

ՀԱՐՎԱԾ ՕՐԵՐ ԵՆ ԵՐԿԱԹՈՒՂՈՒՄ

Վերջին օրերին, պայմանավորված հանրապետության երկաթուղային կայարաններում արտակարգ դրություն մտցնելու հետ, քաղաքացիները քարձրացել է վագոնների բեռնաթափման աշխատանքների արդյունավետությունը:

Հոկտեմբերի 30-ին «Երեվան» կայարանում գրանցվեց ռեկորդային ցուցանիշ՝ մեկ օրում բեռնաթափվեց 320 վագոն: Որպեսզի պարզ լինի երկաթուղայինների ու երկաթուղու ծառայություններից օգտվող հիմնարկ-ձեռնարկությունների աշխատանքի արդյունավետության չափը, առանց, որ սովորական օրերին բեռնաթափված վագոնների թիվը հասնում էր 200—220-ի:

— Արտակարգ դրությունը նոր ուժեր չի ավելացրել, — ասում է «Երևան» կայարանի կուսբյուրոյի քարտուղար Ն. Տեր-Վարապետյանը, — պարզապես մոբիլիզացիոն վիճակ է ստեղծել թե՛ մեզ մոտ, թե՛ հիմնարկ-ձեռնարկություններում, կարևորելով գնացքների ընդունման, վագոնների բեռնաթափման գործը ստեղծված իրավիճակում, քարձրացրել մարդկանց պատասխանատրվությունը:

Հենց պատասխանատվության քարձրացումն էլ դարձել է նոր ռեզերվների հայտնաբերման բանալի: Գաղտնիք չէ՛ լարված օրեր են երկաթուղում, իրար հետևից Հայաստան են մտնում ամիսներով

արվ Ադրբեջանում բանտված գնացքները: Հայկական երկաթուղին, հիմնարկ-ձեռնարկությունները շատ են սպասել դրանց: Ու հիմա, քնական է, չեն կարող, պարզապես իրավունք չունեն թույլ տալ, որ դրանք նորից պարապուրդ տան: Ու մարդիկ անում են ամեն ինչ, որ ամեն մի վագոն ժամանակին հասնի պատվիրատուին, ամենակարգ ժամկետում բեռնաթափվի: Մասամբ այդ նպատակն էր հետապնդում նաև անցած շաբաթ օրը «Երևան» կայարանում կազմակերպված շաբաթօրյակը: Ծիշտ է, ազատել աշխատանքը շուրջօրյա է, անընդմեջ, սակայն այդ օրը գործի էին դուրս եկել բոլոր հերթափոխությունները, ծառայությունները և համատեղ ջանքերով իրավիճակը թեթևացնելու ուղղությամբ քիչ բան չարեցին:

Նաև այդ օրը իրագործված նախապատրաստական միջոցառումներով էր պայմանավորված հոկտեմբերի 30-ի ռեկորդը: Ընդգծելով կոլեկտիվի բոլոր անդամների նվիրված աշխատանքը, սակայն, կայարանի ղեկավարները առանձնացնում են Աշիկ Ծափինյանի, Հրաչ Մկրտչյանի, Միսակ Բարսեղյանի և Մայիս Մեսրոպյանի ղեկավարած բրիգադները: Ռեկորդը գրանցվել է նրանց անունների դիմաց: Օգտագործելով հերթափոխի ամեն մի րոպեն, տեխնիկական բոլոր հնարավորությունները, նրանք հմտորեն են կազմել վագոնախմբերը, դրանք հասցրել համապատասխան հիմնարկ-ձեռնարկությունների երկաթուղային փակուղիները: Այստեղ էլ գործը արվել է անթերի: Բոլորիս համար կարևոր ու հուսադրող ևս մի հանգամանք: Միայն այդ օրը ջերմաէլեկտրակենտրոնը ստացել և բեռնաթափել է 110 վագոն-ցիտեռն մագուր, այրադաց գործարանը՝ 51 վագոն ցորեն, Հայպտոտրանջարատ բազան՝ 14 վագոն պտուղբանջարեղեն:

Անկասկած, շատերին է հետաքրքրում հետևյալ հարցը, երկաթուղին կկարողանա՞ քաջ թողածը հետ բերել: Այդ հարցը ուղղում ենք «Երևան» կայարանի պետ Խ. Ավետիսյանին:

— Մեր նպատակը դա է, — պատասխանում է նա:— Իհարկե, ճեղքվածքը շատ մեծ է: Այսօրվա դրությամբ Հայաստանի մատուցներում կանգնած է դեռևս 22 հազար վագոն: Սակայն բոլոր ջանքերը պետք է գործադրենք, որ Երևան մտած յուրաքանչյուր վագոն առանց լրացուցիչ ժամանակ կորցնելու բեռնաթափվի, բեռը հասցվի պատվիրատուին, իսկ դատարկված վագոնը դրվի շրջանառության մեջ: Նախանշելու տեղ չկա, առանց այն էլ դրանք Ադրբեջանի ժողովրդական ճակատի մեղքով շատ են պարապուրդ տվել: Կարծում եմ, այդպես են մտածում ու գործում նաև հանրապետության մյուս կայարաններում:

— Իսկ ի՞նչ երաշխիք կա, որ այդ նույն ճակատը գիծը նորից չի փակի:

— Ո՛չ մի, — ասում է Խ. Ավետիսյանը:— Ու չի էլ կարող լինել, քանի դեռ «վերևներում» երևույթին իր իսկական անունը չեն տվել, մեղավորներին պատասխանատվության չեն ենթարկել օրենքի ամենայն խստությամբ: Այնուամենայնիվ, այսօր գնացքները ինտենսիվորեն գալիս են և մեզ մնում է հուսալ, որ դեռ կգան:

Այո՛, առայժմ մնում է հուսալ, որ գնացքները կգան: Բայց դա չի բացառում լրացուցիչ միջոցների ձեռնարկումը, մեզ հասանելիք բեռների Հայաստան հասցնելու նոր ուղիների որոնումը: Ընդհակառակը՝ ստիպում է արագացնել այդ աշխատանքները: Անհուսալի հարևան է մեզ բաժին ընկել ու պետք է պատրաստ լինել դիմակայելու ամեն մի նոր անակնկալի:

Խ. ԱՎԵՏԻՍՅԱՆ

