

Бесіду вела В. Симоненко, випускаючий редактор

# ВЛАДИМИР БАЛАХОНОВ: «ОСНОВНАЯ ЗАДАЧА ЛЮБОГО РЕФОРМИРОВАНИЯ — СНИЗИТЬ ЗАТРАТЫ И ПОВЫСИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ»

Роль железнодорожного транспорта в XXI в. с каждым годом существенно возрастает. Наглядным проявлением процессов интеграции, происходящих в мировой экономике, является сотрудничество стран в области расширения внутренних и внешних транспортно-экономических связей.

О нынешней ситуации и ближайших перспективах развития Белорусской железной дороги, а также о сотрудничестве с Украиной и другими странами нам рассказал заместитель начальника БЖД Балахонов Владимир Васильевич, который руководит организацией работы и развития локомотивного, вагонного хозяйств, промышленных предприятий, материально-технического снабжения БЖД и входящих в ее состав организаций.

— По данным 2014 года, наибольшие объемы грузовых перевозок в международном сообщении БЖД выполняет в направлении

России — 47%, Латвии — 20%, Литвы — 15% и Украины — 9,5%. Владимир Васильевич, каков прогноз на II полугодие этого года и на 2016 год? Планируются ли существенные изменения?

— Действительно, в этом году падение перевозок прошло по всем железнодорожным администрациям, за исключением среднеазиатских. Это связано в первую очередь с экономическим кризисом и санкциями против Российской Федерации. Поэтому транзитный грузопоток уменьшился в начале года на 15%. Сейчас объемы перевозок начинают постепенно восстанавливаться. Уже на сегодня грузопоток составляет около 90% от



уровня прошлого года. Надеемся, что эта динамика сохранится, поэтому ведем активную политику по тарифам — проводим работу с грузовладельцами и экспедиторами, чтобы решить главную задачу — привлечь грузы, транзит. Задача — быстро, ответственно, грамотно и безопасно провести данные составы. Транзит у нас составляет примерно 30% объема перевозок по всей дороге. Поэтому большую работу ведем в рамках будущего Шелкового пути с китайскими организациями и недавно контактировали с немецкими и польскими партнерами, чтобы максимально задействовать контейнерные перевозки на направлениях Китая, Германии, Литвы и Польши.

— Как известно, большое внимание уделяется развитию перевозок контейнерными поездами. Сколько на данный момент по Беларуси регулярно курсирует таких поездов?

— За контейнерными поездами будущее. У нас есть несколько направлений регулярных контейнерных перевозок. Ближайшие — дороги от автозаводов в Германии и Чехии. По этим направлениям поезда ходят регулярно два раза в неделю. Есть также дальние перевозки в восточном направлении — это монгольский и китайский вектор транзита. Сейчас 8 таких поездов курсируют в восточном направлении, в основном в Китай. В целом их около 20.

Здесь мы занимаем активную позицию с нашими партнерами из Казахстана и России, чтобы тариф был сквозным, т. е. чтобы перевозки были прибыльными. Одновременно решаются вопросы создания Объединенной транспортно-логистической компании. Речь идет о создании единого оператора, который мог бы координировать перевозки от Китая до Западной Европы. И учитывая последнее заявление КНР об организации Шелкового пути, где будет значительный денежный оборот и задействовано большое количество промышленных предприятий, здесь я вижу один из внутренних фак-

торов по увеличению объемов перевозок и повышению общей доходности Белорусской железной дороги.

— В мае текущего года специалисты Белорусской железной дороги и их украинские коллеги обсуждали вопрос о возможности электрификации участков Гомель – Чернигов и Калинковичи – Коростень. Как сейчас обстоят дела? Принято ли окончательное решение?

— Мы убеждаем своих украинских коллег, руководителей бывших и нынешних, что надо что-то делать в этом направлении, и, к нашей великой радости, такое решение на государственном уровне принято. Подготовлена программа, которой предусмотрены работы на первом участке разработки Гомель – Чернигов, а в перспективе — Калинковичи – Коростень. С нашей стороны к концу года мы должны закончить электрификацию до Гомеля и в начале следующего года уже открыть движение, а от Гомеля до границы остается совсем немного. Необходимо будет доделать стыковку на границе с Украиной. 24 сентября 2015 года начались работы по электрификации участка Молодечно – Гудогай – госграница с Литовской Республикой. Нам предстоит электрифицировать более 80 км путей. Литовцы тоже идут навстречу и также работают над проектом со своей стороны. Я полагаю, что к концу следующего года у нас будет полностью электрифицирована магистраль от Балтийского моря до границы с Украиной. Поэтому Украинским железным дорогам нужно поторопиться. У нас на 2017 год запланированы работы на участке Калинковичи – Коростень. Здесь нам также нужно работать вместе. При этом, несмотря на то, что электроэнергия в Украине достаточно, нужно выходить на эффективное и экономически обоснованное использование электроэнергии на этих участках.

— Много ли закупили нового подвижного состава? И какие закупки планируются еще в этом году?

— К сожалению, хотелось бы больше. В следующем году пла-



”  
Реформирование — это естественный процесс, к нему надо подходить, особенно железнодорожникам, с учетом нашей сложной многогранной структуры, очень взвешенно, аккуратно и не спеша

нируем приобрести 18 локомотивов. Намечена покупка 4 дизель-поездов в 2016 году. Это трехвагонный состав производства польской компании «PESA Bydgoszcz SA». Поезда такого типа у нас уже есть, они эксплуатируются в направлении Минск – Вильнюс и показали себя как надежные и комфортные — наши пассажиры довольны. По контракту с компанией Stadler Bussnang AG мы уже получили 16 электропоездов городских и региональных линий бизнес-класса. В начале 2016 года остается получить 2 семивагонных электропоезда типа InterCity, максимальная скорость которых 200 км/час. В этих поездах есть вагоны первого и второго класса, вип-салон. Мы планируем их эксплуатировать на направлении Гомель – Минск.

Поставлена задача — обеспечить скоростные перевозки для пассажиров. То есть в 7 ч утра такой поезд выехал из Гомеля, а в 9 ч он уже в Минске и наоборот.

— **Расскажите подробнее об односекционной модели электровозов, которые планируется использовать на БЖД. В чем их преимущества?**

— Если рассмотреть работу железных дорог Америки, Канады и Австралии, которые осуществляют большие объемы перевозок, можно заметить, что они не используют двухсекционные локомотивы, там все односекционные машины, работающие в сменном режиме. Поэтому, изучив этот опыт, мы приняли решение, что для среднего веса поездов достаточно будет односекционного шестисносного локомотива — это электровозы мощностью 7200 кВт. Мы разработали техническое задание, а специалисты Датунского электровозостроительного завода (Китай) создали опытные образцы. Я полагаю, что этот локомотив легко справится с теми задачами, которые мы на него возлагаем. Основное преимущество такого электровоза — сниженные эксплуатационные расходы. Этот локомотив на 80% унифицирован с двухсекционными электровозами БКГ1, которые уже эксплуатируются на белорусской железной дороге.

— **Доля белорусской железной дороги в общем объеме грузооборота в Беларуси в 2014 году составила около 63%, в общем объеме пассажирооборота — около 38%. Какие перспективы в 2015 году? Сохранится ли тенденция?**

— Если взять внутренние пассажирские перевозки, они остались примерно на уровне прошлого года. Что касается международных перевозок, то в первую очередь мы потеряли южное направление — на Крым — из-за известных политических событий. Был поезд до Новоалексеевки, однако украинская сторона приняла решение ввести пропускную систему. Кроме того, люди стали меньше ездить за границу в силу экономических причин.



Поэтому мы вынуждены снижать тарифы в условиях жесткой конкуренции со стороны авиатранспорта. Как видите, к сожалению, есть вопросы, которые нужно держать под контролем и постоянно решать.

— **Владимир Васильевич, расскажите о планах развития БЖД в ближайшие годы.**

— Сейчас мы готовим новую Государственную программу развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь на 2016-2020 гг., в которой будут отражены дальнейшее повышение скоростей движения поездов и обновление подвижного состава по всем направлениям — и по грузовым вагонам, и по локомотивной тяге, и по моторвагонному подвижному составу.

Программа будет предусматривать электрификацию железных дорог и модернизацию инфраструктуры. В частности, это касается новых систем СЦБ — мы сейчас переходим на европейские стандарты связи, используем новые технологии в вопросах управления инфраструктурой и сигналами.

Планов много, главное, чтобы финансовые ресурсы это могли выдерживать. К сожалению, сейчас финансовое положение достаточно сложное, но надеемся, что в 2016-2017 гг. все стабилизируется, промышленность и предприятия заработают на полную мощность.

— **В Украине обсуждается вопрос реформирования УЗ. Какие, на Ваш взгляд, главные задачи стоят перед новым руководством?**

— Рано или поздно технику придется модернизировать, систему управления — реформировать. Мы тоже эти вопросы обсуждаем, разрабатываем нашу будущую структуру, а пока внимательно смотрим, как эти изменения произойдут на Укрзалізнице. Основная задача любого реформирования — снизить затраты, повысить эффективность работы, улучшить управляемость и в итоге получить хороший экономический эффект. Если этого невозможно достичь, то не стоит ничего трогать, особенно в переходный период. Реформирование — это естественный процесс, к нему надо подходить, особенно железнодорожникам, с учетом нашей сложной многогранной структуры, очень взвешенно, аккуратно и не спеша.

— **Что бы Вы хотели пожелать всем железнодорожникам и читателям нашего журнала?**

— Самое главное, чтобы мы в трудные времена не теряли стабильность управления, принимали все меры по повышению доходности и снижению затрат, сохранению коллектива и с оптимизмом смотрели на дальнейшее развитие. Желаю крепкого здоровья и личного благополучия. ☺