

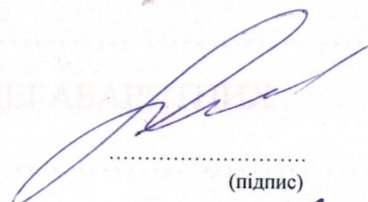
**СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВОЛОДИМИРА ДАЛЯ
Інститут транспорту та будівництва
Кафедра логістичного управління та безпеки руху на транспорті**

**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до кваліфікаційної роботи
освітньо-кваліфікаційного рівня магістр**

галузі знань 27 – «Транспорт»
спеціальності 273 «Залізничний транспорт». Інтероперабельність і безпека на залізничному транспорті

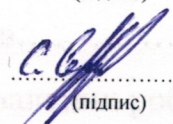
на тему: «Підвищення інтероперабельності залізничних перевезень негабаритних вантажів»

Виконав: студент групи ІБЗТ-19зм
Єжков Є.Ю.



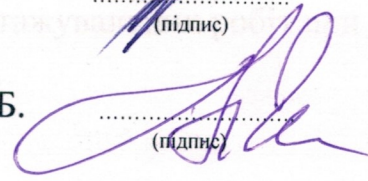
.....
(підпис)

Керівник: доц. Семенов С.О.



.....
(підпис)

Завідувач кафедри: проф. Чернецька-Білецька Н.Б.



.....
(підпис)

Рецензент: Волкова Н.В.

.....
(підпис)

ВСТУП

Актуальність теми

На сьогоднішній день перевезення негабаритної техніки є однією з основних проблем, з якими доводиться стикатися підрядникам будівельних, автомобільних і промислових компаній.

Дуже важливо, щоб процес роботи на різних об'єктах був організований таким чином, щоб спеціалізована техніка доставлялася на місце призначення вчасно і вже в тому стані, в якому вона буде використовуватися. Тому перевезення негабаритних вантажів є дуже актуальною задачею.

Залізниця є основною організаційною ланкою на залізничному транспорті. Найбільш важливим аспектом перевезень негабаритних вантажів є забезпечення їх безпеки.

Процес впровадження залізничної інтероперабельності включає:

Встановлення єдиних правових норм, щодо процедур перевірки застосування основних вимог по безпеці, технічній сумісності, надійності.

Застосування єдиної процедури для експлуатації поїздів по одній і тій же інфраструктурі.

Для зменшення бар'єрів між транспортними системами в Європі використовується принцип інтероперабельності різних видів транспорту.

Інтероперабельність дозволяє залізницям більш ефективно конкурувати з іншими видами транспорту. Це зменшує витрати та забезпечує безпечний та безперебійний рух поїздів по всій Європі шляхом встановлення загальних стандартів та процесів оцінювання.

Дослідники вважають, що одним з найбільш важливих і актуальних завдань транспортної галузі на сьогодні є розвиток тісної координації і взаємодії залізниць в країнах Європейського Союзу на основі широкого впровадження логістичних підходів, автоматизованих систем управління перевізним процесом, розвитку нових технологій.

Мета і завдання дослідження. Метою дипломної роботи магістра є забезпечення принципів інтероперабельності перевезень негабаритних вантажів шляхом удосконалення факторів процесів перевезень «вантаж-кріплення- рухомий склад».

Для досягнення поставленої мети були визначені задачі дослідження:

- провести аналіз інтероперабельності стосовно залізничних перевезень;
- провести аналіз специфіки перевезень негабаритних вантажів залізничним транспортом;
- провести аналіз необхідності використання спеціальних пристосувань при навантажно-розвантажувальних роботах при перевезеннях негабаритних вантажів (сталевих труб).

Об'єкт дослідження – технологічні процеси перевезень негабаритних вантажів.

Предмет дослідження – підвищення ефективності перевезень негабаритних вантажів.

Методи дослідження: у дослідженнях використані методи порівняльного аналізу та математичного моделювання.

Наукова новизна отриманих результатів:

- визначено основні напрямки вдосконалення перевезень негабаритних вантажів, що забезпечують зв'язок факторів процесів перевезень негабаритних вантажів «вантаж-тара-кріплення-рухомий склад»;
- запропоновано удосконалення перевезень негабаритних вантажів за рахунок застосування спеціальних захватів при вантажувально-розвантажувальних роботах.

Практичне значення отриманих результатів полягає у впровадженні науково обґрунтованих методів і практичних рекомендацій щодо вдосконалення технологій перевезень негабаритних вантажів.

Апробація результатів дипломної роботи магістра. Результати роботи доповідались на Всеукраїнській науково-практичній конференції

«Логістичне управління та безпека руху на транспорті», що відбулася 1-2 грудня 2020 року у м. Северодонецьк.

Публікації. Єжков Є.Ю. Організація взаємодії залізничного та морського транспорту [Текст] / Є.Ю. Єжков, С.О. Семенов, Л.В. Двуреганська, Т.Ю. Калмикова // Логістичне управління та безпека руху на транспорті: збірник наукових праць науково-практичної конф. – 2020. - С. 147-150.

1. ІНТЕРОПЕРАБЕЛЬНІСТЬ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Залізничні перевезення, як основа розвитку економіки країни

Транспортний сектор відіграє важливу роль у економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення.

Дослідники вважають, що одним з найбільш важливих і актуальних завдань транспортної галузі на сьогодні є розвиток тісної координації і взаємодії усіх видів транспорту на основі широкого впровадження логістичних підходів, автоматизованих систем управління перевізним процесом, розвитку нових технологій. Саме удосконалення цих складових дасть змогу повністю реалізовувати транзитні можливості країни.

Інтеграція України в Європейську залізничну систему потребує значних змін на усіх рівнях та структурах ДП «Укрзалізниця». Сучасний розвиток логістичних технологій передусім пов'язаний з впровадженням інтероперабельності – спроможності об'єктів (пристроїв, механізмів тощо) до сумісної роботи (взаємодії) незалежно від виробника, що передбачає можливість заміни об'єктів, які використовуються, на аналогічні, отримані від іншого виробника [3, 4]. При цьому виділяють два рівні інтероперабельності:

- нижчий (технічна інтероперабельність) – властивість систем або їх компонентів до взаємодії (до обміну інформацією та до використання цієї інформації);

- вищий (організаційна інтероперабельність) – спроможність різних бізнес-суб'єктів, бізнес-об'єктів та бізнес-процесів, які використовують різну інфраструктуру, до узгодженого функціонування на підставі обміну інформацією, що передбачає формування узгоджених потоків робіт і набору послуг, які надаються на вимогу, а також формування механізму ідентифікації та оцінювання пріоритету таких послуг на різних рівнях.

Технічна інтероперабельність досягається спроможністю різних машин і механізмів до сумісного функціонування, а організаційна інтероперабельність - це спроможність людей до спільної цілеспрямованої діяльності (рис. 1.1).

Інтероперабельність у застосуванні до залізничного транспорту передбачає здатність транс'європейської системи залізниць забезпечувати безпечний та безперервний рух поїздів, що відповідає експлуатаційним вимогам до цих ліній. Ця її здатність має ґрунтуватися на сукупності регламентних, технічних та експлуатаційних умов, що мають бути виконані з метою задоволення основоположних вимог [5].

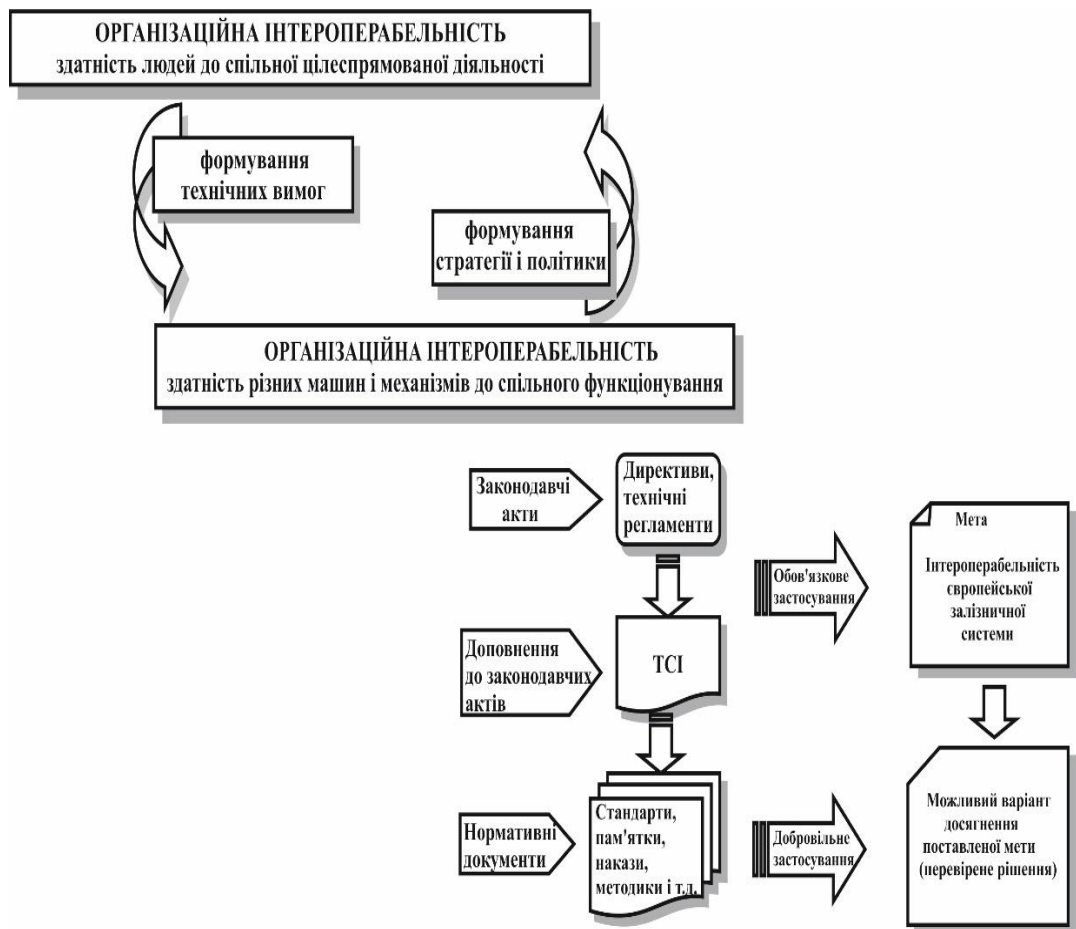


Рис. 1.1- Рівні інтероперабельності

Впровадження інтероперабельності на залізничному транспорті насамперед передбачає створення нових стандартів, спрямованих на забезпечення сумісності вітчизняного рухомого складу з західноєвропейським, а роботи з гармонізації технічних вимог та адаптації залізничного транспорту для його інтеграції в європейську та світову транспортні системи у даний час є актуальними та необхідними.

Оскільки однією з особливостей залізничної системи, на відміну від інших видів транспорту, є сильна взаємозалежність між стаціонарним обладнанням (інфраструктурою) і рухомим складом, то крім ширини колії, проблеми інтероперабельності залізничних систем, пов'язанні зі старим національним законодавством, стосуються також сигналізації, електрифікації, довжини поїздів, габаритів, тощо [3, 6].

Для вирішення питань взаємодії та інтеграції системи 1520 мм в Європейську залізничну систему і вироблення відповідних рекомендацій, за ініціативи ЄС і країн Балтії, Єврокомісією у 2006 р. була створена Контактна група OC3/ERA, куди увійшли експерти-члени Організації Співробітництва Залізниць (OC3) (країн-членів ЄС і третіх країн) і співробітники Європейського Залізничного Агентство (ERA) [3, 7].

Основними задачами Контактної групи стали:

- аналіз технічних вимог для технічної та експлуатаційної сумісності залізничної системи 1520 мм;
- порівняння цих вимог з основними параметрами залізничної системи 1435 мм;
- підготовка технічної інформації, що стане основою для відображення основних параметрів залізничної системи 1520 мм у технічних специфікаціях інтероперабельності (TCI) ЄС - технічних вимогах щодо сумісності, виконання яких є обов'язковим для усіх членів ЄС.

На сьогодні Контактною групою проведений аналіз параметрів, що є визначальними для збереження технічної та операційної сумісності

залізничної системи колії 1520 мм і 1435 мм на кордоні СНД-ЄС, для підсистем:

- Інфраструктура. Колія і колійне господарство;
- Енергозбереження;
- Сигналізація, централізація, блокування і зв'язок;
- Пасажирські вагони;
- Локомотиви та моторовагонний рухомий склад;
- Експлуатаційна діяльність і управління рухом.

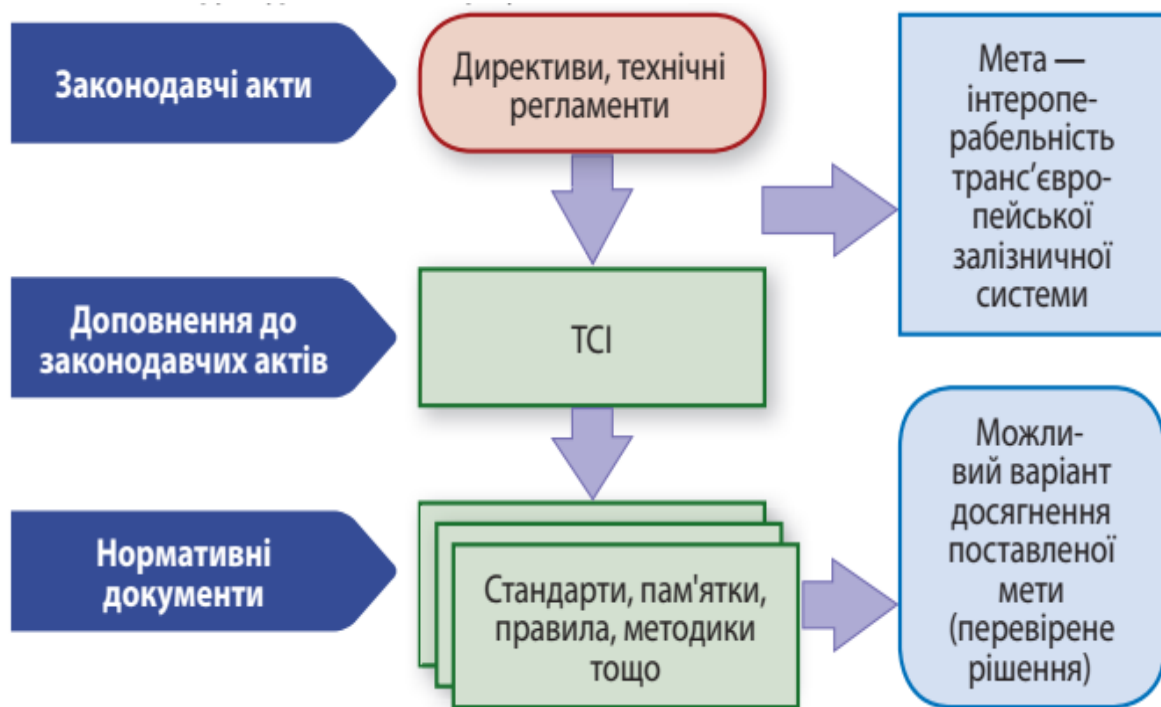


Рис. 1.2- Структура технічного регулювання

Безумовно прогрес у досягненні відповідності систем є повільним процесом. Оскільки довгий термін служби залізничної інфраструктури та рухомого складу, а також необхідність збереження інвестицій у цьому секторі на прийнятному рівні, не дозволяють різке прийняття кардинальних рішень, Єврокомісія робить акцент на поступовому впровадженні технічних

специфікацій, які будуть мати корисний ефект у короткостроковій і середньостроковій перспективі.

Розуміючи, що відсутність технічного узгодження двох залізничних систем останні десятиріччя сповільнює нарощування, передусім, обсягів вантажних перевезень, ЄС виділяє значні ресурси для забезпечення сумісності та можливості поїздів рухатися без значних затримок від початку до кінця по всій залізничній мережі Європи.

На конференції «Питання розвитку і гармонізації систем технічного регулювання» у доповіді «Взаємна інтеграція залізничних систем 1520/1435. Балтійський фактор» Президент ДАТ «Латвійская железная дорога» Угіс Магоніс підкреслив, що для країн Балтії основні складнощі під час впровадження євростандартів полягали в тому, що Технічні Регламенти ЄС розроблені виключно для залізничної системи 1435, а стандарти системи 1520 не прийняті на рівні ЄС. Для України підписання Угоди про асоціацію між ЄС та Україною передбачає у галузі залізничного транспорту прийняття таких вимог [3]:

- впровадження високошвидкісного руху;

- регулювання і доступ до інфраструктури відповідно до Директиви 91/440/ЄС щодо розвитку залізничного транспорту у Співтоваристві, Директиви 95/18/ЄС про ліцензування залізничних підприємств, Директиви 2001/14/ЄС щодо розвитку залізничного транспорту у Співтоваристві і Регламенту (ЄС) 913/2010 щодо європейської залізничної мережі для вантажоперевезень, що встановлює правила створення і організації міжнародних залізничних коридорів для вантажних перевезень;

- встановлення технічних умов і безпеки відповідно до Директиви 2004/49/ЄС про безпеку залізниць у Співтоваристві, Директиви 2007/59/ЄС щодо сертифікації машиністів поїздів залізничної системи Співтовариства, Директиви 2008/68/ЄС щодо перевезення небезпечних вантажів і Постанови (ЄС) 1192/69 про загальні правила нормалізації рахунків залізничних підприємств;

-забезпечення інтероперабельності залізничного комплексу України з тим, що склався в Європі, відповідно до Директиви 2008/57/ЄС щодо сумісності систем залізничного транспорту у Співтоваристві;

-впровадження комбінованих перевезень відповідно до Директиви 92/106/ЄЕС про розробку загальних правил деяких видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами.

Реалізація цих вимог має сприяти розвитку залізничного транспорту України та його органічному приєднанню до європейського залізничного комплексу. Частково вони вже враховані під час розробки нормативних документів, що регулюють функціонування залізничного транспорту.

До основних цілей залізничної інтероперабельності можна віднести наступне:

- усунення технічних бар'єрів у взаємній торгівлі;
- підвищення рівня безпеки залізничної продукції;
- зменшення втрат (фінансових і часових) на підтвердження безпеки цієї продукції;
- посилення відповідальності виробників і постачальників щодо безпеки продукції.

1.2. Співпраця в питаннях інтероперабельності з країнами ЄС

Головним зовнішньополітичним пріоритетом України у даний час є євроінтеграція. В рамках цього процесу створюється ефективна платформа для співпраці в рамках Східного партнерства для покращення транспортних сполучень між Європейським Союзом та його сусідами. Необхідність збільшення ефективності і зниження собівартості перевезень привела до застосування нових технологій і розвитку широкої транспортної мережі, нових транспортних коридорів.

Подальша розбудова та поглиблення взаємовідносин між Україною та ЄС, що здійснюються на принципах політичної асоціації та економічної

інтеграції, сприятиме впровадженню кращих європейських стандартів у сфері інфраструктури.

Для зменшення бар'єрів між транспортними системами в Європі використовується принцип інтероперабельності різних видів транспорту.

Інтероперабельність дозволяє залізницям більш ефективно конкурувати з іншими видами транспорту. Це зменшує витрати та забезпечує безпечний та безперервний рух поїздів по всій Європі шляхом встановлення загальних стандартів та процесів оцінювання.

Інтероперабельність від англ. *Interoperability* – (здатність до взаємодії). З розвитком спільного європейського ринку транспортних послуг з'явилася необхідність в стандартизації технічних рішень. До недавнього часу така стандартизація була предметом регулювання окремих держав.

Разом з тим становлення міжнародного ринку перевезень з самого початку існування залізниць вимагало уніфікації основних технічних рішень. По перше це стосувалося рухомого складу, а також колій, як основного елементу інфраструктури, які сприяють визначальному впливу на забезпечення мінімальної інтероперабельності (експлуатаційної сумісності) залізниць.

Щодо інших облаштувань, таких як, наприклад, системи електропостачання та забезпечення безпеки руху, з часом в окремих країнах Європейського Союзу з'явилися значні розбіжності в технічних рішеннях, так що в організації руху тягового рухомого складу в міжнародному сполученні з'явилися серйозні перешкоди.

Початок процесу уніфікації технічних і експлуатаційних рішень в галузі залізничного транспорту поклала Директива ЄС 96/48 від 23 липня 1996 року про експлуатаційну сумісність транс'європейської високошвидкісної системи, доповнена пізніше Директивою 2001/16 від 19 березня 2001 року, що стосується інтероперабельності мережі стандартних залізниць. Зупинка в розвитку цього процесу могла б мати негативний вплив на розвиток залізниць в Європі.

Залізнична інтероперабельність (сумісність) - це здатність транс'європейської системи залізниць забезпечувати безпечний та безперервний рух поїздів, яка відповідає експлуатаційним вимогам до цих ліній. Простіше, це зусилля, які спрямовані на те, щоб зробити можливою експлуатацію всіх систем залізниць, існуючих на Європейському континенті.

В даний час залізнична конкурентоспроможність держав-членів ЄС обмежується відмінностями в устаткуванні, в технологіях, в сигналізації, в правилах безпеки, в системі гальмування, в тяговому струмі і в обмеженнях по швидкості.

Співпраця в питаннях інтероперабельності з країнами ЄС має відповідний сенс для залізниць України. Досвід Балтійських країн показує, що суттєвою допомогою регіону стало фінансування, виділене з фондів ЄС на розвиток залізниць країн Балтії.

Протягом багатьох років Європейський союз намагався поліпшити експлуатаційну сумісність залізничних систем, щоб полегшити створення великого залізничного ринку, що дозволяє вільну конкуренцію.

Його діяльність була зосереджена головним чином на високошвидкісних лініях, оскільки простіше узгодити залізничні мережі, що знаходяться в стадії будівництва. Для сумісності звичайних класичних систем, узгодження матимуть довгостроковий характер, тому що інвестиції в окремих випадках занадто високі, щоб бути рентабельними.

У країнах ЄС залізнична сумісність стосується проектування, будівництва, введення в експлуатацію, модернізації, оновлення, експлуатації та технічного обслуговування залізничних систем. Також однією із особливостей залізничних систем є сильна взаємозалежність між стаціонарним обладнанням та рухомим обладнанням.

Тому, важливі питання сумісності залізничних систем Європи, які розглядаються на міжнародних рівнях - (міжнародний союз залізниць, міжурядова організація залізничних перевезень), якими передбачається використання єдиних технічних стандартів.

Процес впровадження залізничної інтероперабельності включає:

Встановлення єдиних правових норм, щодо процедур перевірки застосування основних вимог по безпеці, технічній сумісності, надійності.

Застосування єдиної процедури для експлуатації поїздів по одній і тій же інфраструктурі.

Пошук рівня технічного узгодження для поступового переходу внутрішнього ринку на спільне обладнання, послуги для поновлення, модернізації і експлуатації залізничної системи.

Одними з найважливіших нормативних документів в Євросоюзі є директиви та TSI (технічні специфікації інтероперабельності). Тому, регламентація норм (встановлення технічних специфікацій) поширювалася на конструкцію рейкової колії, основні вузли і конструкції рухомого складу, його габарити, габарит наближення споруд.

Сьогодні українські залізниці безпосередньо межують і взаємодіють із залізницями Росії, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини, забезпечують роботу по 40 міжнародних залізничних переходах, а також обслуговують українських морські порти Чорноморсько-Азовського басейну. В Україні один з найвищих коефіцієнтів транзитності в Європі. Пріоритетне завдання для України сьогодні - це реалізація свого транзитного потенціалу як сухопутного моста між Європою та Азією.

Що ж стосується технічних характеристик сусідніх держав, то вони такі: Латвія, Литва, Естонія (держави ЄС) мають ширину колії 1520 мм, Фінляндія - колію 1524 мм, Польща і Словаччина - 1435 мм і окремі залізничні лінії з колією 1520 мм. По сухопутних переходах ЄС межує з чотирма державами, які не є її членами.

Це Білорусь, Молдова, Росія та Україна. Країни ЄС і СНД взяли курс на співпрацю в сфері транспортної політики з метою уніфікувати свої залізничні мережі, зробити їх здатними взаємодіяти між собою.

Україна також працює в цьому напрямку. Звичайно, обраний шлях дуже складний і довгий, треба буде розв'язати, крім технічних питань, правові, економічні, питання безпеки і т.і.



Рис. 1.3- Стандарти колій в країнах ЄС

30 липня 2020 року в.о. голови "Укрзалізниці" Іван Юрик і представник німецької компанії Hamburger Hafen und Logistik AG підписали Меморандум про взаєморозуміння та співробітництво з розвитку залізничних перевезень в Україні. Про це повідомила прес-служба Мінінфраструктури.

Меморандум передбачає співпрацю щодо поліпшення якості послуг залізничних перевезень за кількома напрямками: як щодо спрощення адміністративних процедур для прискорення курсування поїздів, так і ряд заходів щодо підвищення ефективності міжнародних перевезень, узгодження

тарифів і забезпечення поліпшеного розподілу операційних і комерційних ризиків.

Незалежно від зміни видів транспорту і складної логістики, здійснювати перевезення вантажу можна буде за одним перевізним документом.

Це оптимізує час і витрати, збільшить обсяги перевезень всередині країни і поліпшить транспортний сервіс.

«Україна заручається підтримкою німецьких колег і профільних фахівців морської та залізничної галузі для обміну досвідом і продовженням розвитку цього напрямку", - прокоментував підписання Меморандуму міністр інфраструктури Владислав Криклій.

Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) є однією з найбільших в Європі портовою та транспортно-логістичною компанією. Підприємство оперує контейнерними терміналами в портах Гамбурга і Одеси, а також в інших містах Центральної та Східної Європи.

Від самого початку роботи Міністерства інфраструктури України у 1992 році одним із головних завдань було налагодження надійних відносин із європейськими колегами і розвиток комфортного та безпечного сполучення.

Україна повинна була стати надійним трансконтинентальним транзитером і партнером для країн-сусідів і діловим партнером Європейського Союзу. У зв'язку з цим на Міністерство покладалася особливо велика відповідальність - збереження існуючих і побудова нових транспортно-логістичних систем сполучення з країнами Європи.

Якщо дивитися на процес транспортування глобально, то інтероперабельність в широкому розумінні цього терміна - це можливість здійснення перевізного процесу з мінімальними витратами часових і фінансових ресурсів з адаптацією і узгодженням параметрів транспортних засобів, транспортного й вантажного обладнання та технологічних процесів.

Загальні інтеграційні процеси у світовій економіці знайшли своє відображення у величезних змінах в сфері транспорту і переміщення товарів:

- в географічному плані - в результаті об'єднання Європи під єдиним прапором ЄС послідувала інтеграція транспортних систем країн, які входять в Європейський Союз. Цьому передувала робота з ліквідації або спрощення фізичних бар'єрів на шляху вантажопотоків у вигляді суттєвого скорочення процедур митного та прикордонного контролю і т.і.

- в технологічному відношенні - перевезення вантажів між різними країнами і, навіть, континентами все частіше здійснюється по єдиному технологічному процесу, на умовах оформлення єдиного транспортного документа, з постійним відстеженням просування вантажу на всьому шляху прямування від відправника до одержувача.

Треба зауважити, що попит на вантажні вагони неухильно знижувався з 80-х років до 2006 року. Відсутність технічного узгодження в останні десятиліття є однією з причин зниження частки залізничного ринку в Європі в порівнянні з дорожнім транспортом. ЄС виділяє, в зв'язку з цим, значні ресурси для забезпечення сумісності і здатності поїздів рухатися від початку до кінця по всій європейській мережі.

Досягнення повної сумісності залізниць в Європі стає метою для середньо- і довгострокових перспектив. Проте, ряд оперативних ключових моментів по з/л сумісності можуть бути вирішені в короткостроковій перспективі. З 2006 року європейська з/л система увійшла в міжнародні вантажоперевезення.

У січні 2007 року ЄС дозволило операторам конкуренцію на внутрішньому ринку в будь-якій країні. Європейський ринок вантажних залізничних перевезень теоретично в даний час повністю лібералізований і спостерігається стійке зростання обсягів вантажних перевезень.

Заміна застарілого парку, підвищення економічної активності та зростання перевезень дозволило IRS оцінити зростаючий попит на вантажні перевезення в Європі на наступні 5 років в 15000-20000 вагонів на рік. Зараз це десь 10000-12000, що нижче попиту.

Необхідність зробити залізничний транспорт більш сумісним зростає, причому не тільки в Європі, але і у всьому світі. Щоб збільшити його частку на ринку потрібно, щоб залізні дороги стали більш конкурентоспроможними. Сьогодні концепція взаємодії (включаючи його різні аспекти, а не тільки сигналізацію і ERTMS і його проекти) знаходиться в центрі будь-якого плану або проекту по розробці залізничної системи.

Перетворення прагнення до взаємодії в реальність, з точки зору транспортного устаткування, інфраструктури і операційних систем, стає все більш пріоритетним для будь-якої залізниці.

Це стосується виробників обладнання, залізничних підприємств та управляючих інфраструктурою, тобто всіх, хто активно беруть участь в розвитку залізничної системи за допомогою міжнародних асоціацій залізниць (UIC, CER, EIM, Unife, et UITP) і органів, які забезпечують їхню політичну підтримку.

Насправді, співпраця - це реальна потреба ринку: здатність забезпечити перевезення пасажирське і вантажне залізничне обслуговування від початку до кінця і без кордонів, за аналогією з авіакомпаніями і дорожнім транспортом.

Для залізниць це означає забезпечення технічної сумісності систем і устаткування управління, загальні правила і процедури, і загальні заходи по стандартизації, адміністрації, торгівлі та соціального обслуговування. Залізничний транспорт сьогодні показує великий потенціал.

Безсумнівний його успіх в таких областях, як послуги високошвидкісного доступу по Європі, і в новому поколінні регіональних і вантажних поїздів. Політичні лідери, як правило, також сповнені рішучості сприяти забезпеченню розвитку залізничного транспорту через його екологічні переваги.

Головне зараз полягає в наданні клієнтам якісних послуг. А це - конкуренція. Функціональна сумісність і міжнародний аспект продукту «залізничні дороги» є важливими компонентами в конкурентоспроможності.

1.3. Законодавча база щодо перевезень залізничним транспортом

Послуги, які надаються підприємствам, організаціям, фізичним особам стосовно перевезень негабаритних вантажів, згідно законам України, підлягають обов'язковій перевірці [20]. При перевірці необхідно дотримуватися стандартів та технічних умов. Відступ від вимог стандартів та технічних умов –це порушення законів, за які несуть покарання особи, що порушують стандарти та технічні умови.

Об'єкти для перевірки надання послуг (перевезень) є наступні:

- документація;
- аналіз договорів;
- управління процесом надання послуг;
- система контролю та випробувань процесу надання послуг;
- управління контрольним та випробувальним обладнанням;
- коригувальні та запобіжні дії;
- підготовка персоналу та його кваліфікаційний рівень;
- маркування послуг та зберігання документів;
- навколишнє середовище, пожежна безпека та охорона праці;
- реєстрація даних про якість та стабільність надання послуг;
- технологічні операції з вантажами;
- технологічні операції з негабаритними вантажами.

Обов'язкова сертифікація на залізничному транспорті розповсюджена на:

1. Залізничний рухомий склад і спеціальний залізничний рухомий склад, їх складові частини, контейнери, спеціалізоване обладнання та елементи інфраструктури.

2. Елементи верхньої будови залізничної колії не загального користування, що примикає до залізничних колій загального користування, і споруди, розташовані на них, спеціальні програмні засоби, що використовуються для організації перевізного процесу.

3. Послуги, що надаються при перевезеннях вантажів, повинні відповідати встановленим вимогам безпеки руху та експлуатації залізничного транспорту, безпеки життя і здоров'я громадян, пожежної безпеки, збереження вантажів, охорони праці, екологічної безпеки, санітарно-епідеміологічним правилам і нормативам та підлягають обов'язковій сертифікації на відповідність зазначеним вимогам, правилам і нормативам.

Організація обов'язкової сертифікації здійснюється органом виконавчої влади в галузі залізничного транспорту відповідно до законів і іншими нормативними правовими актами України.

Об'єктами сертифікації на залізничному транспорті є: продукція, послуги та інші об'єкти (процеси, роботи, системи якості і т.і.). Послуги (послуги) сертифікуються з різних причин. Однак серед них слід виділити дві основні:

Перша - підтвердження безпеки товару для здоров'я і життя людини, його майну та навколишнього природного середовища;

Друга завоювання ринку, тобто підвищення конкурентоспроможності перевезень (послуги).

Перша мета досягається шляхом проведення обов'язкової сертифікації.

Друга - шляхом добровільної сертифікації.

Система сертифікації на транспорті являє собою комплекс систем сертифікації однорідної продукції і послуг з різних напрямків діяльності.

Всі технічні елементи і механізми залізничного транспорту, в тому числі і рухомий склад, підлягають обов'язковій сертифікації. Це пов'язано з тим, що техніка і послуги, якими користуються пасажери, повинні відповідати вимогам охорони праці, безпеки людей і нормам екологічної безпеки.

Сертифікація на залізничному транспорті є підтвердженням безпеки та якості надаваних послуг. На основі угод сертифікат відповідності на дорожньому транспорті є дійсним в регіонах і за кордоном. Для цього сертифікація залізничного транспорту проводиться згідно з міжнародними вимогами і нормами.

До послуг, які підлягають обов'язковій сертифікації на залізничному транспорті, відносять:

- послуги вокзалів, надані пасажиром до відправлення поїзда;
- послуги перевезення пасажирів;
- послуги, якими користуються пасажирів протягом усього шляху слідування;
- послуги транспортно-експедиторські;
- послуги для пасажирів, які прибули до місця призначення.

Всі нові технічні залізничні засоби, які вперше вводяться в експлуатацію, або повертаються після ремонту, проходять процедуру обов'язкової сертифікації.

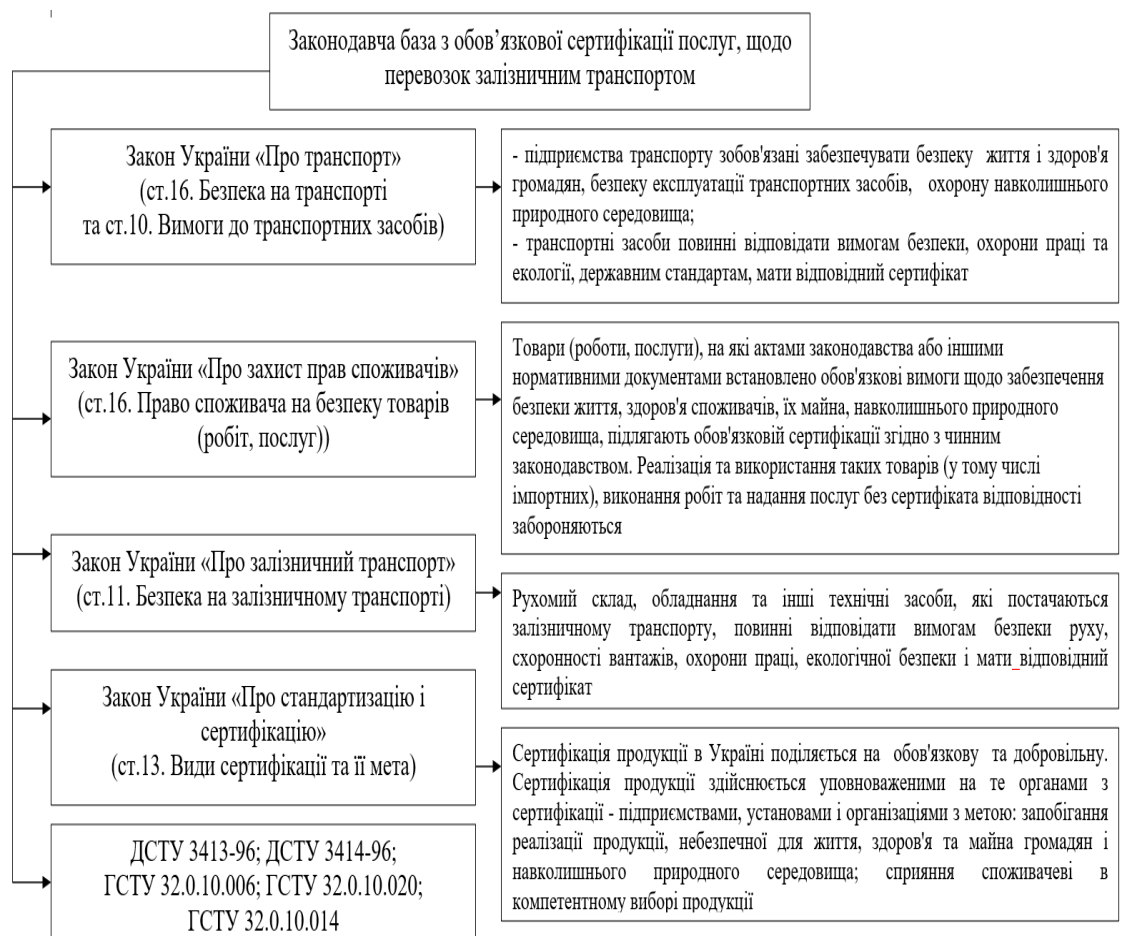


Рис. 1.6- Законодавча база, щодо перевезень залізничним транспортом

Згідно закону України про перевезення негабаритних вантажів визначаються правові, економічні, соціальні засади діяльності, які пов'язані з перевезенням цих вантажів. В цьому законі приводяться терміни та визначення негабаритних вантажів [20]. Суб'єктом перевезення негабаритних вантажів можуть бути підприємства, установи, організації або фізичні особи, які здійснюють перевезення негабаритних вантажів.

Основними напрямками політики України в сфері перевезення негабаритних вантажів є наступні:

- виконання вимог в сфері екологічної, пожежної, радіаційної безпеки, захисту здоров'я людей;

- визначення особливостей регулювання підприємницької діяльності з перевезення негабаритних вантажів, установлення критеріїв, норм, правил, вимог до робіт і послуг, щодо перевезення негабаритних вантажів, контроль за додержанням умов перевезення;

- забезпечення соціального захисту працівників, задіяних в перевезенні негабаритних вантажів.

Для перевезень негабаритних вантажів залізничним транспортом повинні використовуватися тільки технічно справні вагони і контейнери. Вагони і контейнери, що подаються під навантаження негабаритних вантажів, повинні бути в справному технічному і комерційному відношенні.

Вагони перед вантаженням негабаритних вантажів повинні пройти технічне обслуговування, а також огляд у комерційному відношенні.

Вагони пред'являються до технічного обслуговування і огляду тільки в порожньому стані в день початку навантаження в них негабаритних вантажів. Вагони, які використовуються для перевезення негабаритних вантажів повинні бути обладнані колісними парами з підшипниками кочення і композиційними гальмівними колодками. Не можна використовувати для перевезення негабаритних вантажів вагонів або контейнерів, у яких до терміну планового ремонту залишилося менше 15 діб.

Забороняється використання власних або орендованих вагонів і контейнерів, що виробили нормативні терміни експлуатації.

Локомотиви, зайняті перевезеннями негабаритних (небезпечних) вантажів, повинні експлуатуватися в межах ділянок обігу і станцій. Забороняється при перевезеннях негабаритних (небезпечних) вантажів використовувати локомотиви на незакріплених ділянках. У виняткових випадках пропуск локомотивів на незакріплені ділянки дозволяється начальником залізниці.

Локомотиви, зайняті на перевезенні негабаритних та небезпечних вантажів, повинні:

- задовольняти вимогам державних стандартів;
- мати справну локомотивну сигналізацію, автостоп, додаткові пристрої безпеки.

Для забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України залізниці здійснюють міжнародні перевезення у прямому залізничному, прямому змішаному та непрямому міжнародному сполученнях. Перевезення вантажів і пасажирів у прямому і непрямому міжнародному і прямому змішаному сполученнях регулюються чинним законодавством України і міжнародними договорами України. Залізниці при міжнародних перевезеннях мають право на відшкодування витрат, пов'язаних з додатковими послугами, що не передбачені міжнародними договорами, за рахунок вантажовідправника і вантажоодержувача на основі договорів.

Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності, які поставляють продукцію на експорт з перевезеннями її залізницями України, можуть відраховувати частину валютних коштів залізницям у рахунок провізної плати та на відшкодування витрат на додаткові послуги. Обов'язковому продажу іноземної валюти та оподаткуванню коштів в іноземній валюті, одержаних залізницями за міжнародні перевезення, підлягають кошти, що залишилися у залізниць після відрахувань іноземним залізницям, які беруть участь у цих перевезеннях.

Розвиток інфраструктури залізниць щодо транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України. Залізниці повинні здійснювати розвиток інфраструктури транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України, підвищувати пропускну і переробну спроможність прикордонних передаточних пунктів, приводити парк рухомого складу і контейнерів, що виходять на іноземну мережу залізниць, у відповідність з міжнародними стандартами і вимогами.

Міжнародне співробітництво у галузі залізничного транспорту. Здійснення співробітництва з організаціями залізничного транспорту іноземних держав, правовий захист з питань залізничного транспорту України та представництво інтересів України у відповідних міжнародних організаціях залізничного транспорту загального користування покладаються на Укрзалізницю.

Взаємовідносини підприємств залізничного транспорту з власниками залізничних під'їзних колій. Відносини підприємств залізничного транспорту з власниками залізничних під'їзних колій, порядок і умови експлуатації цих колій, обігу рухомого складу, що не належить до залізничного транспорту загального користування, визначаються Статутом залізниць України та укладеними на його основі договорами. Власники залізничних під'їзних колій, споруд та устаткування, вантажно-розвантажувальних комплексів, які не належать до залізничного транспорту загального користування за своїми пропусковими можливостями, повинні забезпечувати необхідні обсяги перевезень, навантаження і розвантаження транспортних засобів, їх зберігання та ефективне користування.

Власники залізничних під'їзних колій здійснюють їх утримання на рівні, що забезпечує безпеку виконання робіт, ефективне використання рухомого складу, збереження вагонного парку та вантажу, який перевозиться. Розвиток існуючих і будівництво нових станцій залізниць у зв'язку з будівництвом або реконструкцією під'їзних колій проводяться власниками цих колій за свій рахунок.

1.4. Висновки за розділом 1

1. Виконано аналіз сучасного стану рівнів інтероперабельності залізниць.
2. Визначено проблеми технічного регулювання з питань інтероперабельності та розглянуто основні етапи вирішення цих проблем.
3. Визначено основні аспекти інтероперабельності на залізничному транспорті, розглянуто основні угоди, що регламентують діяльність України у напрямку гармонізації транспортної системи України та країн ЄС.
4. Проаналізовано законодавчу базу України, щодо перевезень залізничним транспортом.

2. ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕГАБАРИТНИХ ВАНТАЖІВ

2.1. Специфіка негабаритних вантажів

Окремим видом серед всього різноманіття перевезених вантажів залізничним транспортом є перевезення негабаритних вантажів. На сьогоднішній день в цій категорії вантажу особливо потребують будівельні організації, промислові та індустріальні підприємства, автомобільні концерни, сільськогосподарські і лісозаготівельні агрофірми, а також багато інших, для яких перевезення негабариту є необхідністю.

Специфікою залізничного перевезення великогабаритної техніки та негабаритного (нестандартного) вантажу є технічна складність, трудомісткість і максимальна відповідальність у багатьох деталях, без урахування яких безпечно і своєчасне перевезення негабаритного вантажу до місця доставки неможливо [19].

Крім цього, необхідно мати спеціальну техніку для навантаження і розвантаження, володіти певними знаннями, досвідом, високою кваліфікацією і наявністю дозволів для виконання подібного виду робіт.

Транспортування негабаритних вантажів на сьогоднішній день досить затребувано зважаючи на необхідність перевезень різного роду спеціальної, будівельної, сільськогосподарської та іншої техніки, великих цистерн, промислового обладнання та інших негабаритних великовагових вантажів.

Специфіка негабаритних перевезень, крім необхідності задіяти спеціалізований рухомий склад, полягає в багатьох моментах, без урахування яких своєчасна та безпечна доставка негабариту до місця призначення неможлива.

На сьогоднішній день перевезення великогабаритної техніки є однією з основних проблем, з якими доводиться стикатися підрядникам будівельних, автомобільних і промислових компаній. Дуже важливо, щоб процес роботи на різних об'єктах був організований таким чином, щоб спеціалізована техніка

доставлялася на місце призначення вчасно і вже в тому стані, в якому вона буде використовуватися.

Саме поняття «залізничне перевезення негабаритного вантажу» досить ємне. Який вантаж вважати негабаритним? Який вагон необхідний для перевезення негабаритного вантажу? Перелік негабаритних перевезень має великий діапазон негабаритних вантажів. Це можуть бути екскаватори, техніка оборонних підприємств, промислові та проєктні металоконструкції та споруди, сільськогосподарські трактори і комбайни, пожежні машини, гусеничні крани, вантажні автомобілі і автобуси, турбіни, промислові трансформатори, та й багато іншого обладнання.

До перевезень негабаритних вантажів відносять наступні групи перевезень негабаритних вантажів: сільськогосподарська техніка; будівельна техніка; негабаритне обладнання; спеціальна техніка; металеві конструкції (труби різних діаметрів), які будуть розглянуті в роботі з метою удосконалення перевезень.

З огляду на величезне розмаїття негабаритних вантажів, вони поділяються на кілька груп:

- великоваговий вантаж - це вантаж, вага якого перевищує максимально дозволене навантаження на рухомий склад або осі, яке регламентується нормативними правилами;
- великогабаритний вантаж - це вантаж, у якого хоча б один з параметрів геометричного розміру перевищує граничні габаритні норми рухомого складу, регламентовані нормативними правилами;
- довгомірний вантаж - це вантаж, довжина якого виступає за габаритні розміри по довжині платформи більш ніж на 400 мм хоча б з одного боку [19].

При транспортуванні негабаритних вантажів може виникнути багато проблем, які потрібно вирішувати. І добре, коли всі ризики до перевезення негабаритного вантажу, будуть враховані. Від цього залежить безпека

перевезень, схронність вантажу, і головне – життя та здоров'я людей задіяних в складному перевізному процесі.

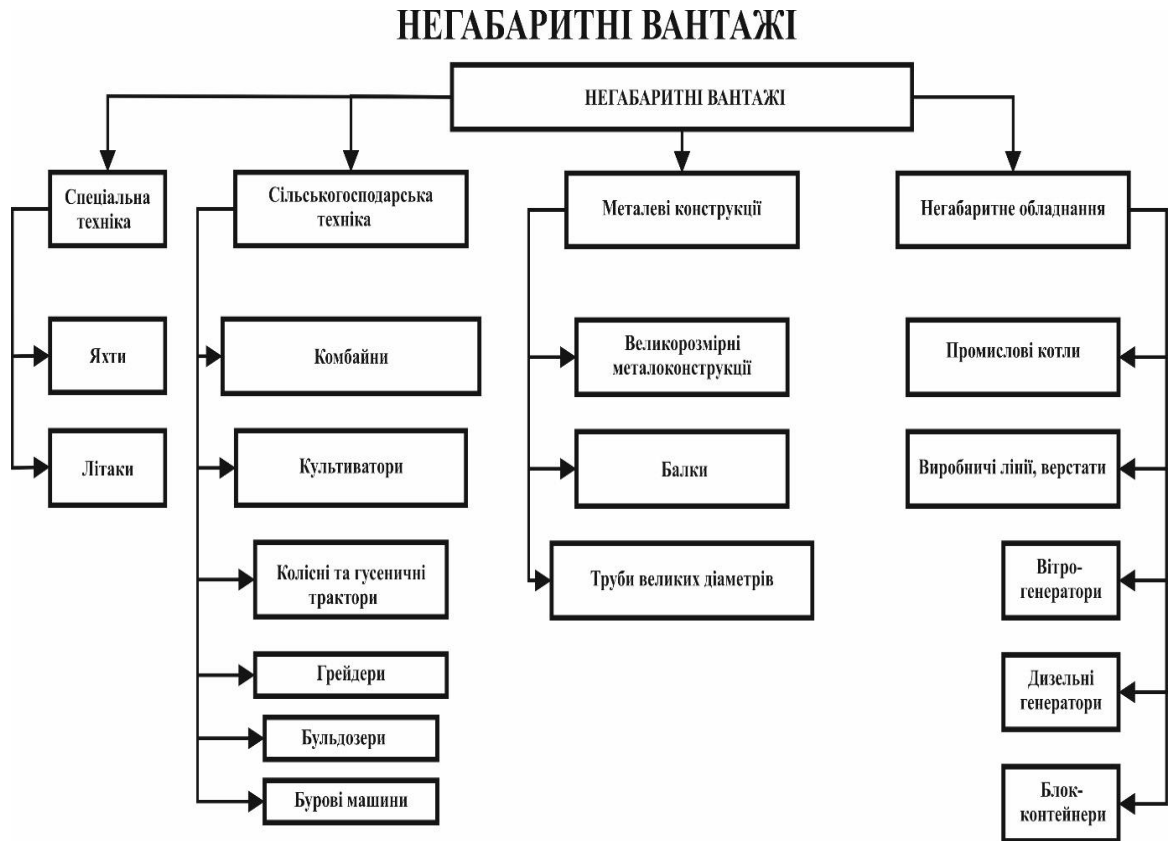


Рис. 1.1- Класифікація негабаритних вантажів

Щоб уникнути проблем під час транспортування негабаритного вантажу потрібно особливо ретельно і детально проводити підготовку перевезення. При виборі стратегічних рішень, що стосуються організації транспортного процесу, необхідно враховувати такі основні фактори:

- можливості існуючих транспортних і логістичних компаній;
- технічні можливості існуючих транспортних засобів (залізничних), а також вантажопідіймальних машин і механізмів;
- можливості існуючих залізних доріг, з точки зору їх використання та реконструкції для використання в «екстремальних» умовах;

- вимоги до якості здійснення перевезення;
- обсяги і терміни перевезень;
- необхідність значних капітальних витрат на роботи з підготовки і здійснення таких перевезень;
- необхідності проведення великого числа погоджень практично на всіх рівнях, включаючи державні.

Перевезення великогабаритного обладнання, що має одиничні маси в кілька сотень тонн і значні габаритні розміри, мають безліч специфічних відмінностей. З огляду на специфіку перевезених вантажів, необхідно проводити ефективні організаційно-технічні заходи і використовувати спеціальну технологію робіт, що забезпечують надійність і безпеку перевезень. Перевезення негабаритних вантажів, крім забезпечення технології власне транспортного процесу, можуть передбачати:

- виробництво вантажно-розвантажувальних робіт, в т. ч. перевалку з одного виду транспорту на інший;
- реконструкцію інженерних комунікацій, ліній електропередач і зв'язку;
- виготовлення нестандартного технологічного обладнання та оснащення;
- проведення безлічі узгоджень.

Багато з цих перерахованих заходів вимагають виконання складних проектно-конструкторських робіт.

У зв'язку з цим особливе місце в організації перевезень повинно приділятися роботам по вибору оптимальної транспортно-технологічної схеми здійснення перевезення та погодження її з усіма зацікавленими організаціями.

В даний час, коли транспортні фірми знаходяться на межі виживання, представники фірм негабаритних вантажних теж відзначають зменшення обсягів. Чималий вплив на них справила те, що значно зменшилася кількість будівельних, інфраструктурних, промислових об'єктів. Хоча перевізники і отримують більше запитів на логістичні послуги, збільшення вантажопотоку

немає. Проводиться велика кількість підрахунків для перевезень негабаритних вантажів, однак, насправді виробляється лише 20% таких перевезень.

В країнах ЄС спостерігалася зростаюча потреба перевозити негабаритну будівельну та сільськогосподарську техніку. У цьому сегменті перевезень кооперація неминуча. Тому в Західній Європі спеціалізуються на перевезеннях негабаритних вантажів різних видів і створюють міні асоціації фірм з такими вузькими спеціалізаціями.

У асоціації, як правило, є загальна телефонна лінія, один диспетчерський відділ. Таким чином зменшують витрати членів асоціації і повністю задовольняють потреби клієнтів. Фірми, що займаються цим бізнесом (перевезенням негабаритних вантажів), за великим рахунком зобов'язані кооперуватися. Цілоком зрозуміло багато залежить від транспортного засобу і місцезнаходження вантажу. У фірми транспортний засіб якої буде знаходитися ближче к вантажу, буде конкурентна перевага.

Основний документом при перевезенні негабаритних вантажів є інструкція з перевезення негабаритних і великовагових вантажів на залізницях колишніх держав союзу, Латвійської республіки, Литовської республіки, Естонської республіки.

При перевезенні негабаритних вантажів повинно бути поетапне узгодження перевезень, яке полягає у наступних етапах:

Перший етап - попереднє узгодження можливості, способу і умов перевезення вантажів на основі представленої вантажовідправником (його уповноваженим представником) або проектною організацією заявки з доданням необхідних матеріалів.

Другий етап - узгодження залізничними адміністраціями (залізницями) технічної документації на перевезення негабаритних і великовагових вантажів (креслень і розрахунків розміщення і кріплення вантажів на рухомому складі).

Третій етап - остаточне узгодження технічної документації на перевезення вантажів.



Рис.1.2- Структура ТСІ для підсистеми вантажні вагони



Рис. 1.3- Перевезення негабаритних вантажів (техніки, металевих конструкцій)



Рис.1.4- Перевезення негабаритних вантажів

2.2. Ступені негабаритності вантажів

Вантажі, що підлягають перевезенню на відкритому рухомому складі на загальних умовах в межах мережі залізниць колії 1520 мм держав – України та країн Балтії не повинні перевищувати обрису габариту навантаження (рис. 1.5. габарит навантаження).

Вантаж є негабаритним, якщо він при розміщенні на відкритому рухомому складі, що знаходиться на прямій горизонтальній ділянці шляху (при збігу в одній вертикальній площині поздовжніх осей вагону і шляхів) перевищує обрис габариту навантаження, або його геометричні виноси в кривих за межі габариту навантаження перевищують геометричні виноси у відповідних кривих розрахункового вагона [19].

Звичайно, величина негабаритності визначається вагою, габаритами і довжиною вантажу, але також має враховуватися, що рухомий склад буде слідувати не тільки по прямій ділянці шляху, але і долати криві, спуски і підйоми, станції і тунелі.

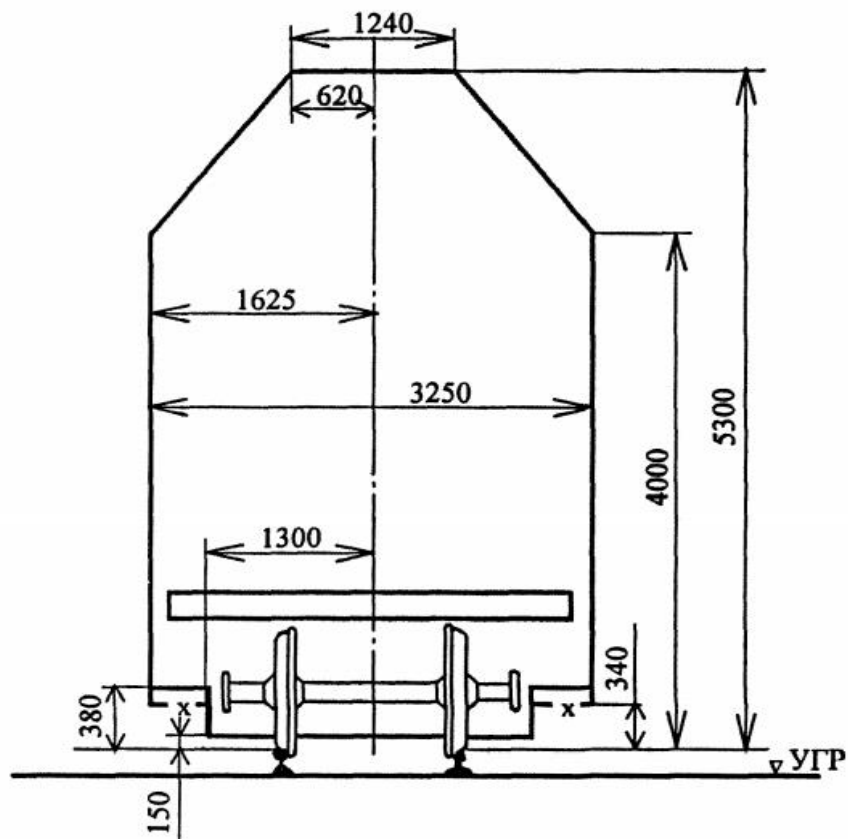


Рис.1.5- Габарити навантаження

Крім того, негабаритність вантажу визначається ще й зонами (рис.1.5), які розділені на нижню, бічну і верхню. Зони в свою чергу діляться на ступені негабаритності.

Іноді виникають умови, коли необхідно перевезти вантаж, габаритні параметри якого значно перевищують всі ступені негабаритності. Такий вантаж є понад негабаритних і можливість його безпечного транспортування ретельно розробляється, де враховуються всі перешкоди при перевезенні вантажу, які можуть створювати аварійну загрозу, а також попереду вантажу встановлюється контрольна рамка, що повторює максимальні габарити вантажу, що перевозиться.

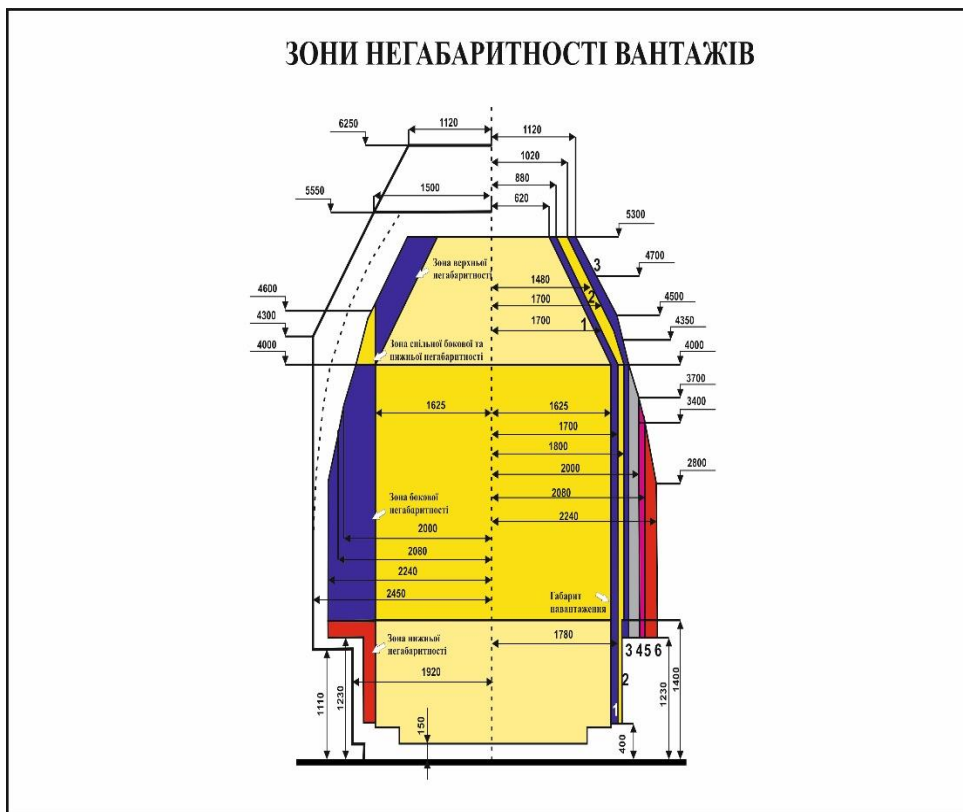


Рис. 1.5- Ступені негабаритності вантажів

2.3. Погодження і оформлення негабаритних вантажів

При організації залізничних перевезень негабаритних вантажів потрібно отримати необхідні документи та дозволи, в яких враховуються всі параметри вантажів, які перевозяться, умови розрахункового маршруту перевезення, вимоги до швидкості перевезення та т. і.

Негабаритні вантажі практично завжди унікальні, тому розробка їх транспортування розраховується, де основний параметр – безпека при перевезенні рухомого складу та самого вантажу.

Перевезення негабаритних, великовагових і довгомірних вантажів на відкритому рухомому складі в міжнародних сполученнях може проводитися через сухопутні прикордонні станції, припортові станції (з перевантаженням вантажів в портах) і поромні переправи.

При необхідності перевезень вантажів на експорт в треті країни через сухопутні прикордонні станції підлягають попередньому узгодженню з залізницями третіх країн, що беруть участь у перевезенні, такі вантажі [19]:

а) негабаритні вантажі, що перевищують габарит навантаження залізниць хоча б однієї з країн, що беруть участь у перевезенні;

б) великовагові вантажі масою в одному місці більше: 60 т - при перевезенні в Німеччину (в тому числі під час прямування вантажів через поромну переправу Клайпеда), Польщу, Чехію, Словаччину, Австрію, Угорщину, Монголію, Китай, Іран, Афганістан, Болгарію, якщо вантажі йдуть через поромну переправу Чорноморськ-Варна; 30 т - при перевезенні в Румунію, Болгарію, якщо вантажі йдуть через Румунію, Хорватію, Словенію, Македонію, Боснію, Герцеговіну, Фінляндію; 20 т - при перевезенні до В'єтнаму і Туреччину.

При узгодженні перевезень вантажів в суміжні держави заявка подається в залізничну адміністрацію держави, на території якої знаходиться станція відправлення вантажів. При узгодженні перевезень зазначених вантажів із станцій Латвійської залізниці заявка в усіх випадках видається тільки в адміністрацію Латвійської залізниці.

У заявці зазначаються такі дані:

-найменування відправника (із зазначенням поштової та електронної адрес з індексами або факсу з кодом виходу);

станція і дорога відправлення;

-найменування і кількість вантажів, що підлягають перевезенню;

-країна призначення;

-станція призначення;

-найменування вантажоодержувача;

-прикордонні станції передачі вантажів на маршруті транспортування країн, що беруть участь у перевезенні (відомості про прикордонні станції передачі вантажів беруться з контракту, договору або замовлення-наряду,

куди вони вносяться після погодження між відправником і одержувачем вантажів при підписанні контракту, договору);

-номер контракту, договору, замовлення-наряду, маркування (якщо вона є);

-терміни поставки вантажів.

До листа повинні бути додані схеми навантаження в такій кількості: по два примірники - центральним органам залізниці призначення і транзитних залізниць третіх країн, що беруть участь у перевезенні та здійснюють перевантажувальні операції; по одному примірнику - центральним органам транзитних залізниць третіх країн, що беруть участь у перевезенні, але не здійснюють перевантажувальних операцій. Схеми навантаження можуть бути виконані в форматі, що забезпечує передачу їх по факсу.

На схемах навантаження експортних вантажів, які направляються за кордон, повинні бути вказані: маса, довжина, зовнішні розміри вантажу, а на торцевій проекції координати всіх виступаючих точок вантажу щодо рівня головок рейок і осі колії; координати центра ваги вантажу по висоті і по відношенню до ширини і довжини вантажу, а також відстані від виступаючих точок до центру ваги вантажу в поздовжньому напрямку.

Контур кожного вантажу на вагоні повинен бути обведений чіткою лінією. При розміщенні декількох вантажів на одному вагоні допускається в окремих випадках обводити контур кольоровими лініями.

Після навантаження вантажів, негабаритних для третіх країн, відправник повинен на обох сторонах вантажу зробити напис незмивною яскравою фарбою або прикріпити щитки, обрамлені червоною рамкою, з текстом «Увага! Негабаритний вантаж» на залізницях» (найменування залізниць можуть бути вказані скорочено).

Станція відправлення додатково повинна зробити в накладній в графі «Найменування вантажу» позначку «Негабаритний вантаж на труби (найменування залізниць)» і вказати висоту вантажу від підлоги вагона і його ширину. При необхідності здійснення в поточному році повторних перевезень

однакових вантажів в ту ж країну узгодження з залізницями третіх країн потрібно виробляти знову.

Для кожного нового перевезення, номерів схем навантаження, підписаного (реєстраційного) номера телеграми (факсу) управління перевезеннями про узгодження попереднього перевезення вантажів. При цьому, якщо зазначені схеми навантаження були вислані залізницям третіх країн в поточному році, то повторно прикладати їх до заявки не потрібно.

Повторне погодження перевезення із залізницями третіх країн потрібно і в випадках зміни хоча б одного з таких реквізитів: станції призначення, прикордонних станцій, кількості вантажів, одержувача вантажу, терміну поставки, контракту (замовлення-наряду).

Необхідність повторного погодження перевезення в зазначених вище випадках відправник повинен врахувати при плануванні термінів поставки обладнання [19]. Всі перевезення наступного року повинні узгоджуватися знову відповідно до інструкції.

Для відправки вантажів, перевезення яких з будь-яких причин не відбулося в зазначені узгодженням терміни, відправник повинен звернутися у відділ спеціальних перевезень з проханням погодити із залізницями третіх країн продовження терміну дії їх згод на прийом цих вантажів. Заявка на продовження терміну може подаватися телеграмою (факсом) або листом із зазначенням підписного (реєстраційного) номера повідомлення.

Якщо перевезенню підлягало кілька вантажів за різними кресленнями, а також за різними реквізитами, то необхідно вказати конкретно на які вантажі, у якій кількості, за якими кресленнями і реквізитами потрібно продовження терміну дії згод залізниць третіх країн.

Перевезення на експорт негабаритних (для Німеччини), великовагових (масою в одному місці більше 60 тонн) і довгомірних вантажів через паромну переправу Клайпеда-Мукран проводиться порядком як і під час перевезення аналогічних вантажів через сухопутні прикордонні станції.

Перевезення імпортованих негабаритних вантажів через сухопутні прикордонні станції здійснюється наступним порядком: що надходять від залізниць третіх країн заявки на узгодження прийому негабаритних, великовагових і довгомірних вантажів, що прямують у міждержавному сполученні, розглядаються департаментом управління перевезеннями.

Про згоду на прийом таких вантажів інформація направляється залізницям третіх країн, включаючи транзитні, прикордонним залізничним адміністраціям (прикордонним залізницям) і станціям прийому імпортованих вантажів.

У випадках, коли вантажі надходять з залізниць третіх країн на перевантажувальну прикордонну станцію автомобільним транспортом, а також коли навантаження негабаритних, великовагових і довгомірних вантажів у вагони колії 1520 мм здійснюється на прикордонній станції залізниці третьої країни на її прохання, узгодження прийому таких вантажів проводиться в кожному конкретному випадку на особливих умовах.

Затвердження креслень та розрахунків кріплення вантажів є остаточним узгодженням вантажної документації, за якою начальником станції дозволяється навантаження негабаритних вантажів.

Прикордонна залізниця, якій підпорядковані технологічні групи, несе відповідальність за розробку креслень і розрахунків розміщення та кріплення негабаритних вантажів з вимогами нормативних документів, які діють на залізницях країн учасників перевезень негабаритних вантажів.