ժամանակահատվածի ցուցանիշի 64%-ը:

Բացի Հայաստանից խորհրդի աշխատանքներին մասնակցում էին Բելառուսի, Ռուսաստանի, Ղազախստանի, Ղրղզստանի, Մոլդովայի, Տաջիկստանի, Ուզբեկստանի, Ուկրաինայի և Ադրբեյջանի երկաթուղային վարչությունների, ինչպես նաև ասոցացված անդամների՝ Վրաստանի, Լատվիայի, Բոզնարիայի և Ֆինլան-

դիայի երկաթուղիների ներկայացուցիչները:

Նիստին ներկա էին նաև Լիտվայի, Էստոնիայի, Իրանի երկաթուղիների, ԱՊՀ գործադիր կոմիտեի, երկաթուղայինների և տրանսպորտային շինարարների արհմիությունների կոնֆեդերացիայի ներկայացուցիչները:

Խորհրդի մասնակիցները քննարկեցին 2015 թվականի 9 ամիսներ ընթացքում անդամ երկրների երկաթուղիների աշխատանքի արդյունքները, երկաթուղային վարչությունների միջև կատարվող փոխաշխատակցության կարգը, մշակվեց գնացքների վկայագրակը 2015-2016 թթ համար: Նախատեսվում է նաև քննարկել մի շարք նորմատիվ փաստաթղթերում փոփոխություններ կատարելու հարցեր:

ԱՊՀ երկրների երկաթուղային տրանսպորտի խորհուրդը ստեղծվել է 1992 թվականի փետրվարի 14-ին՝ մշակելու միջպետական մակարդակում երկաթուղային տրանսպորտի աշխատանքի համակարգում և գործունեության միասնական սկզբունքները մշակման համար:

# Железные дороги Армении, Казахстана, Киргизии, России и Эстонии будут сотрудничать в сфере охраны окружающей среды

Железнодорожные администрации Республики Армения, Республики Казахстан, Киргизской Республики, Российской Федерации и Эстонской Республики в рамках 63-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ 5 ноября в Ташкенте заключили соглашение о развитии сотрудничества в области охраны окружающей среды.



Документ подписали генеральный директор ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» Сергей Валько, вице-президент Казахстанской железной дороги Бауыржан Урынбасаров, генеральный директор железной дороги Киргизии Алмазбек Ногойбаев, президент ОАО «РЖД» Олег Белозеров и председатель правления Эстонской железной дороги Сулев Лоо.

В соответствии с документом, стороны намерены развивать со-

трудничество в области охраны окружающей среды, руководствуясь целями и принципами устойчивого развития.

Сотрудничество будет осуществляться, в частности, в вопросах разработки экологических норм и стандартов на железнодорожном транспорте, координации экологической деятельности, проведения всесторонней оценки экологических последствий хозяйственной и иной деятельности, разработки общих подходов в области

рационального использования природных ресурсов, предотвращения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Стороны договорились обмениваться опытом в вопросах внедрения инновационных проектов, энергоэффективных и ресурсосберегающих технологий, малоотходных и экологически безопасных технологических процессов.

Для реализации соглашения

было принято решение о создании Международного центра по экологической безопасности в области железнодорожного транспорта, в состав которого войдут по два делегата от каждой из сторон. Организационно-правовые вопросы предполагается решить уже к лету 2016 года.

Соглашение открыто, и в дальнейшем к нему может присоединиться любая железнодорожная компания.

## ЗАО «ЮКЖД» продолжит оказывать содействие в устранении последствий шквального ветра в Алаверди

ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» продолжает оказывать содействие властям города Алаверди Лорийской области в вопросе устранения последствий шквального ветра, который свирепствовал в ряде районов Армении 12-13 ноября.

Так, мэрии города безвозмездно было передано 453 листа шифера и 500 кв. метров металлопрофиля, предназначенных для восстановления кровель.

Выделенные строительные материалы используются не только для восстановления по-

страдавших домов железнодорожников, но и ремонта снесенных крыш детских садов, школ, других социальных объектов города.

Железнодорожники механизированной дистанции пути и восстановительного поезды станции Санаин продолжают осуществлять восстановительные работы в Алаверди: расчищаются улицы города, срубаются поврежденные деревья, вывезены 28 поваленных ветром деревьев.

Генеральный директор ЗАО «ЮКЖД» Сергей Валько поручил продолжать работу с мэрией города Алаверди, особое внимание уделяя вопросу помощи пострадавшим от стихии

железнодорожникам. Как отметил руководитель железной дороги, при необходимости городской администрации будут выделены дополнительные строительные материалы.

По данным министерства территориального управления и по чрезвычайным ситуациям Армении, 12-13 ноября в Лорийской, Тавушской и Арагацотнской областях шквальным ветром были повреждены и снесены сотни крыш, повалены десятки деревьев и столбы линий электропередачи, а также повреждены газопроводы.

## Сотрудники ЮКЖД приняли участие в общегородском субботнике

Сотрудники Южно-Кавказской железной дороги 14 ноября приняли участие в общегородском субботнике в Ереване. Представители Совета молодежи в рамках общегородского субботника приняли участие в посадке деревьев на территории, прилегающей к военному кладбищу на Ераблуре, где похоронены герои Армении.



### ՀԿԵ-ն դատրաստվում է ձմեռային աշխատանքին

Չարավկովկասյան երկաթուղում ավարտվել է գծի, էներգամատակարարման և կապի համակարգերի աշնանային զննումը: Ամենամյա այս զննման նպատակն է երկաթուղու կայուն աշխատանքի և գնացքների անվտանգ երթևեկության ապահովումը:

Ձմեռան ընթացքում ստուգող հանձնաժողովի ուղարկության կենտրոնում էին երկաթուղային գծանցների, արհեստական կառուցվածքների տեխնիկական վիճակը, գծի առողջացման ծրագրերի իրականացումը, գծային ու մնամաքման տեխնիկայի պատրաստվածության մակարդակը:

Արդյունքում բացահայտվել է խախտումների, դիտողությունների և թերությունների խախտումներ: Ելնելով, որ 2015 թվականի հունվար-հոկտեմբերին ՀԿԵ-ում գծի գնահատականը կազմել է 96 միավոր՝ 4 միավորով բարելավելով նախատեսված ցուցանիշը: Իսկ վերջին 3 տարիներին գծի գնահատականը կրճատվել է 3 անգամ, ինչը հավաստում է գծի տեխնիկական վիճակի խախտումների բարելավումը:

2015 թվականի 10 ամիսների ընթացքում երկաթուղում սահմանվել է 190 սահմանափակում՝ 2014-ի 362-ի դիմաց:

Փոխադրումների տնօրինությունում բացահայտված թերությունների հիմնական մասը վերաբերում է աշխատողների գիտելիքների մակարդակի բարձրացմանը, աշխատանքի տեխնոլոգիաների պահպանմանը, ազդանշանային, կենտրոնացման և արգելափակման սարքերի աշխատանքի խախտման դեպքերում աշխատողների գործողությունների կատարելագործմանը:

Ռեյսակրճային անրակների անբավարար վիճակի պատճառով՝ զննման ընթացքում անբավարար գնահատական էր ստացել Մասիս-Երասխե երկաթուղային հատվածը: ՀԿԵ ՓԲԸ գլխավոր տնօրեն Սերգեյ Վալկոյի որոշմամբ, այս հատվածում լրացուցիչ ստուգում կիրականացվի:

Աշնանային ստուգման ընթացքում ուղարկության կենտրոնում էր ձևամաքման տեխնիկան և դրա պատրաստությունը ձմեռային աշխատանքին: Լեռկա պահին տեխնիկան ամբողջությամբ պատրաստ է:

Նման հանձնաժողովային զննումներն երկաթուղում անցնում են ամեն տարի՝ գարնանն ու աշնանը, և ուղղված են գծի, ենթակառուցվածքի տեխնիկական վիճակի ուսումնասիրմանը, բացահայտված բացթողումների վերացմանը, գնացքների անվտանգ երթևեկության և երկաթուղու կայուն աշխատանքի ապահովմանը:

# ՉԱՐԳԱՑՄԱՆ ՆԻՄՆԱԿԱՆ ՌԻՂԿԱԾՈՒԹՅՈՒՆԸ

Վերջերս որոշ լրատվամիջոցներում ԳԿԵ-ի գործունեությունը սուր քննադատության ենթարկող հրապարակումներ հայտնվեցին: ԳԿԵ-ն մեղադրվում էր անարդյունավետ կառավարման, հսկայական պարտքեր կուտակելու, աշխատանքից մարդկանց զանգվածաբար ազատելու մեջ, և որ ընկերության վնասները հատուցվում են պետությանը, այսինքն՝ Հայաստանի հարկատուների հաշվին:

Բնականաբար ցանկություն առաջացավ պարզաբանումներ ստանալ և բոլոր այդ մեղադրանքների հիմնավոր լինելը ստուգելու համար անմիջականորեն դիմել ԳԿԵ-ի ղեկավարությանը:

Այլ լրատվամիջոցների մեր գործընկերների հետ հասցեագրեցինք կուտակված հարցերը ԳԿԵ հասարակայնության հետ կապերի ծառայության ղեկավար ՎԱՐԴԱՆ ԱԼՈՑԱՆԻՆ՝ խնդրելով պատասխանը հիմնավորել միայն կոնկրետ թվերով ու փաստերով: Թե ո՛վ է իրավացի լրատվամիջոցների և ԳԿԵ ՓԲԸ հեռակա բանավեճում՝ թողնում ենք ընթերցողի դատին:

**- Եվ այսպես, առաջին ճակատային հարցը. եթե հավատանք մեր որոշ գործընկերներին, ապա զննակները շուտով անգործության կմատնվեն...**

- Ինչպես նման դեպքերում ընդունված է ասել՝ դա չեն տեսնի: ԳԿԵ-ն երկրի տնտեսությունը սպասարկող ենթակառուց է: Երկաթուղին երկր է. կա և կլինի: Դա մեր պետության ազգային անվտանգության հարց է:

**- Հայաստանի բյուջեից դոտացիաների շնորհիվ:**

- Այստեղ կուզի պատասխանել մամուլում շրջանառվող թիվ մեկ առասպելին՝ իբր ԳԿԵ-ն նախքան Հայաստանի հարկատուների վճիռ: Եվ քանի որ ամեն տարի երկրի բյուջեի նախագծի քննարկման ժամանակ շոշափվում է այս թեման, պատասխանում ավելի հանգամանորեն:

Գործնականում ամենուրեք ուղևորատար, մասնավորապես մերձադարձային փոխադրումները չափաքանի չեն, դրանք փոխհատուցվում են պետության կողմից: Մեր պարագայում՝ վնասի 75%-ը սեփական միջոցներով ծածկում է ընկերությունը, իսկ 25%-ը՝ պետությունը:

Ուղևորափոխադրման ծավալները, երթուղիները և ուղեբեմների համախառնարժեքը մեծ քանակությամբ ենք տրամադրում և կապի նախարարության հետ, ինչը, ըստ էության, կարելի է դիտարկել որպես ուղևորափոխադրումներ պետապատվերի շրջանակներում: Սակայն եթե այլ երկրներում՝ Ռուսաստանում կամ Գերմանիայում, դրանք արվում են հարկատուների հաշվին, ապա այստեղ, համաձայն կոնցեսիոն պայմանագրի, պատվերը միանգամայն այլ է:

Ըստ կոնցեսիոն պայմանագրի՝ ընկերությունն ամեն տարի Հայաստանի բյուջե է մտնում կոնցեսիոն անդամավճար՝ համախառն եկամտի 2%-ի չափով: Եվ պետության կողմից դոտացիաները (իննջ այդ 25%-ը) չեն կարող գերազանցել այն գումարը, որը մենք փոխանցում ենք բյուջե: Այս տարիներին ԳԿԵ բյուջե կոնցեսիոն վճարումների գումարը կազմել է 1 մրդ 913 մլն 508 հազար դրամ, իսկ ուղևորափոխադրումների համար մարման ներկայացված սուբսիդիաները՝ 1 մրդ 813 մլն 774 հազար դրամ:

Բացի դրանից, ԳԿԵ-ն Հայաստանի խոշոր հարկատուներից է, և 2014թ. տվյալներով բյուջե ենք փոխանցել ավելի քան 4 մրդ դրամ:

**- Այդուհանդերձ դժվար է խոսել աշխատանքի արդյունավետության**

մասին, երբ ընկերությունը կուտակում է մեծ պարտքեր: Ըստ մամուլի հրապարակումների, դուք աշխատում եք հսկայական վնասներով, և որ ձեր պարտքը կազմում է 9,3 մրդ դրամ: Իբր դա են վկայում հենց ատտիտորական տվյալները:

- Դա էլ երկրորդ առասպելն է: Մենք ոչ մեկի ոչինչ պարտք չենք: 2011 թվականից աշխատում ենք շահույթով, ինչի շնորհիվ, համաձայն կոնցեսիոն պայմանագրի, հետզհետե կրճատում ենք 2009-2010 թվականներին գոյացած վնասները: Այդ տարիներին հայկական երկաթուղու ենթակառուցվածքը գտնվում էր արդեն վիճակում, և ԳԿԵ ՓԲԸ-ն ստիպված էր ամեն տարի 50 մլն դոլարի ներդրում կատարել: Դրան գումարվեց նաև 2010թ. դոլարի փոխարժեքի կտրուկ տատանումը, և այդ դրամ-դոլար տարբերության պատճառով մենք գումարային զգալի կորուստներ ունեցանք:

Կարող եք վկայել, այդ առիթով մեզ մեկ անգամ չէ, որ ստուգել ենք: Միայն 2014-2015թթ. 5-6 անգամ ստուգումներ են անցկացրել: Կարող եմ միայն ասել, որ ՌԵ-ի կողմից ատտիտորական ստուգումը (իսկ մեզ ամեն տարի ստուգում է համաաշխարհային հայտնի PricewaterhouseCoopers ատտիտորական ընկերությունը) ոչինչ չի հայտնաբերել այն ամենի մասին, ինչ զրում է մամուլը:

Այն, որ ՌԵ-ն նման խիստ հսկողության տակ է պահում իր գրասրբ ձեռնարկությունը, շատ պարզ բացատրություն ունի: Համաձայն նույն այդ կոնցեսիոն պայմանագրի, անկախ նրանից, թե ԳԿԵ-ն վնասով կամ շահույթով է աշխատում, միևնույն է, ներդրումային ծախսերի երաշխավորված ծավալներով ՌԵ ներդրումները Հայաստանի երկաթուղու կարուսետակն բաժնետերերի, այսինքն՝ ՌԵ-ի հաշվին:

Օրինակ, մեզ համար ոչ այնքան հաջող 2015 թվականին, հաշի առնելով, որ փոխադրումների ծավալը նախորդ տարվա համեմատ նվազել է մոտ 20%-ով և մեծ եկամուտ չի ակնկալվում, ներդրումների ծավալը, միևնույն է, կազմում է 6,5 մրդ դրամ, ինչպես ծրագրված էր: Իսկ 2008 թվականից կուտակված վնասը, որը 2011 թվականին հասնում էր 12 մրդ դրամի, կրճատվում է և արդեն 2015 թվականի հունվարի 1-ի դրությամբ կազմում է մոտ 8,7 մրդ դրամ:

**- Իսկ գուցե ձեր շահույթը գոյանում է փոխադրումների գների բարձրացման շնորհիվ, որոնք 5 անգամ բարձր են, քան Ռուսաստանում: Անգամ Ազգային ժողո-**



**վում ձեր բարձր վարձաչափերը դարձան բանավեճի առարկա: Թե՛ դա էլ հերքական առասպել է:**

- Հազիվ թե ճիշտ կլինեք ողղակիորեն համեմատության մեջ դնել Հայաստանը և Ռուսաստանը: Ճիշտ կլինեք համեմատության եզերք անցկացնել, ասենք, Վրաստանի հետ, որը նույն մասշտաբն ու ռեյտինգն ունի, ինչ Հայաստանը: Չէ՛ որ բեռնափոխադրումները որքան հեծու և շատ են կատարվում, այնքան ցածր է փոխադրումների ինքնարժեքը:

Այսպես, Ռուսաստանում օրական միջին բեռնաշարժը ՌԵ ցանցով կազմում է ավելի քան 3 մլն տոննա, իսկ Հայաստանում... այդքան երկաթուղին տեղափոխում է յավ տարվա ընթացքում: Ռուսական գնացքի միջին թաղ մոտ 7000 տոննա է, իսկ մերը՝ 1490: Ռուսաստանում փոխադրումների միջին տարածությունը 1900 կմ է, իսկ մեզ մոտ՝ 250, առավելագույնը՝ 300 կմ:

Դեռևս խորհրդային տարիներին գոյություն ունեին որոշակի չափորոշիչներ, օրինակ, միևնույն 300 կմ բեռնափոխադրումների համար գոյություն ունեին արգելափակիչ սակագրայիններ (տարիֆներ): Եվ դա բնական է, քանի որ եկամուտ ստացվում է միայն այն դեպքում, երբ բեռնափոխադրումները կատարվում են 300 կմ և ավելի տարածությամբ:

Եվս մեկ նկատառում, տարածությունները մեզ մոտ փոքր են, սակայն ճանապարհին ինչքին շատ բարդ է: Մեզ մոտ շատ են կտրուկ ոլորումները, որոնք պղոճնային լեզվով կոչվում են փոքր շառավիղ (300 մ) կորագծեր և բարդ թեքություններ, որոնցում բարձրության տատանումը 1 կիլոմետրի կտրվածքով կազմում է 32 մետր: Եվ, հավատացե՛ք, Երևան-Ալյոսա երթուղում նման ուղեմասեր ավելի շատ կան, քան Վլադիվոստոկ-Մոսկվա երթուղում: Այնպես որ, տրամաբանորեն, վարձաչափերը մեզ մոտ իրող պետք է մի քանի անգամով տարբերվել:

Համեմատել տարիֆները կարելի է միայն համադրելի տարածությունների դեպքում, ինչ իմաստ ունի համեմատել փոխադրումները 100 և 10000 կմ-ի դեպքում:

Միա, ուրեմն, 250 կմ տարածքով միջազգային հաղորդակցության դեպքում Հայաստան ներմուծման համար 1 տվմ-ի դիմաց տարիֆը կազմում 5,6 ցենտ, Վրաստանում՝ 7,5 ցենտ, Ռուսաստանում՝ 4,7 ցենտ: Նույն տարածության պայմաններում Հայաստանից արտահանման դեպքում 1 տվմ-ի դիմաց մեզ մոտ դոլարագրապիչ 4,5 ցենտ է, Վրաստանում՝ 6,3 ցենտ, Ռուսաստանում՝ 4,3 ցենտ: Ինչ վերաբերում է ներհանրապետական փոխադրումներին, ապա չաչարի և այլուրի փոխադրման տարիֆները Ռուսաստանում 46%-ով բարձր են, իսկ այլ բեռների համար՝ մի ամբողջ 63%: Որտե՛ր եք տեսնում գների հնգապատիկ բարձրացում:

Եվ վերջապես, որպեսզի փակենք այս թեման, Մոսկվայից Երևան 1 վազոն տեղափոխելու համար (մոտ 10 000 դոլար, - խմբ.) միայն 10 տոկոս է մտնում մեր երկաթուղու դրամարկը: Մնացած գումարը բաժին է հասնում Վրաստանին, Ռուսաստանին՝ ներառյալ յատանավով տեղափոխումը: Այսպիսով, ԳԿԵ տարիֆների, ասենք, 10 տոկոսով, բարձրացման կամ իջեցման դեպքում ընդամենը 1-2 տոկոս է ազդում փոխադրման ընդհանուր արժեքի վրա:

Շահույթ առնում ենք եկամտի և ծախսերի խիստ հաշվեկշիռի, ռեսուրսների խնայողության ծրագրերի ներդրման և տնտեսության արտադրության շնորհիվ: Հիմա էլ կասե՛ք՝ որոշ լրատվամիջոցներ նշում են, իբր տնտեսման նպատակով մարդկանց զանգվածաբար ազատում ենք աշխատանքից, կրճատում ենք աշխատավարձերը, անցել ենք քառօրյա աշխատանքային ռեժիմի, ինչն, իհարկե, քաջարձակ անհեթեթություն է:

Այո, վերջին մի քանի ամսվա ընթացքում մենք պարզավաճառներ չենք ստանում: Բայց որտեղից՞ վերցնենք այդ գումարները, եթե 20%-ով ընկել է փոխադրումների ծավալը, նշանակում է նվազել է նաև ընկերության եկամուտը: Լեռկայումս ունենք 3300 աշխատող: Դա քիչ է, քան 2008 թվականին էր: Սակայն այդ նվազումը հիմնականում ի հաշիվ բնական

արտահոսքի է. թղչակի անցուղիների փոխարեն կողմնակի մարդկանց չենք ընդունում, այլ մեր կադրերից ենք թեկնածուներ փնտրում:

Իսկ աշխատողների քանակի նվազումը տնտեսական գործընթացների հետևանք է և համապատասխանում է աշխատանքի փաստացի ծավալին:

**- Այդ դեպքում ինչից են այդքան դժգոհ արհմիությունները:**

- Ճշտեմ՝ ոչ թե արհմիությունները, այլ Հայաստանի երկաթուղային և հաղորդակցության միջոցների արհեստագործական կազմակերպությունների ճյուղային միության նախագահը:

Ամեն ինչ սկսվեց այն քանից, երբ նրան հարցրին, թե ինչպե՛ս են ծախսվել աշխատողների աշխատավարձից 0,62%-ի չափով ԳԿԵ ՓԲԸ-ի ղեկավարության կողմից տրամադրված գումարները սոցիալական ծրագրերի ապահովման համար: Դա աշխատողներին սոցիալական օգնություն ցուցաբերելն է, երկաթուղայինների երեխաների ամառային հանգստի կազմակերպումը, երկաթուղայինների առողջարանային և բուժական հանգստի կազմակերպումը, մշակութային և մարզական միջոցառումների անցկացումը, մեր վեներաներին օգնություն ցուցաբերելը և այլն...

Ի՛նչ եք կարծում, ղեկավարությունն իրավունք ունի՞ հետաքրքրվել ինչու երկաթուղայինների երեխաների և թոնների ամառային հանգստի համար ճյուղային միությանը փոխանցված 30 միլիոն 500 հազար դրամից ճամբարի բակակային հաշվին փոխանցվել է ոչ ամբողջ գումարը: Ի՛նչ եղավ 3.241.000 դրամը:

Այս տարի հունիսին աշխատանքային կոլեկտիվի ընդհանուր ժողովում հենց մեր աշխատակիցները վերոնշյալ միության նախագահից հաշվետվություն պահանջեցին, թե ինչի՞ վրա են ծախսվել ԳԿԵ ՓԲԸ-ի ղեկավարության կողմից 2014-ին և 2015 թվականի առաջին կիսամյակում հատկացված գումարները: Նշված 0,62%-ի շրջանակներում՝ ավելի քան 83 միլիոն դրամ, և ինչի՞ վրա են ծախսվել արհմիութենական անդամավճարները, որ տվյալ ժամանակահատվածում կազմել է 100 միլիոն դրամ: Ի՞միջիայոց, դա պարզապես հետաքրքրասիրություն չէ, այլ երկրի գործող օրենսդրության պահանջ:

Ցավով, հաշվետվություն այդպես էլ չեն կարողանում մատչել: Աշխատանքային կոլեկտիվի ընդհանուր ժողովը միության նախագահին անվտանգություն հայտնեց, իսկ ընկերության ղեկավարությունը անհրաժեշտ բացատրություն ստանալու համար դիմեց Արդարադատության նախարարության, որտեղից էլ օրերս ստացանք պաշտոնական պատասխան:

Մանրամասների չորվելով՝ կշեմ, որ Արդարադատության նախարարության կողմից վերոնշյալ ճյուղային միության նախագահ Աչոտ Նյարայանին արվել է պաշտոնական նախազգուշացում և առաջարկվել է սահմանված կարգով՝ մեկ ամսվա ընթացքում, ԳԿԵ տնտեսությանը հաշվետվություն ներկայացնել միջոցների փաստացի ծախսերի վերաբերյալ, ինչպես նաև հրապարակել 2013 և 2014 թվականներին միության զույգի և ունեցվածքի օգտա-

# ՃԻՇՏ Է ԸՆՏՐԿԱԾ

գործնական տարեկան հաշվետվությունը: ժամկետը լրանում է դեկտեմբերի 2-ին: Այսպես որ, ապաստում ենք:

- Վերջերս միջազգային և անվտանգության հարցերով Հայկական ինստիտուտի փորձագետը հրապարակեց մի զեկուցագիր, ուր ներկայացված են կոնկրետ թվեր և իրավիճակի վերլուծություն, արված են եզրակացություններ, որ ՀԿԵ-ն խոչընդոտում է Թուրքիայի, Ռուսաստանի և Իրանի ուղղությամբ երկաթուղային ճանապարհների բացմանը: Իբր դա նրան ձեռնտու չէ, և ընդհանրապես երկաթգծի ենթակառուցվածքը ողբալի վիճակում է, որ անհրաժեշտ է վերանորոգել 40 կամուրջ, և բացի 72 կմ ուղեմասից, որ վերանորոգվել է Համաշխարհային բանկի միջոցներով, մնացած բոլորը վերանորոգման խիստ կարիք ունեն:

- Այո, այդ հողվածում կան թվեր, որոնցից մի քանիսը միանգամայն ստույգ են, ինչպես, օրինակ, այս տարի մեր բեռնափոխադրումների ծավալի անկումը: Մակալն կան նաև կեղծ և իրականությանը բոլորովին չհամապատասխանող թվեր: Օրինակ, ես ընկերության հնարակներից հետաքրքրվել եմ՝ ճանապարհների վերանորոգման համար երբ է Համաշխարհային բանկը մեզ գումար հատկացրել: Ասում են՝ կարծես թե 90-ականներին, սակայն դա 25 տարի առաջ էր:

Իսկ որ 2008 թվականից ընկերությունը միայն ենթակառուցվածքը վերականգնելու համար ծախսել է 77,6 միլիարդ դրամ, վերանորոգել է 440 կմ ճանապարհ, 37 կամուրջ, փոխել է միայն 700 հազար փայտակոճ, դրա մասին ոչ մի խոսք:

Իսկ 250 մետր երկաթուղամբ Ձանակուղի կամուրջը, որ շահագործման է հանձնվել դեռևս 1898 թվականին և այլևս չի վերանորոգվել, գործնականում նորից ենք կառուցել:

Այսօր Երևան-Ռիբնիսի գնացքը ճանապարհի վրա ծախսում է ավելի քիչ ժամանակ, քան 2008 թվականին էր՝ անցնելով այդ նույն տարածությունը 6 ժամով արագ: Ընդ որում՝ արագության ավելացման գնացքը հասնում է հայկական ուղեմասի հաշվին:

Եթե 2009 թվականին գրանցվել էր գնացքների ռեյտերից դուրս գալու 96 դեպք, ապա անցյալ տարի՝ միայն 6: Այս ամենը խոսում է ներդրումների արդյունավետության և ենթակառուցվածքի փաստացի վիճակի մասին:

Եթե, որ Հայաստանում արդեն իրականացնում ենք շարժակազմի գործակալներ գործարանային վերանորոգում: Ջերմաքարչներն ու էլեկտրաքարչները վերանորոգվում են մեր մասնագետների կողմից՝ առանց կողմնակի օգնության:

Չեմ ուզում թվերով ծանրացնել ընթերցողին, իսկ եթե լրագրողներին և փորձագետներին դրանք անհրաժեշտ են, միշտ պատրաստ ենք երկխոսության:

- Բայց դուք չանդրադարձաք այն համառ պնդումներին, թե ՀԿԵ-ն միջազգային երկաթուղային հաղորդակցության ուղիների զարգացման գլխավոր հակառակորդն ու արգելիչն է:

- Իհարկե, հաճե՛լ է լսել, որ ՀԿԵ-ն ընդունակ է ազդելու աշխարհաքաղաքական գործընթացների վրա: Այսպիսի մի «Անկախ երկաթուղայինների գաղտնի միություն»: Մակալն երբ գործը գոնե մի փոքր աղբյուր լիներ, ապա մենք առաջինն ենք շահագործված ցանկացած ուղղությամբ՝ Ռուսաստան, Թուրքիա և Իրան երկաթուղային հաղորդակցությունների բացմամբ, քանի որ դա կնշանակի փոխադրումների ծավալների մեծացում և, որպես հետևանք, երկաթուղու եկամուտների կտրուկ աճ, ինչպես նաև հետագա զարգացման համար պոտենցիալ հնարավորությունների իրացում:

Անհերքելի է մեղադրել մեզ այն բանում, թե իբր խոչընդոտում ենք մեր իսկ շահին: Ո՛րն է դրա իմաստը: Չէ՛ որ մենք առաջին հերթին թիզենականաց ենք:

Եթե, որ երբ խոսք էր գնում հայրենական սահմանի հնարավոր բացման մասին, մենք անմիջապես վերանորոգեցինք դեպի Կարս տանող երկաթգծի մեր հատվածը: Այդ հարցին քաղաքական լուծում տալուց հետո մենք անմիջապես կարող ենք գնացքներ ուղարկել նշված ուղղությամբ: Իրան-Հայաստան ծրագրի մասին տեղեկացնեմ, որ ՀԿԵ-ն ստորագրել է համապատասխան հուշագիր, և երբ կառուցվի ճանապարհը, մենք կկարողանանք ինտեգրվել նոր ենթակառուցվածքի պայմաններին:

- Չե՛ր խոսքից հետևում է, որ ՀԿԵ-ն չունի թերություններ և բացթողումներ: Այնինչ Տնտեսական մրցակցության պաշտպանության հանձնաժողովի նախագահ Արտակ Շարոյանի միջնորդությամբ ձեզ, ամենայն հավանականությամբ, կստուգի Ռուսաստանի հակամենաշնորհային Դաշնային ծառայությունը:

-Պետք է ասել, որ մենք համագործակցում ենք պարոն Շարոյանի կազմակերպության հետ: Այս տարվա ապրիլից նրանք մանրակրկիտ ստուգումներ են անցկացրել ՀԿԵ-ում: Դրանից հետո կոնկրետ խախտումների հայտնաբերման մասին պաշտոնապես մեզ ոչինչ չեն հայտնել:

Բնականաբար ունենք և՛ թույլ տեղեր, և՛ թերություններ: Մենք տեղակ ենք այդ ամենին և աշխատում ենք դրանք վերացնելու ուղղությամբ: Մակալն, ընդհանուր առմամբ, զարգացման հիմնական ուղղվածությունը ճիշտ է ընտրված: Այդ մասին վերջերս խոսվել է նաև հանրապետության նախագահ Սերժ Սարգսյանի և ՌԵ ԲԲԸ նախագահ Օլեգ Բելոզերովի հանդիպման ժամանակ: Այդ մասին օրերս Ազգային ժողովում ելույթ նաև տրանսպորտի և կապի նախարար Գաղիկ Բեգլարյանը:

Բոլոր վիճելի հարցերով մենք փոխհամագործակցում ենք Հայաստանի հաղորդակցության և տրանսպորտի նախարարության հետ, մասնավորապես սկսել ենք աշխատանքները կոնցեսիոն պայմանագրի լրացուցիչ համաձայնագրի շրջից:

Վարեն Նահապետյան,  
«Հայոց աշխարհ»,  
նոյեմբեր, 2015 թ.



## “ՕԲՎԻՆԵՆԻԵ, ՉՏՈ ՄՅ ՏՎԻՄ ՈՂՍՆ ԱՆ ԳՈՐԼՈ ՏՕԲՏՎԵՆՆՈՅ ՎՅԳՈՎՅԻ, - ԱԲՏՄՐԴՆՈ”

В последнее время в некоторых средствах массовой информации Армении прошла волна критических публикаций в адрес Южно-Кавказской железной дороги. ЮКЖД обвиняют в неэффективности управления, накопленных огромных долгах, массовых увольнениях и в том, что убыточность работы компании покрывается за счет госбюджета, то есть налогоплательщиков Армении. Естественно, в этой ситуации у нашего издания возникло желание напрямую обратиться к руководству ЮКЖД, чтобы

- Итак, первый вопрос ребром – если верить некоторым нашим коллегам, ваши поезда скоро встанут на прикол...

- Как принято говорить в таких случаях – не дожидуся ЮКЖД – это обслуживающая экономикю страны инфраструктура. Железная дорога была, есть и будет. Это вопрос национальной безопасности нашего государства.

- Благодаря дотациям из бюджета Армении?

- Вот здесь я хотел бы ответить на муссируемую в прессе легенду номер один – о том, что ЮКЖД якобы сидит на шее налогоплательщиков Армении И, поскольку эта тема ежегодно всплывает во время обсуждения проекта бюджета страны, отнесу более развернуто. Практически везде пассажирские, и в частности, пригородные перевозки убыточны, и они компенсируются со стороны государства. В нашем случае, 75 проц убытков покрывает компания за счет своих средств, а 25 проц – государство. Объем пассажирских перевозок, маршруты и регулярность рейсов мы согласовываем с министерством транспорта и связи Республики Армения, что по сути своей можно рассматривать как госказн на пассажирские перевозки. Но если в других странах, будь то Россия или Германия, это деньги налогоплательщиков, то здесь, согласно концессионному договору, дело обстоит совершенно иначе. По концессионному договору, компания ежегодно выплачивает в бюджет РА концессионный взнос в размере 2% от валового дохода. И дотации со стороны государства (те самые 25 проц) не могут быть больше суммы, которую мы перечислили в бюджет. За эти годы сумма концессионных платежей в бюджет РА составила 1 млрд 913 млн 508 тыс драмов, а субсидии за пассажирские перевозки, представляемые к погашению, – 1 млрд 813 млн 774 тыс драмов. Кроме того, ЮКЖД является одним из крупнейших налогоплательщиков Армении, и по данным за 2014 год, выплатила в бюджет Армении более 4 млрд драмов.

- И все-таки трудно говорить об эффективности работы, когда компания обрастает большими долгами. В публикациях в прессе утверждается, что вы работаете с огромными убытками и ваши долги

получить разъяснения и проверить обоснованность всех этих обвинений. Мы с коллегами из ряда других изданий по пунктно адресовали часто звучащие в некоторых СМИ острые вопросы руководителю службы ЮКЖД по связям с общественностью г-ну Вардану Алоян, попросив, отвечая нам, оперировать только фактами и точными цифрами. О том же, кто прав в заочной дискуссии между рядом армянских СМИ и ЗАО «ЮКЖД», предоставим судить нашему читателю.

составляют 9,3 млрд. драмов. Об этом якобы свидетельствуют данные аудита.

- Это легенда номер 2. Мы никому ничего не должны. С 2011 года мы работаем с прибылью, благодаря чему по контракту сохраняем наши же изкопления в соответствии с концессионным договором убытки, которые образовались в 2009-2010 годах. А образовались они в те годы, поскольку инфраструктура армянской железной дороги была в критическом состоянии, и ЗАО «ЮКЖД» вынуждено было инвестировать каждый год по 50 млн долларов. Плюс в 2010 году произошел резкий скачок курса доллара и на этой разнице курса доллар-драм мы потеряли существенную сумму. Можете не сомневаться, нас по этому поводу не раз проверяли. Только в течение 2014-2015 годов нас проверяли 5-6 раз. Могут лишь сказать, что аудиторская проверка со стороны РՀԴ (а проверяет нас ежегодно всемирно известная аудиторская компания PricewaterhouseCoopers) ничего из того, о чем пишет пресса, не обнаружила. То, что РՀԴ держит под таким жестким контролем свою дочернюю компанию, объявляется просто. Согласно все тому же концессионному договору, вне зависимости от того, имеет ЮКЖД прибыль или работает в убыток, все равно инвестиции в железную дорогу Армении должны быть осуществлены в любом случае в гарантированном объеме инвестиционных затрат за счет акционера, то есть РՀԴ. Так, к примеру в не очень удачном для нас этом, 2015 году, учитывая, что объемы перевозок упали почти на 20% по сравнению с прошлым годом и ошутимой прибыли ждать не приходится, объемы инвестиций все равно составляют 6,5 млрд драмов – как и было запланировано. А накопленный с 2008 года убыток, который в 2011 году составлял 12 млрд драмов, планомерно сокращается и по состоянию на 1 января 2015 года составил 8,7 млрд драмов.

- А прибыль у вас, видимо, образуется благодаря завышенным ценам на перевозки, которые в 5 раз выше, чем в России? Высокие расценки стали даже предметом дискуссии в Национальном Собрании РА. Или это тоже очередная легенда?

Окончание на стр. 6

# “ОБВИНЕНИЕ, ЧТО МЫ СТАВИМ НОГУ НА ГОРЛО СОБСТВЕННОЙ ВЫГОДЫ, - АБСУРДНО”

Начало на стр. 5

Вряд ли было бы правильно напрямую сравнивать наши железные дороги. Правильнее было бы проводить сравнение, скажем, с Грузией, у которой похожие с Арменией масштабы и рельеф. Ведь чем дальше и больше везешь грузы, тем ниже себестоимость перевозок. Так вот, в России среднесуточная погрузка по сети РЖД составляет более 3 млн тонн, а в Армении... столько наша дорога перевозит за хороший год. Средний вес поезда в России – примерно 7000 тонн, у нас – 1490. И среднее расстояние перевозки в России 1900 км, а у нас – 250, максимум 300 км. Еще в советские времена существовали определенные нормативы, например, на грузовые перевозки до 300 км существовали заградительные тарифы. И все потому, что существенная доходность появляется только тогда, когда грузы перевозятся на расстояние свыше 300 км. И еще – расстояния у нас небольшие, но дорога сама по себе очень сложная. У нас очень много крутых поворотов, которые на профессиональном языке называются кривыми малого радиуса (до 300 метров) и сложные уклоны, где перепад высоты составляет 32 метра на 1 км пути. И, поверьте, таких участков на маршруте Ереван – Айрум больше, чем на маршруте Владивосток – Москва. Так что, по логике, расценки должны у нас действительно отличаться в разы. Между тем сравнивать тарифы можно только на сопоставимые расстояния, что толку сравнивать перевозки на 100 и 10000 км. Так вот, при международном сообщении на расстоянии 250 км при импорте в РА на 1 т/км (тоннокилометр) тариф составляет 5,6 центов, в Грузии – 7,5 центов, в России – 4,7 центов. При экспорте из РА на такое же расстояние у нас ставка 4,5 центов, в Грузии – 6,3, в России – 4,3 цента на т/км. Что касается внутриреспубликанских перевозок, то тарифы на перевозку сахара и муки в России выше, чем у нас на 46%, а на прочие грузы, так на целых 63%. Где вы тут видите пятикратное завышение цен? И наконец, чтобы закрыть эту тему: из общей стоимости перевозки одного вагона из Еревана в Москву (примерно 10000 долларов. Прим ред.) лишь 10 проц. идут в кассу нашей дороги. Остальная сумма достается Грузии, России, включая расходы на паромную переправу. Таким образом, увеличение или снижения тарифа по ЮКЖД, скажем на 10 проц., лишь на 1-2 проц. влияет на общую стоимость перевозки.

Прибыльности мы добиваемся за счет жесткого баланса между доходами и расходами, за счет внедрения программ по ресурсосбере-

жению, экономного производства. Теперь вы еще скажете, что некоторые СМИ отмечают, будто из соображений экономии мы якобы в массовом порядке увольняем людей, урезаем зарплаты, перешли на 4-дневную рабочую неделю.

Ну, насчет 4-дневной рабочей недели и массовых увольнений – это полный абсурд. Да, мы последние несколько месяцев не получаем премий, но где взять деньги на премии, если объемы перевозок уменьшились на 20%, а значит уменьшились и доходы компании? Сейчас у нас работает 3300 человек. Это меньше, чем было в 2008 году, но снижение произошло, в основном, за счет естественного оттока – вместо тех, кто уходит на пенсию, мы не берем людей со стороны, а ищем кандидатов из своих кадров, а снижение численности является следствием экономических процессов и соответствует фактическим объемам работы.

**– Тогда чем же так недовольны профсоюзы?**

Уточню, не профсоюзы, а председатель отраслевого союза профессиональных организаций железной дороги и связи Армении. Все началось с того, что у него спросили, как тратятся деньги, выделенные администрацией ЗАО “ЮКЖД” в размере 0,62 % от зарплаты работников на обеспечение социальных программ, как-то, оказание социальной помощи работникам, организацию летнего отдыха детей железнодорожников, санаторного и лечебного отдыха самих железнодорожников, проведение культурно-массовых и спортивных мероприятий, оказание помощи нашим ветеранам и прочее. Как, по-вашему, имеет ли право администрация поинтересоваться, почему из 30 миллионов 500 тысяч драмов, перечисленных отраслевому союзу на оплату летнего отдыха детей и внуков железнодорожников, на банковский счет детского лагеря поступила не вся сумма? Куда делись 3241000 драмов. В июне сего года на общем собрании трудового коллектива от председателя указанного союза сами наши работники потребовали отчитаться, на что были израсходованы выделенные администрацией ЗАО “ЮКЖД” в течение 2014 года и первого полугодия 2015 года в рамках указанных 0,62% более 83 миллионов драмов, как и на что расходуются оплаченные профсоюзные взносы, которые за указанный период составили 100 миллионов драмов. Кстати, это не праздное любопытство, а требование действующего законодательства РА. К сожалению, отчет так и не был представлен. Общее собрание трудового коллектива выразило председателю союза недоверие, а руководство компании обратилось за разъяснением



в министерство юстиции РА, откуда на днях был получен официальный ответ. Не вдаваясь в подробности отмечу, что министерство юстиции РА председателю указанного отраслевого союза Ашоту Хлхатяну вынесено официальное предупреждение и предложено в месячный срок в установленном порядке отчитаться перед администрацией ЗАО “ЮКЖД” о фактическом расходовании средств, а также опубликовать годовой отчет об использовании имущества Союза за 2013 и 2014 годы. Срок истекает 2 декабря. Так что мы ждем.

**– Недавно эксперт Армянского института международных вопросов и вопросов безопасности опубликовал доклад, где приводятся конкретные цифры, проведен анализ ситуации и делаются выводы, что ЮКЖД блокирует открытие железнодорожных направлений в сторону Турции, России, Ирана, поскольку это ей невыгодно, и вообще, инфраструктура дороги находится в плачевном состоянии, что нужно отремонтировать 40 мостов и кроме 72 км участка, который был отремонтирован на средства Всемирного банка, все остальное нуждается в восстановлении.**

Да, в этой статье есть цифры, некоторые из которых – абсолютно точные. Например, насколько упали наши объемы перевозок в этом году. Но есть цифры лукавые и абсолютно не соответствующие действительности. Например, я интересовался у старожилов компании, когда Всемирный банк давал деньги на ремонт путей Армянской железной дороги. Говорят, вроде в 90-е годы, но это было 25 лет назад. А о том, что с 2008 года компания затратила только на восстановление инфраструктуры 77,6 миллиардов драмов, отремонтировала 440 км путей, 37 мостов, заменила 700 тысяч шпал,

об этом ни слова. А Заманлинский мост длиной 250 метров, который был введен в эксплуатацию аж в 1898 году и больше не ремонтировался, его построили практически заново. Сегодня 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. Если в 2009 году было 96 сходов, то в прошлом году только 6. Все это показатели эффективности инвестиций и фактического состояния инфраструктуры. Стоит отметить, что мы уже в Армении проводим практически заводской ремонт подвижного состава. Тепловозы и электровозы ремонтируются нашими специалистами без привлечения внешней помощи. Не хочу утомлять читателей цифрами, а если журналистам и экспертам они нужны, мы всегда открыты для диалога.

**– Но вы не коснулись настоячивого утверждения, что ЮКЖД является главным противником и тормозом на пути развития международных железнодорожных сообщений.**

Лестно, конечно, слышать, что ЮКЖД способно влиять на геополитические процессы в мире. Эдакий, знаете ли, «тайный союз вольных железнодорожников». Но если бы дело обстоит хотя бы отдаленно так, то мы первые, кто заинтересован в открытии железнодорожных сообщений по любым направлениям – России, Турции, Ирана, поскольку это значило бы одно – увеличение объемов перевозок и, как следствие, увеличение доходов железной дороги. А также реализацию потенциальных возможностей для дальнейшего развития. Абсурд обвинять нас в том, что мы якобы ставим ногу на горло своей же выгоды. Смысл? Ведь мы, прежде всего, биз-

нес-структура. Скажу, что когда рассматривалась возможность открытия армяно-турецкой границы, мы тут же отремонтировали наш участок дороги, ведущий на Карс. Если будет принято политическое решение по данному вопросу, мы готовы пустить поезда на данном направлении. Относительно проекта Иран-Армения ЮКЖД подписала соответствующий меморандум, и если дорога будет построена, мы сможем интегрироваться в условия новой инфраструктуры.

**– Вас послушать, так получается, что у ЮКЖД нет недостатков и слабых мест? Между тем, по ходатайству председателя госкомиссии по защите экономической конкуренции Артака Шабомяна, вас, судя по всему, будет проверять Федеральная антимонопольная служба России.**

Надо сказать, что мы взаимодействуем с ведомством господина Шабомяна. В этом году, с апреля, они очень скрупулезно проверяли ЮКЖД. После этого в официальном порядке о выявленных нарушениях, о которых мы узнали, нам сообщено не было. А так, естественно, у нас и слабые места есть, и недостатки. Мы о них знаем и работаем над их исправлением. Но в целом основной вектор развития взят правильный. Об этом говорилось и на недавней встрече президента Республики Армения Сержа Саркисяна с президентом ОАО «РЖД» Олегом Белозеровым, это отметил на днях в парламенте и министр транспорта и связи РА Гагик Бегларян. По всем спорным моментам мы взаимодействуем с министерством транспорта и связи РА, в частности, начали работу по подготовке дополнительного соглашения к концессионному договору.

«Голос Армении»,  
ноябрь 2015 г.

# ՆԿԵ ՓԲԸ-ն մասնակցեց հայ- ուսական միջտարածաշրջանային համաժողովի աշխատանքներին

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ գլխավոր ինժեներ Արամ Եղիզարյանը, Գործերի կառավարման ծառայության պետ Կարեն Անտոնյանը և Միջազգային կապերի բաժնի պետի տեղակալ Լիանա Մովսիսյանը մասնակցեցին «Ռուսաստան, Հայաստան, Եվրասիական տնտեսական միություն. Միջտարածաշրջանային համագործակցության հեռանկարները» IV հայ-ուսական միջտարածաշրջանային համաժողովի աշխատանքներին:

Համաժողովի շրջանակներում ելույթ ունեցավ «Ռուսական երկաթուղիներ» ԲԲԸ փոխնախագահ Ալեքսանդր Սալտանովը՝ ներկայացնելով երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտում ՌԵ ԲԲԸ-ի և Հայաստանի Հանրապետության համագործակցության հեռանկարները:

Խոսելով հայ-ուսական համագործակցության մասին՝ Ա. Սալտանովը նշեց, որ երկու երկրների միջև ջերմ և վստահելի հարաբերությունները ձևավորվել են տնտեսության բոլոր ոլորտներում, հատկապես երկաթուղային տրանսպորտի բնագավառում:

Հայաստանի և Ռուսաստանի երկաթուղիների համագործակցությունն ընդլայնվում է ինչպես երկկողմանի ձևաչափով, այնպես էլ ԱՊՀ երկրների երկաթուղային տրանսպորտի հարցերով խորհրդի և «1520 ռազմավարական համագործակցություն» հարթակներում, - ասաց Սալտանովը:

ՌԵ փոխնախագահը հիշեցրեց, որ 2015 թվականից Հայաստանը հանդիսանում է Եվրասիական տնտեսական միության փորձ անդամ՝ հույս հայտնելով, որ այս կառույցը կնպաստի Հայաստանի և Ռուսաստանի առևտրատնտեսական կապերի խրախուսմանն ու դիվերսիֆիկացմանը, բոլոր առանցքային ոլորտներում և առաջին հերթին երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտում համագործակցության զարգացմանը:

Հաշվի առնելով մեր երկրների համագործակցության զարգացման հեռանկարները և Հայաստանի ինտեգրումը Եվրասիական տրանսպորտային ցանցում, առաջնահերթ են դասում Հանրապետության տրանսպորտային ենթակառուցվածքի ռազմավարական զարգացման հարցերը: Այս հարցի լուծմանը նպաստում է ՌԵ ԲԲԸ-



ի մասնակցությունը Հայաստանի տարածքում իրականացվող ենթակառուցվածքային նախագծերում, - ասաց Ա. Սալտանովը:

ՌԵ ներկայացուցիչը հիշեցրեց, որ Հայաստանի երկաթուղային ցանցի արդիականացման, ներհանրապետական և միջազգային ուղևորա- և բեռնափոխադրումների զարգացման նպատակով 2008 թվականից գործում է ՌԵ ԲԲԸ-ի դուստր-ձեռնարկությունը՝ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ն: Նրա խոսքով, Ընկերությունը արդյունավետ կառավարում է Հայաստանի երկաթուղային ենթակառուցվածքի ակտիվները՝ համաձայն 2008 թվականի փետրվարի 13-ին կնքած կոնցեսիոն պայմանագրի:

Պայմանագրի շրջանակներում, ինչպես նշեց ՌԵ փոխնախագահը, վերանորոգվել է 450 կմ գիծ, կառուցվել է 3 հիմնական երկաթուղային կամուրջ, ձեռք է բերվել մոտոր-վազոնային շարժակազմի 60 միավոր, 10 ջերմաքարշ, 8 էլեկտրաքարշ, 700 բեռնատար և 27 ուղևորատար վագոն, կապիտալ վերանորոգվել են Երևանի, Գյումրիի և Վանանդորի կայարանները, ավարտվել է լուծումովային և վագոնային դեպոների արդիականացումը:

2008 թվականից ներդրվել է 250 մլն դոլար: Լեռնոլորտային պարտավորությունները 2008-2014 թթ կատարվել են 100,3%-ով: Զարգանում է ընկերության կադրային

ներուժը, պատրաստվում են մասնագետներ, ձևավորվում է կադրային ռեզերվը, - նշեց Սալտանովը:

Միևնույն ժամանակ նա ընդգծեց, որ ՀԿԵ-ն չափան հունանիտար աջակցություն է ցուցաբերում Հայաստանի Հանրապետությանը և վերջին երկու տարիների ընթացքում ֆինանսական աջակցություն է ցուցաբերվել Հանրապետությունում գործող հասարակական կազմակերպություններին, տարբեր միջոցառումների, գիտատրոյսատական արշավների և ռուսաց լեզվի ամառային դպրոցների անցկացման հարցերում:

Իրականացված միջոցառումների համալիրը ամուր հիմք է հանդիսանում երկրի երկաթուղային տրանսպորտի արդյունավետ աշխատանքի և Հայաստանի տնտեսական զարգացման համար: Իսկ դա երկաթուղու անձնակազմի վաստակն է: «Ռուսական երկաթուղիներ» ԲԲԸ-ն շահագրգիռ է ընդլայնել Հայաստանի Հանրապետության հետ համագործակցությունը երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտում: Մենք պատրաստ ենք ջանքեր գործադրել Հայաստանի երկաթուղային համակարգի մրցակցությունը բարձրացնելու և Եվրասիական տրանսպորտային համակարգում, այդ թվում, Եվրասիական տնտեսական միության շրջանակներում, ինտեգրելու համար, - հայտարարեց Ա. Սալտանովը:



## Ժամանակակից արվեստն ավելի հասանելի է դառնում ՆԿԵ ՓԲԸ-ի ուղևորներին

«Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ն՝ հավատարիմ մնալով Հայաստանում աշխատող կազմակերպությունների հետ համագործակցության զարգացման և ուղևորների սպասարկման մակարդակի բարձրացման իր քաղաքականությանը, շարունակում է իրականացնել համատեղ ծրագրեր, որոնք միտված են արվեստի և երկաթուղային ճապարհորդությունների նկատմամբ հետաքրքրության բարձրացմանը:

Նման նախագծերից է հոկտեմբերի 29-ից մինչև նոյեմբերի 1-ը Հայ Փոփ Անի Պատկերասրահի հետ համատեղ անցկացված «Շարժման մեջ» ժամանակակից արվեստի ցուցահանդեսը:

Ցուցահանդեսի առանձնահատկությունն այն է, որ տեղի է ունեցավ Երևանից Գյումրի և հակառակ ուղղությունով ուղևորվող էլեկտրազնացքներում: Չորս օրերի ընթացքում վագոնների առօրյա ինտերիերը փոխարինվեց արվեստի գունազեղ աշխարհով, ուղևորությունն անցնում էր օպերային մեներգների, պոեզիայի և երաժշտության, ֆոտո- և օրիգամիի ցուցահանդեսների, պարային, քառերական և լուսային ներկայացումների ներքո:

Այս յուրահատուկ ցուցահանդեսների մասնակիցներից ոմանք էլ այցելուների համար սուրճի սալոնի մթնոլորտ էին ստեղծում:

ՀԿԵ-ի աջակցությամբ անցկացվող նման միջոցառումներն արդեն բարի ավանդույթ են դարձել երկաթուղում: Վերջերս Երևանի և Գյումրու երկաթուղային կայարաններում կազմակերպվեցին հայ նկարիչների ցուցահանդեսներ, իսկ Երևանի կայարանը պոլիումի է վերածվել հայ դիզայներների աշխատանքների համար:



# Представитель ЮКЖД на заседании рабочей группы по вопросам кадровой политики и работе с молодежью



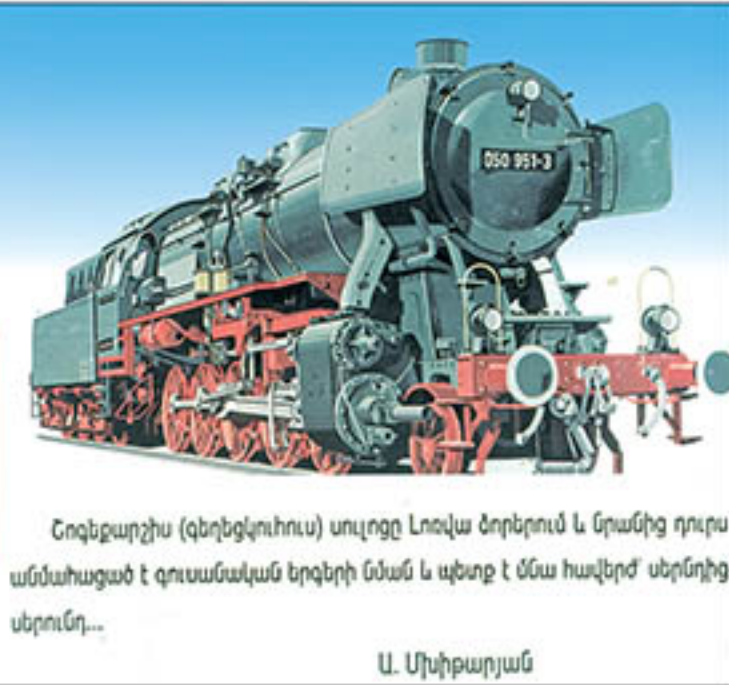
Делегат от ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», помощник первого заместителя генерального директора Ваге Амбарцумян принял участие в заседании рабочей группы Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества по вопросам кадровой политики и работе с молодежью, которое состоялось в Астане 29-30 октября.

В мероприятии приняли участие представители железнодорожных администраций Армении, Беларуси, Грузии, Казахстана, Латвии, Молдовы, России, Узбекистана и Украины. Участники совещания обсудили вопросы, касаю-

щиеся реализации молодежной политики, осуществления программ профессионального молодежного кадрового обмена, ознакомились с приоритетными направлениями деятельности железной дороги Казахстана, ее кадровой и молодежной политикой. Рабочая группа при Совете по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества создана для развития профессиональных, социальных и культурных связей, обмена опытом между железнодорожными администрациями в области кадровой и молодежной политики. В июле 2013 года заседание рабочей группы проходило в Ереване.

# Արամայիս Մխիթարյան. Էն խոր ձորերի՝ Լոռվա ձորերի լեգենդար մեքենավարը

Դժվար է գրել մի մարդու մասին, որ իր ժամանակին լեգենդ է եղել, աշխատանքում առաջամարտիկների առաջամարտիկը, իր երկրում, իր քաղաքում գնահատված ու հարգված մարդ, ճանաչված ու մեծարված նաև երկրի սահմաններից դուրս: Դժվար է, որովհետև լրագրային հոդվածների սահմանները չեն բավարարի այսպիսի մարդկանց պատկանելի կենսագրությունը ներկայացնելու համար: Իսկ դու ուզում ես, այնքան ես ուզում Արամայիս Մխիթարյանի մասին չա՛տ քան ասել, ամեն ինչ ասել:



Շոգեքարչիս (գեղեցկուհուս) սուղոցը Լոռվա ձորերում և նրանից դուրս ամենախցած է գուսանական երգերի նման և պետք է մնա հավերժ՝ սերունդից սերունդ...

Ա. Մխիթարյան

Չեմվից սկսեմք. ասված խոսք է՝ մարդն իր արմատների շարունակությունն է: Երկաթուղային պապի թոնն ու երկաթուղային հոր որդին ուրիշ է ո՞ր պիտի գնար, եթե ոչ երկաթուղի: Էն էլ ո՞ր տարիքից՝ 12-13 տարեկանից: Դարաքիչիսեցի Մխիթարյանը համար երկաթուղին հարազատ օջախ էր: Երեխա-երեխա՝ Արամայիսը թրծվեց երկաթուղում և միայն 17 տարեկանում ընդունվեց Լենինականի երկաթուղային ուսումնարան՝ զուգահեռ աշխատելով քարչային ենթակառուցում: Բանակային ծառայությունից հետո սովորեց Մարատուլի ջերմաքարչի մեքենավարների դպրոցում և 2 տարի անց վերադարձավ հայրենի Վանաձոր: Սանսիինի լոկոմոտիվային դեպարտամենտի մեքենավարի օգնական էր, ապա մեքենավար: Ասում են՝ այդ ժամանակներից էլ սկսեց էլ հյուսվել լեգենդը Արամայիս Մխիթարյանի անվան շուրջ: Լսեցք երկաթուղու Վանաձորի գծակայարանային միավորման պետ Ռաֆայել Մխիթարյանին. «Վանաձորի երկաթուղին հայկական երկաթուղու ամենաբարդ հատվածն է. այն անցնում է թեքություններով, ձորերով, թունելներով ու կամուրջներով: Այս հատվածում գնացք տանել-բերելը կրկնակի դժվար է և, քնակառար, մեքենավարներից առանձնակի հմտություն ու փորձություն է պահանջվում: Արամայիս Մխիթարյանը հմուտներից հմուտն էր, փորձառուներից փորձառուն. որի ղեկին էլ լինե՞ր՝ շոգեքարչ, ջերմաքարչ, թե էլեկտրաքարչ: Լրան էր վիճակված Գայի անվան ջերմաքարչի առաջին մեքենավար լինելու պատիվը»:

Քնդաց խորհրդային երկրում: Չարենակներ այդ գործի արժանի գնահատականը Միության պատվավոր երկաթուղային կոլոնը եղավ: Պետական միջոցների նկատմամբ հոգածությունը նրան երկաթուղայինների պատվիրակության կազմում Ֆեոդորատիվ Գեորգիանի հասցրեց՝ գերմանացի երկաթուղայիններին փոխանցելու խաչը: Փառքի ևս մի բարձունք. վարեց մարդատար ճեպընթաց գնացք՝ զարգացնելով 140 կմ/ժամ արագություն և արժանացավ Միջազգային երկաթուղայինի կոչման: Ի դեպ, այդ մասին հատուկ զրանցում կա Գյումրիի դեպոյի պատմագրում: Ժամանակագրությունը պահպանելու համար հիշատակեցք այդ նույն տարում Արամայիս Մխիթարյանի կողմից իրականացված՝ հայկական երկաթուղու համար օգտաշատ ու կարևոր մի ձեռնարկ. նրա նախաձեռնությամբ, և, հարկավ, իր բարձր հեղինակության շնորհիվ երևանի քաղաքում վագոնային պարկը համարվեց 82 մարդատար վագոններով:

Երբեք չի տրտնչացել, երբեք չի հրաժարվել: «Գալու պատճառ ունենար էլ, հնարը գտնում էր ու գալիս»,- պատմում է Ռ. Մելիքյանը: Որդին՝ Կոմիտասը հիշում է, որ շուրջ մեկ ամիս հայրը տան երես չտեսավ, ընկերների հետ գիշեր ու զօր չիջան ջերմաքարչից: Այդ օր-հասական օրերի սխրայի աշխատանքին տեղյակ է եղել Կարեն Դեմիրճյանը: Չարենակային գեղեցկարի՝ լեգենդար մեքենավարին ուղղված գովասանքի բազում խոսքերից հիշեցք ամենախիչարժանը՝ Կովկասի արժիվ: Դրվատանքի է արժանի Արամայիս Մխիթարյանի հասարակական գործունեությունը. Վանաձորի կայարանի լոկոմոտիվային արտադրամասի արհևոմի նախագահ, կուսբյուրոյի քարտուղար, Վանաձորի քաղաքային կոմիտեի անդամ, ԳԿԿ համագումարների պատգամավոր:

Մնվանի երկաթուղայինի կողմից «գուսանական» էր բազմաթիվ մեղախնդրով, չջանախնդրով, պատվավոր կոլոնները հավաստող նշաններով: Դրանք նրա անխնայ ու տեղաշարժ վատակի վավերացումներն են: Իսկ այսօր, երբ նա այլևս մեզ հետ չէ, նաև՝ իր քաղաքի, իր երկրի և, իհարկե, իր չորս որդիների՝ Աշոտի, Կոմիտասի, Գրայիկի ու Եղվարդի հազարտությունը: Ամեն մեկը մի մասնագիտության տե՞ր՝ երկաթուղային, զինվորական, շինարար ու ձեռներեց, և բոլոր չորսն էլ իրենց հոր արժանի զավակները: Լրանց հիշողություններում հայրը պահպանվել է որպես ընտանեսեր ու քարեխրտ մարդ, ուղաղի ու հոգատար, բայց և խիստ ու պահանջկոտ ծնող: «Երկաթուղայինների

## ПОЗДРАВЛЯЕМ НАШИХ ЮБИЛАРОВ

- 1 **ноября** Атанесиан Миран Арешатович, электромеханик. Предприятия электрификации и энергоснабжения
  - 1 **ноября** Кевиаксизян Самсон Ахопович, дор. мастер Ереванской дистанции пути
  - 1 **ноября** Сагателян Ара Рубенович, билетный кассир электропоездов Дирекции пассажирских перевозок
  - 1 **ноября** Сарибекян Джиган Грантович, дежурный по ст. «Шоржа» ЛСО «Севан»
  - 4 **ноября** Ахопян Бахшик Бадалович, электромонтер 5-го разр. Предприятия электрификации и энергоснабжения
  - 4 **ноября** Багдасарян Даниел Размикевич, дежурный по ст. «Меградиор» ЛСО «Севан»
  - 4 **ноября** Чакони Лерник Егремович, билетный кассир электропоездов Дирекции пассажирских перевозок
  - 7 **ноября** Манукян Лаура Дерениковна, товарный кассир ЛСО «Ереван»
  - 11 **ноября** Ахопян Егвич Александрович, обходчик и ремонтник вагонов Дирекции пассажирских перевозок
  - 11 **ноября** Князян Ахоп Сурикович, монтер пути Севанской дистанции пути
  - 12 **ноября** Ахопян Степан Робертович, сторож Гюмрийской дистанции пути
  - 12 **ноября** Григорян Самвел Арамикович, монтер пути Ереванской дистанции пути
  - 13 **ноября** Хачатурян Самвел Паризавозович, дежурный по парку ЛСО «Гюмри»
  - 15 **ноября** Давидова Карена Эдуардовна, ведущий инженер Предприятия автоматики, телемеханики и связи
  - 15 **ноября** Паловян Ваган Айказович, дежурный по ст. «Ани» ЛСО «Гюмри»
  - 16 **ноября** Мирчан Эдвард Давидович, сторож Ереванской дистанции пути
  - 17 **ноября** Карапетян Каралет Альбертович, начальник участка Предприятия автоматики, телемеханики и связи
  - 17 **ноября** Оганесян Спартак Володаревич, электромеханик участка «Норагаит-Гвард-Канакер-Алмаст» Предприятия автоматики, телемеханики и связи
  - 17 **ноября** Петросян Галина Самсоновна, заместитель начальника отдела ИВК
  - 18 **ноября** Маркрян Рафик Григорьевич, машинист бульдозера ГД-250-01 Массиской путевой машинной станции
  - 18 **ноября** Налбандян Овсеп Георгиевич, слесарь по ремонту электрических аппаратов 5-го р. Гюмрийского локомотивного депо
  - 19 **ноября** Мелконян Ашот Левонович, м/п Ереванской дистанции пути
  - 21 **ноября** Хачатурян Седа Симеоновна, электромеханик. Предприятия электрификации и энергоснабжения
  - 27 **ноября** Дарбинян Мушег Рубенович, старший стрелок Службы безопасности
  - 28 **ноября** Бадалян Ашот Суренович, освобожденный бригадир по искусственным сооружениям Севанской дистанции пути
- 
- 2 **декабря** Тадевосян Бабакиан Хачикович, ведущий инженер Восстановительных и противопожарных поездов
  - 4 **декабря** Рамазян Самвел Вардгесович, слесарь по ремонту дизелей 5-го разряда Саманской механизированной дистанции пути
  - 6 **декабря** Григорян Григор Ашотович, освобожденный бригадир Ереванской дистанции пути
  - 10 **декабря** Тамазян Самвел Суренович, водитель легковой автомашины Гюмрийского локомотивного депо
  - 10 **декабря** Паловян Нушик Айказовна, дежурная до лок. бригад ст. Массис Гюмрийского локомотивного депо
  - 11 **декабря** Джумбушян Каралет Петросович, монтер пути Ереванской дистанции пути
  - 11 **декабря** Казарян Степан Ахопович, дежурный по ст. «51 км» ЛСО «Ереван»
  - 12 **декабря** Егизарян Артур Короньевич, помощник машиниста тепловоза маневровых работ Гюмрийского локомотивного депо
  - 12 **декабря** Мартиросян Джиган Агабекович, дежурный ЛСО «Ереван»
  - 16 **декабря** Бояджян Роман Зограбович, мастер Гюмрийского вагонного депо
  - 18 **декабря** Овсакимян Овсаким Казарович, монтер пути Севанской дистанции пути
  - 22 **декабря** Григорян Амазк Шалвакович, дорожный мастер Гюмрийской дистанции пути
  - 23 **декабря** Нагапетян Гагик Ахопович, мастер машин и механизмов Гюмрийской дистанции пути
  - 21 **декабря** Антоян Грачья Валентинович, электромеханик-кабельщик Предприятия автоматики, телемеханики и связи
  - 22 **декабря** Петросян Сусанна Арменаковна, инженер по оперативному учету работы локомотивного депо 1-ой категории Гюмрийского локомотивного депо
  - 31 **декабря** Петросян Норик Воспуракович, начальник станции «Спытак-Арчут» ЛСО «Вандзор»

**Հայաստանի ԵՐԿԱՅԻՆՈՂԱՅԻՆ**

ՀԿԵ ՓԲԸ-ի կորպորատիվ ամսաթերթ

**Խմբագրական խորհուրդ**

Համարի պատասխանատու՝  
**Վարդան Ալոյան**

Լուսանկարները՝  
**Հարություն Նազարյանի**

Սրբագրիչ՝  
**Մանուշ Բարսյան**

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

Հեռ.՝ (010) 57-50-02

Էլ. փոստ՝  
**pr@railway.am, ukzhdpressoffice@inbox.ru**

**Ծավալը՝ 2 տպագրական մամուլ**

**Տպաքանակը՝ 800 օրինակ**

**Ստորագրված է տպագրության՝ 02.12.2015 թ.**

**Տպագրված է «Լիոն Փրինսիպ Սերվիս» ՄԴԸ տպարանում**