

SWOT-анализ и выявление барьеров

А. Железнодорожная станция порта Баку

SWOT-анализ железнодорожной станции порта Баку относится к существующему, а не к новому порту, проектирование которого сейчас находится на стадии технико-экономического обоснования.

Расстояние между портом и грузовой станцией Баку составляет около 2 км. Станция оборудована автоматическими стрелочными переводами. Ежедневно через станцию проходят 5 – 9 пар поездов (в среднем 7 пар поездов в сутки). Максимальная длина поездов составляет 47-48 вагонов. Основным грузом является нефть. 5 поездов из 7 в сутки перевозят нефть. На расстоянии 20 км от станции находится сортировочная станция Биладжар, где поезда проходят сортировку.

Поезда с нефтью в Грузию отправляются непосредственно с грузовой станции Баку.

На расстоянии около 15 км в противоположную сторону от Биладжара находится другой узел станции.

Таможенная очистка по импорту/экспорту осуществляются на станции, а транзитные операции осуществляются в порту.

Максимальная пропускная способность станции составляет 17-18 пар в день (включая узел, находящийся на расстоянии 15 км). Такое же количество поездов обрабатывалось на станции и в советское время – без таможенных операций.

| Сильные стороны (S) | Слабые стороны (W) |
|---|---|
| S1. Станция имеет хорошее сообщение с железнодорожной сетью, в частности, с сортировочной станцией Биладжар S2. Автоматические стрелочные переводы S3. Станция работает не на полную мощность | W1. Отсутствие инвестиций в существующие портовые мощности W2. Длительное время в пути от Баку до границы |
| Возможности (O) | Угрозы (T) |
| O1. Строительство нового порта и новой станции в Аляте O2. Строительство нового центра логистики в Аляте O3. Перевозчики стремятся к уменьшению объемов грузов, отправляемых из Европы в Азию автотранспортом O4. Планирование новой | T1. Большая часть грузов поступает только из одного порта (Туркменбаши) или направляется в него T2. Большая часть судов принадлежит одной компании (КАСПАР) T3. Максимальная масса поезда снижена до 2800 т в связи с проблемами железнодорожной инфраструктуры T4. Бюрократия |

| | |
|---|--|
| <p>железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс</p> <p>О5. Проект развития торговли и Железнодорожных перевозок, в т.ч. модернизация железнодорожной линии Баку–Грузинская граница</p> | <p>T5. Нестабильные мировые объемы перевозок грузов из-за экономического кризиса</p> <p>T6. Железнодорожная линия, идущая через Армению, закрыта</p> |
|---|--|

Сильные стороны

S1. Железнодорожная станция порта Баку (Иллюстрация 1) имеет хорошее сообщение с железнодорожной сетью. Пути электрифицированы. Однопутная линия через мост недалеко от станции в ближайшие месяцы будет преобразована в двухпутную.

S2. Система стрелочных переводов железнодорожной станции является электрической, поэтому стрелочные переводы могут переключаться оператором из кабины. Это позволяет управлять станцией быстрее по сравнению с ручной системой стрелочных переводов.

S3. Фактически станция работает не на полную мощность. Любая проблема, которая может произойти с поездом (в частности, задержки при формировании поезда) предполагает увеличение времени занятости станции. Тем не менее, подобные задачи легко решаются при наличии свободных путей, и есть возможность задействовать большое количество дополнительных поездов, поэтому станция не является барьером для расширения объема перевозок.

Иллюстрация 1: Железнодорожная станция порта Баку



Слабые стороны (барьеры)

W1. Текущее состояние материальной базы – неудовлетворительное. Это означает, что необходимо рассмотреть вопрос обновления станции в случае увеличения объемов перевозок в будущем.

W2. На сегодняшний день время в пути от Баку до границы составляет 14-16 часов.

Иллюстрация 2: Краны в Бакинском порту



Возможности

О1. Строительство нового порта и новой станции в Аляте предполагает хорошие возможности для обновления железнодорожных мощностей до уровня, необходимого для существующих и прогнозируемых объемов перевозок;

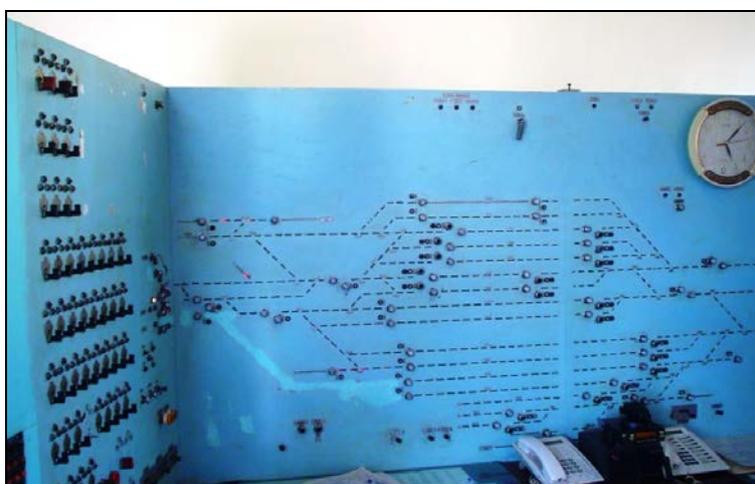
О2. Создание логистической платформы в Аляте позволит расширить спектр услуг, предоставляемых перевозчикам и клиентам, в связи с чем ожидается увеличение общего объема перевозок;

О3. Стремление перевозчиков к сокращению затрат на перевозки вынуждает их отправлять грузы железнодорожным, а не автомобильным транспортом.

О4. В процессе реализации находится проект строительства железной дороги между Баку, Тбилиси и Карсом.

О5. Государственная программа в рамках проекта ВБ предусматривает модернизацию железной дороги для увеличения скорости движения и пропускной способности линии. Предполагается обновление путей и мостов, перевод системы электрификации с 3,3 кВ постоянного тока на 25 кВ переменного тока, модернизация сигнального оборудования. Скорость на линии будет увеличена до 160 км/ч, соответственно, сократится время в пути.

Иллюстрация 3: Центр управления железнодорожной станции Бакинского порта



Угрозы

T1. Основная масса перевозок из/в Баку осуществляется из/в Туркменбаши. Колебания экономических потребностей Туркменистана могут серьезно влиять на общий объем перевозок Баку.

T2. Большая часть судов, заходящих в Баку, принадлежит компании КАСПАР. Наличие большего числа компаний-перевозчиков позволило бы увеличить эффективность перевозок и, соответственно, снизить транспортные затраты.

T3. Максимальная масса грузовых поездов, проходящих по Азербайджанской железной дороге, была снижена из-за изношенности подвижного состава. Это и другие потенциальные ограничения могут способствовать увеличению затрат и сокращению эффективности железнодорожных перевозок.

T4. Сложные бюрократические процедуры замедляют движение поездов, фактически сокращая пропускную способность станции и увеличивая стоимость транзита.

T5. Объемы перевозок будут оставаться на низком уровне в случае продолжения мирового экономического кризиса.

T6. В советское время объем перевозок в направлении Ирана составлял 200-300 пар вагонов каждый день, при этом движение осуществлялось по ветке, проходящей через Армению. В настоящее время она закрыта.

В. Железнодорожная линия Баку - Грузинская граница

Протяженность линии Баку – Грузинская граница (Беюк-Кесык) составляет около 503 км. Линия является двухпутной (за исключением одного однопутного моста в Пойлу), электрифицированной и оснащена автоматической системой блокировки.

Максимальная скорость на линии составляет 80 км/ч, максимальная нагрузка на ось - 23 тонн.

Станции оборудованы электрическими стрелочными переводами, за исключением трех станций с ручными стрелочными переводами.

Протяженность участков между станциями (от станции до станции) варьируется от 8,6 км до 14,2 км.

Текущая пропускная способность линии составляет 45 пар поездов в сутки;

Текущий трафик на линии:

20 пар в сутки – международные грузовые поезда (из которых лишь 3-10 вагонов идут из России)

1 пара в сутки – международный пассажирский поезд

10-12 пар в сутки – местные грузовые поезда

5 пар в сутки – местные пассажирские поезда

| Сильные стороны (S) | Слабые стороны (W) |
|--|--|
| <p>S1. Автоматическая система блокировки на линии</p> <p>S2. Система диспетчерского контроля на линии</p> <p>S3. Электрификация линии</p> <p>S4. Двухпутная линия (за исключением однопутного моста через реку Пойлу)</p> <p>S5. Большинство станций на линии оборудованы автоматическими стрелочными переводами</p> <p>S6. План модернизации железной дороги</p> <p>S7. Отдельные значимые операции осуществляются на станции</p> | <p>W1. Слишком много технических остановок для смены локомотивов и машинистов</p> <p>W2. Максимальная скорость по линии слишком низка</p> <p>W3. Ограничение скорости на стрелочных переводах станций</p> <p>W4. Сокращение максимальной массы поездов с 3500 т до 2800 т</p> <p>W5. Устаревший подвижной состав (около 1/3 на ремонте)</p> <p>W6. Большой уклон на участке Далимамадлы – Куракчай требует двух локомотивов для тяги</p> <p>W7. Экспорт из Азербайджана и транзитные грузы из Средней Азии направляются в Поти в товарных вагонах по низким железнодорожным тарифам, в то время как поступающие контейнеры возвращаются в черноморские порты Грузии пустыми.</p> |
| Возможности (O) | Угрозы (T) |
| <p>O1. Новый Бакинский порт Баку и новая логистическая платформа в Аляте</p> <p>O.2 Новая линия сообщения между Грузией и Турцией</p> <p>O3. Маршрутные поезда между Черным и Каспийским морями</p> <p>O4. Снижение объемов движения по сравнению с 2008 годом (-30%), но некоторое увеличение за последние месяцы</p> <p>O5. Перевозчики стремятся сократить объем грузоперевозок из Европы в Азию автомобильным транспортом</p> | <p>T1. Пограничные таможенные процедуры занимают длительное время</p> <p>T2. В будущем различное энергоснабжение на линии между Азербайджаном и Грузией</p> <p>T3. Линия в направлении Ирана не функционирует</p> <p>T4. Бюрократия</p> <p>T5. Снижение объемов мировой торговли</p> <p>T6. Строительство новой автомагистрали</p> <p>T7. Конкуренция с другими видами транспорта и другими коридорами</p> |

Сильные стороны

- S1. Автоматическая система блокировки, соответствующая высокому уровню пропускной способности на линии.
- S2. Система диспетчерского контроля на линии, соответствующая низкому уровню затрат и высокому уровню пропускной способности на линии.
- S3. Электрификация линии позволяет локомотивам тянуть более тяжелые поезда, в отличие от дизельных тепловозов. Это означает более низкий уровень затрат (при достаточном трафике) и более высокий уровень пропускной способности поездов на линии.
- S4. Двухпутная колея увеличивает ежедневную пропускную способность на линии. Однако единственная однопутная секция снижает пропускную способность на данном участке и, соответственно, на всей линии.
- S5. Автоматические стрелочные переводы вместе с системой диспетчерского контроля означают низкий уровень затрат и высокий уровень пропускной способности на линии.
- S6. План АГЖД по модернизации железной дороги, который будет реализован, позволит устранить некоторые из перечисленных ниже слабых сторон.
- S7. На станции проводится таможенная очистка по импорту/экспорту, в то время как операции по транзитным перевозкам производятся в порту.

Слабые стороны (барьеры)

- W1. Смена локомотивов – операция, требующая значительного времени и увеличивающая общие затраты на перевозки. Иногда это связано с техническими причинами, например, с необходимостью не перегружать двигатели локомотива на слишком длинных дистанциях, для чего делаются остановки, обеспечивающие снижение температуры двигателей. Такая практика типична для старых локомотивов. В остальном смена локомотивов регулируется лишь правилами эксплуатации, которые не связаны с техническими причинами. В таком случае отмена остановок для смены локомотивов позволит снизить время транзита приблизительно на 30 минут на каждую смену. Затраты будут снижены за счет экономии в результате использования меньшего количества машинистов, локомотивов и подвижного состава, меньшей численности персонала и складских площадей на станциях и т.д.
- W2. Слишком низкая максимальная скорость увеличивает суммарные расходы на перевозки из-за более длительного времени использования персонала и техники, что снижает привлекательность железнодорожных перевозок. Для увеличения максимальной скорости на всем протяжении линии необходим план модернизации с рекомендациями в отношении решений инфраструктурных проблем – таких как изношенность путей, отсутствие необходимой грунтовой основы, несущей нагрузку, и др.
- W3. Ограничение скорости на участках стрелочных переводов из-за недостаточного техобслуживания или из-за изношенности самих переводов. Частое торможение и ускорение приводит к излишним затратам энергии и износу подвижного состава. Как было упомянуто в пункте W2, в таком случае необходима разработка плана модернизации.
- W4. Сокращение максимальной массы поездов с 3500 до 2800 тонн связано с изношенностью локомотивов. Это приводит к повышению транспортных расходов в расчете на тонну и к увеличению числа поездов для перевозки одной и той же массы грузов.

Иллюстрация 4: Линия Баку - Грузинская граница



W5. В связи с высокой степенью износа подвижного состава увеличиваются расходы на его техобслуживание, а число имеющихся в распоряжении вагонов снижается. Оба фактора ведут к повышению транспортных затрат.

W6. Большой угол уклона на участке Далимамадлы – Куракчай ограничивает максимальную массу на всем протяжении коридора или же требуется подключение двух локомотивов на этом участке. Подключение двух локомотивов ведет к увеличению транспортных затрат и длительности транзитных перевозок.

W7. Небольшие объемы экспорта из Азербайджана и более значимые объемы транзитных грузов из Средней Азии (в основном, сырье и тяжелые грузы, такие как алюминий из Таджикистана) перевозятся в Поти в грузовых вагонах по дешевым железнодорожным тарифам, в то время как прибывающие контейнеры отправляются обратно в черноморские порты Грузии пустыми.

Возможности

O1. Новый порт и новая логистическая платформа в Аляте дают хорошие возможности для строительства железнодорожных сооружений, позволяющих эффективно обслуживать существующие и прогнозируемые объемы перевозок.

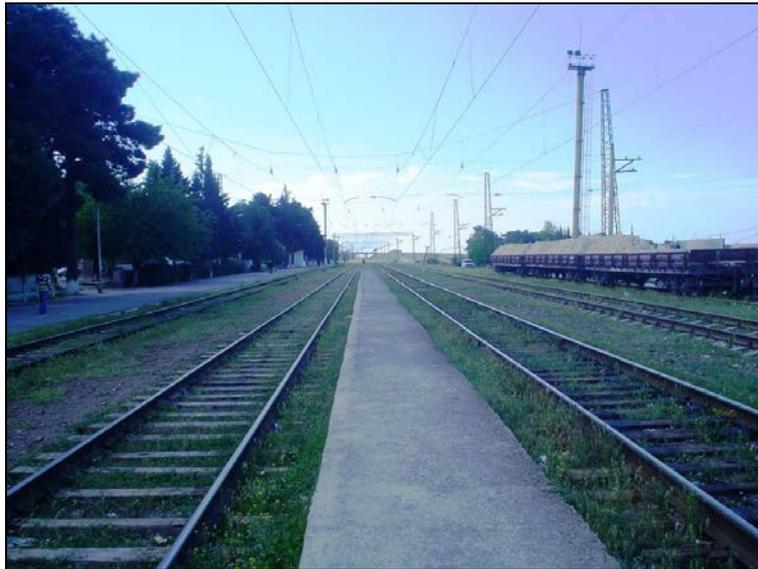
O2. Новое железнодорожное сообщение между Грузией и Турцией будет способствовать увеличению объемов перевозок из порта и в порт.

O3. Блок-поезда из Грузии/в Грузию предоставят широкие возможности для перевозчиков, которые стремятся увеличить объем грузов, перевозимых по железной дороге, благодаря более быстрой и дешевой транспортировке.

O4. Последние данные свидетельствуют об увеличении объемов перевозок в последние месяцы после значительного снижения объемов в 2008 году.

O5. Стремление перевозчиков к уменьшению транспортных расходов подталкивает их к тому, чтобы перевозить грузы железнодорожным, а не автомобильным транспортом.

Иллюстрация 5: Станция на линии Баку - Грузинская граница



Угрозы

T1. Приграничные таможенные процедуры занимают слишком много времени как с азербайджанской, так и с грузинской стороны: простои длятся до трех дней с обеих сторон границы. Кроме того, сейчас по отношению к азербайджанским импортерам в Азербайджан введено требование сопровождения грузов при пересечении границы – в зависимости от типа и стоимости груза.

Если процедуры не будут упрощены, это может привести к стабильно высокой суммарной стоимости перевозок для перевозчиков.

T2. В Азербайджане планируется перевод системы электроснабжения с напряжения 3 кВ на 25 кВ. Такой переход является преимуществом для железной дороги, поскольку это позволит увеличить мощность локомотивов, но, с другой стороны, это потребует смены локомотивов на границе с Грузией. В настоящее время смена локомотивов связана лишь с организацией обслуживания, и есть возможность достичь соглашения об отмене такой смены, что позволит значительно сократить время простаивания на границе.

T3. Линия в направлении Ирана через Армению в настоящее время не функционирует, что ведет к потере объемов перевозок.

T4. Сложные бюрократические процедуры замедляют движение поездов, фактически снижая пропускную способность железной дороги и увеличивая транзитные затраты.

T5. Объемы грузовых перевозок будут оставаться на низком уровне в случае продолжения мирового экономического кризиса.

T6. Строительство новой автомагистрали может привести к тому, что перевозки будут осуществляться автомобильным, а не железнодорожным транспортом.

T7. Высокие расходы на транзитные перевозки (включая железнодорожные тарифы), отсутствие четкого расписания транзитных перевозок из Баку в Туркменбаши, таможенные правила, согласно которым таможенная очистка частичных партий грузов, перевозимых вагонами, в пунктах назначения крайне затруднена, вынуждают некоторых перевозчиков полностью избегать Центрального коридора во время навигационного периода (с апреля по октябрь) и отправлять штучные грузы

чартерными судами «море-река» из Турции через Черное море по Волго-Донскому каналу, а потом на юг через Каспийское море в туркменский порт. Согласно данным портового управления Потти, их потери и, соответственно, потери коридора ТРАСЕКА превышают 300 тыс. тонн в год.

Из-за отсутствия сотрудничества между грузинским и азербайджанским операторами железных дорог между двумя странами отсутствует регулярное движение грузовых блок-поездов, за исключением некоммерческих операций НАТО между Потти и Баку. Также не существует единой информационной системы, которая позволяла бы потребителям отслеживать местонахождение их грузов по всему железнодорожному маршруту Центрального коридора. Эти два аспекта представляют собой серьезный недостаток ТРАСЕКА по сравнению с Северным коридором через Россию.

По указанным выше причинам поток контейнерных перевозок в Среднюю Азию и обратно уходит в сторону через Бандар-Аббас (откуда грузы перевозятся в пункты назначения автомобильным транспортом), украинские порты (Одесса и Ильичевск, далее по железной дороге через Россию), прибалтийские порты (оттуда контейнерным блок-поездом «Балтика Транзит» в Казахстан).

Иллюстрация 6: Поезд на линии Баку - Грузинская граница



Источник: Jane's World Railways 2008-2009