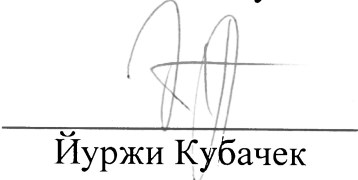


Утверждаю:
Заместитель Министра транспорта
Российской Федерации



« ____ » _____ 2014 года

Утверждаю:
Заместитель Министра транспорта,
строительства и регионального развития
Словацкой Республики



« ____ » _____ 2014 года

ПРОТОКОЛ
заседания группы экспертов
по координации развития контрейлерных перевозок
между Российской Федерацией и Словацкой Республикой

27 марта 2014 г.

г. Москва

27 марта 2014 года в г. Москве состоялось первое заседание группы экспертов по координации развития контрейлерных перевозок между Российской Федерацией и Словацкой Республикой, сформированной в соответствии с решениями XVI заседания Межправительственной комиссии по экономическому и научно-техническому сотрудничеству между Российской Федерацией и Республикой Словакия (п. 3.4. Протокола заседания от 05 марта 2013 г., Москва).

Составы делегаций Сторон приведены в Приложении № 1 к настоящему Протоколу.

На текущем этапе Стороны рассматривают контрейлерные перевозки в качестве первоочередного шага в развитии интермодальных перевозок между Россией и Словакией.

Развитие контрейлерных перевозок рассматривается Сторонами как в рамках действующего пространства ж.д. колеи 1520 мм, так и в рамках проекта продления ж.д. колеи 1520 мм на участке Кошице – Братислава – Вена, включая создание соответствующей терминальной инфраструктуры на маршруте Кошице – Москва.

При обсуждении перспектив организации контрейлерных перевозок Стороны исходят из необходимости обеспечения организационных и технологических условий для их начала, а также гармонизации нормативно-правовой базы осуществления контрейлерных перевозок.

Российская сторона проинформировала Словацкую сторону о результатах проделанной работы по организации контрейлерных перевозок в пределах «пространства 1520»:

- по результатам опытных поездок контрейлерного поезда, осуществленных в 2011 году ОАО «РЖД» совместно с Финскими железными дорогами (VR Group), разработаны и в настоящее время проходят сертификационные испытания следующие модели вагонов-платформ для интермодальных перевозок:
- Модель 13-9961 (заказчик – ОАО «Федеральная грузовая компания»);
- Модель 13-9938 (заказчик – ООО «РусТрейл»).

Технические параметры моделей вагонов-платформ приведены в Приложении № 2 к Протоколу.

- разработан контрейлерный габарит погрузки на «пространстве 1520» (Приложение № 3 к Протоколу). Данный габарит погрузки предложен российской стороной в качестве методологической основы для проверки на всем протяжении маршрута (маршрутов) организации контрейлерных перевозок между Российской Федерацией и Словацкой Республикой с точки зрения габаритных возможностей для вагонов-платформ моделей 13-9961 и 13-9938;
- проектные решения первого пускового комплекса терминально-логистического центра «Белый Раст» (Московская обл.) предусматривают наличие контрейлерного терминала. ТЛЦ «Белый Раст» включен в перечень объектов на территории Российской Федерации, включенных в межправительственное Соглашение о «сухих портах» (ЭСКАТО ООН);
- с 1 июля 2014 г. вводится в действие новая редакция главы 12 «Размещение и крепление автопоездов, автомобилей, полуприцепов, прицепов, тягачей, съемных автомобильных кузовов» Приложения 14 к Соглашению о международном грузовом железнодорожном сообщении;
- разрабатываются «Правила перевозки средств транспортных автомобильных, участвующих в маршрутных контрейлерных перевозках по железным дорогам государств-участников ОСЖД»;
- созданы и действуют совместные рабочие группы ОАО «РЖД» - «Укрзалиныця» и ОАО «РЖД» - VR Group (Финские железные дороги) по организации контрейлерных перевозок;
- ОАО «РЖД» разработано Обоснование инвестиций в организацию контрейлерных перевозок на пространстве 1520, которое получило положительное заключение Минтранса России;
- российскими экспертами разрабатывается проект Межправительственного соглашения об организационных, технологических и эксплуатационных аспектах контрейлерных перевозок в сообщении с Латвийской Республикой, Литовской Республикой, Республикой Польшей, Украиной, Финляндской Республикой.

Словацкая сторона подтвердила свою заинтересованность в организации регулярных контейнерных перевозок в сообщении Российская Федерация – Словацкая Республика и далее – в страны ЕС по ж.д. колее 1435 мм. Также словацкие железнодорожные перевозчики и компания «Премако» совместно представили видение развития на полигоне железных дорог Словацкой Республики проекта организации контейнерных перевозок как разновидности комбинированных перевозок. В частности, словацкими экспертами было отмечено, что с момента создания Словацкой Республики в 1993 году до 2013 года комбинированный транспорт демонстрировал рост в среднем на 17 % в год – самый высокий темп среди всех видов транспорта. В 2013 году объем перевозок комбинированным транспортом достиг 4,5 млн. тонн, т.е. 9,5 % железнодорожных грузовых перевозок и 4,3 % международных грузовых перевозок в целом.

На сегодняшний день Словацкая Республика является участником 9 двусторонних соглашений о комбинированных перевозках с европейскими странами, включая соответствующее соглашение с Украиной от 26 февраля 2007 г. Текст соглашения с Украиной был передан российской стороне в качестве примера организации комбинированных перевозок на двусторонней основе.

Словацкая сторона проинформировала о ситуации на действующих и проектируемых терминалах комбинированного транспорта (включая контейнерные перевозки), обеспечивающих переход с колеи 1520 мм на колею 1435 мм.

В ходе обсуждения экспертами отмечено следующее:

- взаимная заинтересованность Российских железных дорог, Железных дорог Словацкой Республики, Железнодорожной компании Карго в организации регулярных контейнерных перевозок в сообщении между Российской Федерацией и Словацкой Республикой;
- высокий транзитный потенциал Словацкой Республики в организации комбинированных перевозок сообщением страны Юго-Восточной Азии, страны Таможенного союза и др. – страны Евросоюза;
- готовность ряда российских, украинских и словацких компаний в формировании терминальной инфраструктуры, эксплуатации подвижного состава, организации движения поездов и др. операторской деятельности в целях обеспечения контейнерных перевозок;
- ведение проектных и строительных работ в ТЛЦ «Белый Раст», обеспечивающих готовность соответствующей терминальной и железнодорожной инфраструктуры к приему и обработке контейнерных поездов в 3 кв. 2015 г.;
- завершение в 1 полугодии 2014 г. сертификационных испытаний вагонов-платформ моделей 13-9961 (универсальная) и 13-9938 (для несопровождаемых перевозок).

Учитывая актуальность организации регулярного контрейлерного сообщения между странами, а также взаимную заинтересованность российских и словацких компаний в их развитии, эксперты пришли к выводу о технической возможности и целесообразности организации контрейлерных перевозок по маршруту Матевце – Белый Раст во втором полугодии 2015 г.

Эксперты отметили, что осуществление контрейлерных перевозок между Российской Федерацией и Словацкой Республикой предполагает необходимость доработки и синхронизации существующей нормативно-правовой базы стран в вопросах, относящихся к регулированию контрейлерных перевозок. В этой связи эксперты планируют изучить тексты документов, которыми стороны обменялись в ходе встречи, и представить свои рекомендации по их дальнейшему применению, включая возможность присоединения Словацкой Республики к разрабатываемому по инициативе российской стороны Межправительственному соглашению об организационных, технологических и эксплуатационных аспектах контрейлерных перевозок в сообщении с Латвийской Республикой, Литовской Республикой, Республикой Польшей, Украиной, Финляндской Республикой.

Создание соответствующей терминальной инфраструктуры на территориях Российской Федерации и Словацкой Республики является одним из ключевых условий организации регулярного контрейлерного сообщения и обеспечения конкурентоспособности данного вида транспортной деятельности. Создание терминальной инфраструктуры несет в себе наибольшую инвестиционную нагрузку и предполагает реализацию проектов при государственной поддержке, в том числе на принципах государственно-частного партнерства.

По мнению экспертов, принципы тарификации контрейлерных перевозок должны исходить из возможности гибкого реагирования на конъюнктуру рынка автомобильных перевозок.

Вагон-платформа модели 13-9961 сертифицирована для осуществления сопровождаемых/несопровождаемых перевозок (автопоезда и полуприцепы с использованием подкатной тележки). Вагон-платформа модели 13-9938 предназначен для несопровождаемых перевозок (полуприцепы на поворотной платформе). Различия в системах крепления полуприцепов на указанных моделях предполагают существенные различия в технологии погрузки-выгрузки, что определяет целесообразность унификации систем и средств крепления автотранспортных средств на вагонах-платформах в целях оптимизации деятельности терминального оператора.

Также эксперты отметили, что успешной реализации проектов по организации контрейлерных перевозок будет способствовать создание центра компетенций, который мог бы координировать усилия компаний, работающих в сегменте контрейлерных перевозок, научных учреждений, производственных и финансовых

структур, заинтересованных в развитии контрейлерных перевозок. Создание и организация деятельности такого центра наиболее эффективно в формате автономной некоммерческой организации.

По результатам первого заседания группы экспертов приняты следующие решения:

- рекомендовать ОАО «Российские железные дороги», Железным дорогам Словацкой Республики в срок до 1.10.2014 г. провести проверку габаритных возможностей осуществления контрейлерных перевозок на маршруте ст. Матевце (Железные дороги СР) – ст. Белый Раст Московской железной дороги (РФ). При условии соответствия габаритных возможностей контрейлерных перевозок на маршруте ст. Матевце (СР) – ст. Белый Раст (РФ) Железные дороги Словацкой Республики предпримут необходимые действия для употребления платформ моделей 13-9961 и 13-9938 на территории Словацкой республики.
- рекомендовать Министерству транспорта Российской Федерации и Министерству транспорта, строительства и регионального развития Словацкой Республики в пределах своих компетенций проработать оптимальные модели и определить механизмы при организации регулярного контрейлерного сообщения на маршруте ст. Матевце – ст. Белый Раст Московской железной дороги;
- рекомендовать Министерству транспорта Российской Федерации и Министерству транспорта, строительства и регионального развития Словацкой Республики определить пилотный маршрут при организации контрейлерного сообщения между Россией и Словакией на существующей сети, с перспективой расширения полигона на маршруте ст. Матевце (с учетом использования существующий терминальной инфраструктуры Премако) – ст. Белый Раст после ввода в эксплуатацию терминальной и железнодорожной инфраструктуры по приему и обработке контрейлерных поездов на ТЛЦ Белый Раст;
- рекомендовать Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и Федеральным агентством по обустройству государственной границы Российской Федерации проработать вопросы транспортного контроля автомобилей, осуществляющих международные автомобильные перевозки, с использованием контрейлерных платформ;
- рекомендовать Министерству транспорта Российской Федерации и Министерству транспорта, строительства и регионального развития Словацкой Республики инициировать включение в повестку дня очередного заседания Межправительственной комиссии по экономическому и научно-техническому сотрудничеству между Российской Федерацией и Республикой

Словакия вопроса о развитии контрейлерных перевозок, включая возможность присоединения компетентных органов словацкой стороны к участию в разработке проекта Межправительственного соглашения об организационных, технологических и эксплуатационных аспектах контрейлерных перевозок;

- следующее заседание группы экспертов провести в Братиславе в июне-июле 2014 г.
- пригласить на следующее заседание группы экспертов представителей ОАО «Федеральная Грузовая Компания» как заказчиков контрейлерной платформы модели 13 – 9961.

от российской стороны:

от словацкой стороны:

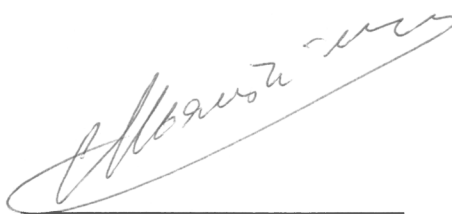


Алексей Константинович Семёнов

Директор Департамента программ развития

Сергей Михайлович Егоршев

Заместитель директора
Департамента программ развития
Министерства транспорта
Российской Федерации



Павол Марушинец

Главный государственный советник
отдела логистики и совместной
модальности Департамента
железнодорожного транспорта
и железной дороги Министерства
транспорта, строительства
и регионального развития
Словацкой Республики

Schvaľujem:
Námestník ministra dopravy
Ruskej federácie

A.S. Cidenov

« ____ » _____ 2014

Schvaľujem:
Generálny riaditeľ sekcie železničnej
dopravy a dráh Ministerstva dopravy,
výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej
republiky

_____ + _____

Ing. Jiří Kubáček CSc.

« ____ » _____ 2014

PROTOKOL

Zo schôdzky skupiny expertov pre koordináciu rozvoja kontrajlerových prepráv medzi Ruskou federáciou a Slovenskou republikou

27. marca 2014

v Moskve

27. marca 2014 sa konalo v Moskve prvé stretnutie skupiny expertov pre koordináciu rozvoja kontrajlerových prepráv medzi Ruskou federáciou a Slovenskou republikou sformovanou v súlade s výsledkami XVI. zasadnutia Medzivládnej komisie pre hospodársku a vedecko-technickú spoluprácu medzi Ruskou federáciou a Slovenskou republikou (časť 3.4. protokolu zo stretnutia 5. marca 2013 v Moskve).

Zloženie delegácií zúčastnených strán (ďalej len „Strany“) sú uvedené v prílohe č. 1 tohto protokolu.

V súčasnom štádiu prerokovávanía chápu Strany kontrajlerové prepravy ako prvoradý krok v rozvoji intermodálnych prepráv medzi Ruskom a Slovenskom.

Rozvoj kontrajlerových prepráv je chápaný Stranami tak v rámci súčasnej železničnej siete s rozchodom 1520 mm (širokorozchodné trate), ako aj v rámci projektu predĺženia širokorozchodnej trate z Košíc cez Bratislavu do Viedne, vrátane vytvorenia primeranej infraštruktúry terminálov na trase Košice – Moskva.

Pri posudzovaní perspektív organizácie kontrajlerových prepráv sa Strany zhodli na nutnosti zabezpečenia organizačných a technologických pravidiel podľa ich princípov a taktiež zosúladení právno-normatívneho základu potrebného pre uskutočňovanie kontrajlerových prepráv.

Ruská strana informovala slovenskú stranu o výsledkoch vykonaných prác na organizácii kontrajlerových prepráv po širokorozchodných tratiach:

- Podľa výsledkov skúšobných jazd kontrajlerového vlaku, uskutočnených v roku 2011 v spolupráci RŽD a.s. a fínskymi železnicami (VR Group), boli

rozpracované a v súčasnosti prebiehajú schvaľovacie typové skúšky vagónov pre intermodálne prepravy:

- Typ 13-9961 (zákazník – Federálna nákladná spoločnosť a.s.)
- Typ 13-9938 (zákazník – RusTrail a.s.)

Technické špecifikácie typov vagónov sú uvedené v prílohe č. 2 tohto protokolu.

- Je rozpracovaný priechodový prierez nakládky na širokorozchodných tratiach v prílohe č. 3 tohto protokolu. Tento prechodový prierez nakládky je navrhnutý ruskou stranou na základe metodologickej osnovy za účelom overenia všetkých rozmerov tratí organizácie kontrajlerových prepráv medzi Ruskou federáciou a Slovenskou republikou z hľadiska možností pre vagóny typov 13-9961 a 13-9938;
- Projektové riešenie prvého pilotného komplexu terminálovo-logistického centra „Belyj Rast“ v moskovskej oblasti, ktorý predpokladá ako súčasť aj kontrajlerový terminál. Komplex TLC „Belyj Rast“ je zahrnutý do zoznamu objektov na území Ruskej federácie, ktoré sú zahrnuté do medzinárodnej dohody o „suchých prístavoch“ (dry ports- dohoda ILO-medzinárodná námorná organizácia) – (ESKATO OON-asi OSN ?????????);
- Od 1. Júla 2014 vstupuje do platnosti nové znenie hlavy 12 „Rozmiestňovanie a upevňovanie jazdných súprav, automobilov, návesov a prívesov, ťahačov a odnímateľných automobilných skriň (výmenná nadstavba) prílohy 14 k Dohovoru o medzinárodných železničných prepravách (SMGS);
- Rozpracovávajú sa „Pravidlá prepravy automobilných dopravných prostriedkov zúčastňujúcich sa traťových kontrajlerových prepráv po železničných tratiach členských krajín OSŽD“;
- Boli založené a pracujú spoločné pracovné skupiny RŽD a.s. – Ukrzalinycja a RŽD a.s. – VR Group (fínske železnice) pre organizáciu kontrajlerových prepráv;
- RŽD a.s. má rozpracované „Opodstatnenie investícií pre organizáciu kontrajlerových prepráv na širokorozchodných tratiach“, ktoré dostalo pozitívny posudok Ministerstva dopravy Ruskej federácie;
- Ruskí špecialisti rozpracovávajú návrh „Medzinárodného dohovoru o organizácii, technologických a prevádzkových hľadiskách kontrajlerových prepráv po širokorozchodných tratiach“ v spojení s Lotyšskou a Litovskou republikou, Poľskou republikou, Ukrajinou a Fínskou republikou.

Slovenská strana potvrdila svoj záujem na organizovaní pravidelných kontrajlerových prepráv v spojení Ruská federácia – Slovenská republika a ďalej – krajiny Európskej únie po železničnej sieti európskeho rozchodu 1435 mm. Taktiež slovenskí železničný dopravca a spoločnosť Premako spoločne predstavili svoj pohľad na rozvoj a návrh organizovania kontrajlerových prepráv ako rôznorodých kombinovaných prepráv. V ďalších podrobnostiach bolo slovenskými expertmi prezentované, že od momentu

vzniku Slovenskej republiky v roku 1993 do roku 2013 predstavoval priemerný 17% ročný rast kombinovanej dopravy najvyššie tempo rastu dopravy zo všetkých systémov dopravy. V roku 2013 dosiahol objem prepráv kombinovanou dopravou 4,5 milióna hrubých ton, čo je 9,5% všetkých nákladných železničných prepráv a 4,3% všetkých medzinárodných nákladných prepráv.

V súčasnosti je Slovenská republika účastníkom deviatich bilaterálnych dohôrov o kombinovanej doprave vrátane dohovoru s Ukrajinou zo dňa 26. Februára 2007. Text dohovoru s Ukrajinou bol odovzdaný ruskej strane ako príklad organizovania kombinovaných prepráv na dvojstrannom princípe.

Slovenská strana informovala o súčasnej situácii na existujúcich ako aj plánovaných termináloch kombinovanej dopravy (vrátane kontajnerových prepráv), zabezpečujúcich prechod zo širokorozchodných tratí rozchodu 1520 mm na trate európskeho rozchodu 1435 mm.

V priebehu posudzovania bolo expertmi konštatované nasledujúce:

- Vzájomný záujem Ruských železníc, Železníc Slovenskej republiky a Železničnej spoločnosti Cargo na organizovaní pravidelných kontrajlerových prepráv v spojení medzi Ruskou federáciou a Slovenskou republikou;
- Vysoký tranzitný potenciál Slovenskej republiky v organizovaní kombinovaných prepráv v spojení s krajinami juhovýchodnej Ázie, krajinami Spoločenstva nezávislých krajín (colný dohovor) a iných, ako aj krajinami Európy;
- Pripravenosť celého radu ruských, ukrajinských a slovenských spoločností na formovaní terminálovej infraštruktúry, prevádzke prepravných súprav, organizácie premávky vlakov a iných prevádzkových činností v cieľoch zabezpečovania kontrajlerových prepráv;
- Riadenie projektových a stavebných prác v TLC „Belyj Rast“, zabezpečujúcich pripravenosť primeranej terminálovej a železničnej infraštruktúry k prijmu a spracovaniu kontrajlerových vlakov v 3 kvartáli roku 2015;
- Završenie schvaľovacích skúšok na vagóny typu 13-9961 (univerzálne) a typu 13-9938 (na nesprevádzané prepravy) v 1 polroku 2014.

Veľmi do úvahy naliehavosť organizovania pravidelných kontrajlerových prepráv medzi Stranami a taktiež vzájomný záujem ruských a slovenských spoločností v ich rozvoji prišli experti k záveru o technickej možnosti a účelnosti kontrajlerových prepráv na trase Maťovce – „Belyj Rast“ v druhom polroku 2015.

Experti zdôraznili, že realizácia kontrajlerových prepráv medzi Ruskou federáciou a Slovenskou republikou predpokladá nutnosť dopracovania a zosúladenia existujúceho normatívno-právneho základu Strán v otázkach vzťahujúcich sa na usmerňovanie

kontrajlerových preprav. V tejto väzbe experti preskúmajú dokumenty, ktoré si experti vymenili počas stretnutia, a predložia svoje odporúčania na ich uplatnenie vrátane možnosti pristúpenia Slovenskej republiky k rozpracovanému Medzinárodnému dohovoru o organizačných, technologických a prevádzkových hľadiskách kontrajlerových preprav medzi Lotyšskou republikou, Litovskou republikou, Poľskou republikou, Ukrajinou, Fínskou republikou a Ruskou federáciou, podľa iniciatívy Ministerstva dopravy Ruskej federácie.

Vytvorenie primeranej terminálovej infraštruktúry na územiach Ruskej federácie a Slovenskej republiky je jedným z kľúčových predpokladov tohto druhu dopravnej činnosti. Vytvorenie terminálovej infraštruktúry nesie v sebe najviac investičnej záťaže a predpokladá projektovú realizáciu so štátnou podporou, vrátane štátno-súkromného partnerstva.

Podľa mienky expertov musia princípy tarifkácie (spoplatnenia) vychádzať s pružného reagovania na konjunktúru trhu automobilových preprav.

Vagón typu 13-9961 je schválený na zabezpečovanie sprevádzanej a nesprevádzanej prepravy (jazdné súpravy aj návesy s použitím podložného podvozku). Vagón typu 13-9938 je predurčený pre nesprevádzané prepravy (návesy na otočnej platni). Rozdiely v systémoch upevňovania návesov na uvedených typoch vagónov predpokladajú aj rozdiely v technológiách nakládky a vykládky, čo vymedzuje účelnosť unifikácie systémov a prostriedkov upevňovania dopravných prostriedkov na vagónoch s úmyslom optimalizovať činnosť prevádzkovateľa terminálu.

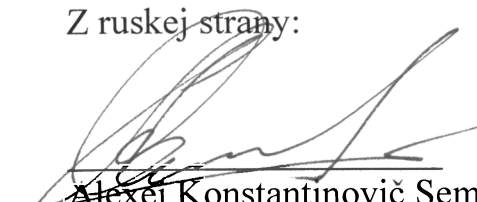
Experti tiež zdôraznili, že úspešnej realizácii projektov organizovania kontrajlerových preprav bude napomáhať založenie centra kompetencií, ktoré by mohlo koordinovať služby spoločnosti pracujúcich na úseku kontrajlerových preprav, vedeckých ustanovizní, prevádzkových a finančných štruktúr, ktoré sú zainteresované v kontrajlerových prepravách. Založenie a organizácia takého centra by bola najhospodárnejšia vo forme autonómnej nekomerčnej organizácie.

Podľa výsledkov prvého stretnutia skupiny expertov boli prijaté nasledovné závery:

- Odporučiť RŽD a.s. a ŽSR do 1. 10. 2014 preveriť možnosti prechodových prierezov na uskutočňovanie kontrajlerových preprav na trase stanica Maťovce (ŽSR) – stanica „Belyj Rast“ moskovskej železnice (RF). Za predpokladu primeraných prechodových prierezov pre kontrajlerové prepravy na trase st. Maťovce (SR) – st. „Belyj Rast“ (RF) podniknú ŽSR nevyhnutné kroky na používanie vagónov typov 13-9961 a 13-9938 na území Slovenskej republiky;
- Odporučiť Ministerstvu dopravy Ruskej federácie a Ministerstvu dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky v medziach svojich kompetencií vypracovať optimálne modely a určiť mechanizmy pre

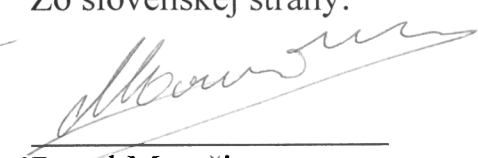
- organizáciu pravidelnej kontrajlerovej prepravy na trase st. Maťovce – st. „Belyj Rast“ moskovskej železnice;
- Odporučiť Ministerstvu dopravy Ruskej federácie a Ministerstvu dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky definovať pilotnú trasu kontrajlerových preprav medzi Ruskom a Slovenskom na existujúcej železničnej sieti s perspektívou rozšírenia ťahu na trase st. Maťovce (s evidenciou využitia existujúcej terminálovej infraštruktúry firmy Premako) – st. „Belyj Rast“ po zavedení terminálovej a železničnej infraštruktúry do prevádzky na príjem a spracovanie kontrajlerových vlakov v komplexe TLC „Belyj Rast“;
 - Odporučiť Ministerstvu dopravy Ruskej federácie spolu s Federálnou službou dohľadu nad oblasťou dopravy aj Federálnej agentúre pre dohľad nad štátnou hranicou Ruskej federácie preštudovať otázky dopravnej kontroly automobilov vykonávajúcich medzinárodnú prepravu s využitím kontrajlerových vagónov;
 - Odporučiť Ministerstvu dopravy Ruskej federácie a Ministerstvu dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky iniciovať zaradenie do programu pravidelného stretnutia Medzivládnej komisie pre hospodársku a vedecko-technickú spoluprácu medzi Ruskou federáciou a Slovenskou republikou otázky rozvoja kontrajlerových preprav vrátane možnosti pripojenia kompetentných orgánov slovenskej strany k účasti na rozpracovaní projektu Medzinárodného dohovoru o organizačných, technologických a prevádzkových hľadiskách kontrajlerových preprav;
 - Budúce stretnutie skupiny expertov usporiadať v Bratislave v júni až júli roku 2014;
 - Prizvať na budúce stretnutie expertnej skupiny zástupcov Federálnej dopravnej spoločnosti a.s., ako objednávateľov vagónov typu 13-9961.

Z ruskej strany:


 Alexej Konstantinovič Semjonov
 Riaditeľ oddelenia programu rozvoja

 Sergej Michajlovič Egoršev
 Námetník riaditeľa oddelenia
 programu rozvoja Ministerstva
 dopravy Ruskej federácie

Zo slovenskej strany:


 Pavol Marušinec
 Hlavný štátny radca odboru
 železničnej a kombinovanej dopravy
 Ministerstva dopravy, výstavby
 a regionálneho rozvoja Slovenskej
 republiky