

## SWOT-анализ железнодорожных проектов в Украине

### Железнодорожная станция Одесса Порт

Украина обладает наибольшим потенциалом морских портов среди всех стран Черноморского региона. Вдоль побережья Черного и Азовского морей расположено 19 торговых морских портов. Наиболее крупный комплекс формируют три порта – Южный, Одесса и Ильичевск (с Севера на Юг).

На пересечении железнодорожных веток этого портового комплекса расположен мультимодальный терминал «Одесса-ЛИСКИ» – вблизи села и железнодорожной станции Усатово, откуда идут прямые автомобильные дороги к трем портам.

Сильные стороны (S)	Слабые стороны (W)
<p>S1. Станция соединена с восточной и северной стороны с двумя сортировочными станциями</p> <p>S2. Автоматические стрелочные переводы</p>	<p>W1. Текущая обработка грузов близка к максимальной пропускной способности</p> <p>W2. Нет пространства для будущего расширения железнодорожной станции.</p> <p>W3. Нет рельсового пути под причальными кранами, обслуживающими контейнерные суда</p> <p>W4. Нет железнодорожного паромы</p> <p>W5. Подъезды перегружены, имеются проблемы движения грузовых автомобилей и поездов на одном уровне</p>
Возможности (O)	Угрозы (T)
<p>O1. Улучшение сигнальной системы железнодорожной станции</p> <p>O2. Усовершенствование автоматических систем в целях сокращения времени на процедуры</p> <p>O3. Расширение порта в сторону моря (может быть угрозой)</p> <p>O4. Строительство сухого порта и организация сообщения с ним</p> <p>O5. Запуск нового терминала Ро-Ро</p> <p>O6. Эксплуатация поездов, в которых все вагоны имеют одинаковый пункт отправления и пункт назначения (напр. «Викинг»)</p> <p>O7. Стремление перевозчиков к снижению расходов на транспортировку грузов из Европы в Азию подталкивает их к перевозкам железнодорожным, а не автомобильным транспортом.</p>	<p>T1. Бюрократия</p> <p>T2. Большое количество заинтересованных сторон (УЗ, руководство порта, таможня, экспедиторы, государственные органы (санитарная служба, служба охраны окружающей среды, и т.д.)</p> <p>T3. Тарифы определяются Министерством Инфраструктуры</p> <p>T4. Нехватка вагонов при высоком уровне трафика</p> <p>T5. Общая неконкурентоспособность железнодорожного транспорта</p> <p>T6. Колебания объемов мировой торговли</p>



## **Возможности**

О1. Усовершенствование сигнальной системы станции поможет сократить время железнодорожных операций и увеличить максимальную пропускную способность станции.

О2. Также как и в пункте О1, усовершенствование автоматических систем управления грузами и вагонами позволит сократить время железнодорожных операций и увеличить максимальную пропускную способность станции.

О3. Расширение дока в направлении моря позволит увеличить объемы перевозок. Тем не менее, в соответствии с пунктом W1, в границах самой железнодорожной станции невозможно управлять более значительными, чем в настоящее время, объемами перевозок. Таким образом, с этой точки зрения увеличение объемов перевозок необходимо рассматривать с осторожностью.

О4. Сухой порт – это удачное решение проблемы нехватки дополнительных мощностей железнодорожной системы.

О5. Запуск нового терминала Ро-Ро позволит повысить объемы перевозок. Опять-таки, в соответствии с пунктом W1, в границах самой железнодорожной станции невозможно управлять более значительными, чем в настоящее время, объемами перевозок. Таким образом, с этой точки зрения увеличение объемов перевозок необходимо рассматривать с осторожностью.

О6. Эксплуатация поездов, в которых все вагоны имеют одинаковый пункт отправления и пункт назначения, позволит упростить таможенные процедуры и процедуры контроля, что позволит сократить время и удешевить железнодорожные услуги.

О7. Стремление перевозчиков к снижению расходов на транспортировку грузов подталкивает их к перевозкам железнодорожным, а не автомобильным транспортом.

### **Иллюстрация 2: Железнодорожная станция Одесса-Порт**



**Иллюстрация 3: Вид на Одесский порт**



### **Угрозы**

T1. Сложные бюрократические процедуры замедляют обработку поездов, де-факто снижая пропускную способность станции и увеличивая затраты на транзит через порт.

Кроме того, невозможность спрогнозировать длительность таможенных процедур приводит к тому, что клиенты не могут своевременно заказать платформы и вагоны.

T2. Слишком большое количество заинтересованных сторон имеет тот же эффект, что и в пункте T1.

T3. Из-за навязывания тарифов Министерством транспорта экономическая и финансовая ситуация нестабильна.

T4. Нехватка вагонов остается фактором риска, если объем перевозок снова возрастет.

T5. Страх хищений грузов, довольно длительное время транзита (24 часа из Одессы в Киев из-за многочисленных остановок и маневров) и отсутствие финансовых льгот подталкивают клиентов к использованию автомобильного транспорта везде, где это возможно.

T6. Объемы грузов останутся на низком уровне в случае продолжения мирового экономического кризиса.

**Иллюстрация 4: Контейнеровоз в Одесском порту**

