



Trh sa mení, ale ZSSK CARGO dokazuje, že na zmeny vie reagovať

Market is changing, but ZSSK CARGO proves its ability to react to changes

**Podpora pre nové prepravy
Support for new transports**

**Posledné dva roky
tranzit rastie
In the last two years
transit grows**

ZSSK CARGO

BUSINESS

1/2014



Vážení obchodní partneri,

v roku 2013 sa podarilo sektoru železničnej nákladnej dopravy na Slovensku urobiť významný krok smerujúci k priblíženiu podmienok podnikania v cestnej a železničnej doprave. Preprava tovaru v SR po železnici medziročne rástla, železničný prepravný trh začína nadobúdať prvky stability a v júli 2013 bol prijatý zásadný koncepčný materiál o smerovaní železničnej nákladnej dopravy v SR pre nasledujúce obdobie.

V rámci vládneho materiálu Konsolidácia železničnej nákladnej dopravy v SR spustilo ZSSK CARGO proces postupného oddĺženia a naštartovania rozvoja spoločnosti ako kľúčového celosieťového dopravcu v SR. Spoločnosť preto založila dve dcérske spoločnosti - Cargo Wagon, a. s., a ZSSK CARGO Intermodal, a. s., kde očakáva vstup renomovaných a kvalifikovaných partnerov v priebehu tohto roka.

Dcérska spoločnosť Cargo Wagon bude zodpovedať za manažment parku nákladných vozňov súvisiacich s konvenčnou prepravou v počte asi 12 350 ks. Pre hlavnú činnosť ZSSK CARGO - prepravu a prekládku tovaru s objednávkou vozňov na nakládku to nebude mať zásadný

vplyv. ZSSK CARGO bude naďalej držiteľom a bude disponovať s nákladnými vozňami pre obchodno-prevádzkové potreby našich zákazníkov. Ďalšia dcérska firma ZSSK CARGO Intermodal bude zabezpečovať služby intermodálnej prepravy, pričom od materskej spoločnosti bude mať k dispozícii okolo 430 intermodálnych vozňov. Od začiatku roka prebieha due diligence, resp. hĺbková analýza zo strany investorov s predpokladom uzatvorenia výberu v máji 2014 a s predpokladom reálneho začatia fungovania a podnikania oboch dcérskych spoločností na jeseň tohto roku. Získané zdroje ZSSK CARGO využije na zníženie svojho zadĺženia s postupným naštartovaním rozvojových aktivít v preprave tovaru s obnovou techniky, technológií ako aj ľudských zdrojov. Rok 2013 hodnotíme ako stabilizačný, a to po viacerých stránkach. V ekonomickej oblasti súvisí s naštartovaním už spomenutého projektu oddĺženia ZSSK CARGO cez dcérske spoločnosti, v oblasti obchodnej zasa s aktivitami nielen v SR, ale aj v zahraničí a stabilizácia sa týka aj nastavenia technicko-investičných projektov a obnovy ľudských zdrojov zo strednodobého hľadiska. V roku 2013 sme previezli 36,3 mil. ton tovarov, čo je o vyše milión ton viac v porovnaní s predchádzajúcim rokom. Pravdepodobne ako jedinému bývalému národnému železničnému dopravcovi z okolitých krajín sa nám medziročne podarilo nielen udržať, ale aj mierne zvýšiť objem preprav. Za úspech pritom treba považovať aj udržanie si trhovej pozície ZSSK CARGO v silnej konkurencii privátnych dopravcov, ktorá sa pohybuje na úrovni cca 85 percent. Som rád, že sa nám podarilo udržať kvalitu poskytovaných prepravných a prekládkových služieb, ako aj pokrývanie prepravných potrieb počas roka, k čomu máme i spätnú väzbu zo strany zákazníkov. Nezanedbateľné je aj rozbehnutie niekoľkých medzinárodných projektov v preprave tovaru a kvalitná spolupráca predovšetkým so susednými národnými dopravcami. Za týmito úspechmi je zúročená nielen práca zamestnancov spoločnosti, ale aj našich obchodných partnerov a zákazníkov, čo považujem za veľmi dobrý základ pre ďalšiu spoluprácu v roku 2014.

Ing. Vladimír LUPTÁK
predseda Predstavenstva a generálny riaditeľ
Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s.

Dear business partners

In 2013 the railway freight transport in Slovakia managed to make a significant step which approximates the business conditions in road and rail transports. Transport of goods by rail in Slovakia has increased year on year, rail transport market is starting to become stable and in July 2013 there was adopted a fundamental conceptual material about the direction of the rail freight transport in the Slovak Republic for the following period.

Within the government material Consolidation of Rail Freight Transport in the Slovak Republic ZSSK CARGO, as a key network-wide carrier in Slovakia, launched a process of gradual debt relief and starting up the company development. Therefore the company established two subsidiaries: Cargo Wagon a. s. and ZSSK CARGO Intermodal a. s. where in the course of this year an entry of reputable and qualified partners is expected. The Cargo Wagon subsidiary will be responsible for management of the rolling stock of about 12,350 freight wagons related to the conventional transport. It will have no major impact on the main ZSSK CARGO activities: transports and transshipments of goods with order of wagons for loading. ZSSK CARGO will continue to be a holder and will dispose of the freight wagons for business & operational needs of our customers. Another subsidiary ZSSK CARGO Intermodal will provide services for intermodal transport where about 430 intermodal wagons will be available from the parent company. Since the beginning of the year there is ongoing the due diligence process by investors which assumes a conclusion of the selection in May 2014 with expected start-up of both subsidiaries in autumn this year. ZSSK CARGO will use the acquired resources to reduce its debt with

the gradual starting of development activities in transport of goods with the renewal of equipment, technology and human resources. We evaluate the year 2013 as stabilizing in several aspects. In the economic field it is related to the starting the above mentioned project of the ZSSK CARGO debt relief through subsidiaries. In the commercial field it is related to the activities not only in the Slovak Republic, but also abroad. Stabilization is related also to launching technical & investment projects and to renewal of human resources in the medium term. In 2013 we transported 36.3 million tons of goods. This is about one million tons more than in the previous year. Probably as the only former national railway operator from neighbouring countries we managed not only to maintain, but also slightly increase the volume of transports. We consider as a success also maintaining the ZSSK CARGO market position in a strong competition of private carriers which stands at about 85%.

I am glad that we managed to keep the quality of transport and transshipment services as well as to cover transportation needs during the year. This has also a feedback from customers. Launching of several international projects in the transport of goods and good cooperation particularly with neighbouring national carriers is also important. These successes have been achieved not only through work of our employees, but also our business partners and customers. I consider this as a very good basis for further cooperation in 2014.

Ing. Vladimír LUPTÁK
Chairman of the Board and General Director
Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.

Trh sa mení, ale ZSSK CARGO dokazuje, že na zmeny vie reagovať <i>Market is changing, but ZSSK CARGO proves its ability to react to changes</i>	4
Vyhodnotenie prepráv ZSSK CARGO v roku 2013 <i>Evaluation of ZSSK CARGO transports in 2013</i>	6
Podpora pre nové prepravy <i>Support for new transports</i>	8
Presmerovanie prepravných tokov hromadných substrátov v roku 2013 <i>Redirecting of bulk substrates traffic flows in 2013</i>	10
Posledné dva roky tranzit rastie <i>In the last two years transit grows</i>	12
Hutníctvo čaká mierne oživenie <i>Metallurgy expects moderate recovery</i>	14
Paleta tovarov prepravovaných cez Východoslovenské prekladiská je naozaj pestrá <i>Variety of goods transported through the Eastern Slovak Transshipment Yards is really varied</i>	16
Anketa so zákazníkmi na tému kvality služieb <i>Customer survey on service quality</i>	18
Ruše ZSSK CARGO je možné stretnúť na koľajniciach v Česku, Maďarsku i Poľsku <i>Locomotives of ZSSK CARGO can be seen on rails in the Czech Republic, Hungary and Poland</i>	20
Elektronické podania nákladného listu <i>Electronic submission of consignment note</i>	21
Zákaznícky portál ISP rozšíri podporu pre elektronickú spoluprácu so zákazníkmi <i>Customer portal of ISP will extend the support for the electronic cooperation with the customers</i>	22
Desať miliónov preložených ton <i>Ten millions of transshipped tons</i>	24
Zákazníci prejavujú záujem o služby ECM <i>Customers show interest in ECM services</i>	26
Relevantné výstupy meraní brzd sú základom správneho rozhodovania pre opravy a údržbu <i>Relevant outcomes from measurement of brakes are the basis for the proper decision on repair and maintenance</i>	26



Uplynulý rok 2013 bol z obchodného pohľadu pre ZSSK CARGO veľmi pestrý a zaujímavý. Poskytovanie prepravných služieb zákazníkom je hlavnou činnosťou spoločnosti a môžeme potvrdiť, že firma spoločnými silami dokázala splniť ich aj svoje očakávania. Prečo zdôrazňujem spoločnými silami?

Všetky zložky ZSSK CARGO sú úzko previazané a cesta k zvládnutiu cieľov vedie len cez vzájomnú spoluprácu. Nie je možné, aby napr. úsek obchodu a služieb len zháňal kontrakty a nezaujímal sa o kapacity firmy, dostupnosť požadovaných radov vozňov, technické a technologické možnosti zabezpečenia vozby vlakov a pod.

Viac prepráv v roku 2013

Stanovený plán objemu prepravy na rok 2013 spoločnosť prekročila o viac ako 1 milión ton, zároveň však nerealizovala asi 1 milión ton prepráv, s ktorými počítala, a to najmä z dôvodu poklesu prepravných požiadaviek zákazníkov. Čiže spomínaný rozdiel cca 2 milióny ton je tvorený novými prepravami, ktoré sme dokázali získať jednak z cesty, jednak od iných železničných dopravcov, či z tranzitných prepráv dovtedy obchádzajúcich Slovensko.

Obchodná politika, spolupráca s partnermi

ZSSK CARGO sa snaží vytvárať pre zákazníkov také podmienky, aby nielen udržala existujúce prepravy, ale aj získala nové. Tie podporuje aktívnu obchodnou a cenovou politikou, kde zohľadňuje viacero kritérií prepravy



Trh sa mení, ale **ZSSK CARGO** dokazuje,

ako druh prepravy, komoditu, prepravnú vzdialenosť, technológiu spracovania a pod. Vieme, že nové prepravy neprídu samé. Hľadáme ich, udržiavame pracovné kontakty s inými operátormi, vymieňame si skúsenosti.

V záujme zvýšenia konkurencieschopnosti spolupracuje spoločnosť s inými subjektmi napríklad aj v oblasti vzájomného využívania mobilného parku – či už nákladných vozňov alebo rušňov, ak táto spolupráca je výhodná pre všetky zúčastnené strany. Len vďaka uvedenej spolupráci vedúcej k minimalizácii prázdnych behov, a tým k zníženiu nákladov, mohla ZSSK CARGO uspieť vo viacerých významných tendroch na prepravu, a to nielen v rámci Slovenska, ale aj na medzinárodnej úrovni. Práve táto oblasť je jednou z tých, v ktorej sa prejavuje úzka spolupráca jednotlivých zložiek spoločnosti. Ale nielen tu. Už pred kontraktáciou je potrebné zhodnotiť reálne možnosti firmy zvládnuť obchodný prípad. Preto ZSSK CARGO pravidelne nastavuje kapacity mobilného parku s ohľadom na očakávané výkony.

Tržby nekopírujú výkony

Na druhej strane však treba konštatovať, že minuloročný rast objemu prepravy v ZSSK CARGO nebol sprevádzaný rovnakým rastom tržieb. Na túto skutočnosť vplývalo veľa faktorov, najmä prepravná vzdialenosť, keď prišlo k presmerovaniu prepravných tokov v hutníctve a získaniu viacerých nových prepráv na krátku vzdialenosť. K ďalším ukazovateľom s negatívnym dopadom na tržby bolo napr. zvýšenie pomeru prepráv vo vozňoch zákazníka, obmedzenie dovozu uhlia z dôvodu ekologizácie teplární a elektrární, ako aj spätné vyťaženie vozňov pri niektorých prepravách, kedy Cargo vzniknutú úsporu nákladov premieta do ceny zákazníkov.

Aj v tomto roku treba zabojsť o prepravu

A čo čaká spoločnosť v tomto roku? Samozrejme tvrdá práca s cieľom udržať súčasné prepravy a snažiť sa získať ďalšie nové výkony. Príležitosť vidíme napríklad v prepravách pre stavebníctvo v súvislosti

s pokračovaním budovania diaľničnej siete na Slovensku. No najmä v rozvoji spolupráce s veľkými železničnými dopravcami. V ZSSK CARGO sme sa presvedčili, že spoločné využívanie nákladných vozňov môže byť za určitých podmienok vzájomne výhodné.

Cargo tiež rozširuje park hnacích dráhových vozidiel schopných prevádzky na zahraničných tratiach, zamýšľa modernizovať prekládkové kapacity vo Východoslovenských prekládkách, má záujem zvyšovať podiel prepráv platených priamo koncovými zákazníkmi. Chce pokračovať v poskytovaní kvalitných obchodno – prevádzkových služieb významným zákazníkom a výsledky napr. v prepravách pre drevospracujúci priemysel dokazujú, že je to správna cesta.

Neistota na trhu, spájanie sa so silnými partnermi

Posledné roky ukázali, že aj prepravy považované v minulosti za stabilné a nemenné, sa môžu vplyvom pôsobenia trhu zmeniť. ZSSK CARGO je nútená bojovať oveľa viac aj o výkony, ktoré ešte nedávno bolo možné považovať za „isté“. Bude pokračovať aj úzka interná spolupráca obchodu, prevádzky a údržby mobilného parku, čo znamená v konečnom dôsledku kvalitnejšie služby pre zákazníkov. Vieme, ktoré rady vozňov sú zákazníkmi najviac potrebované a ktorým smerom sa treba uberať. Samozrejme, trh je živý a mení sa, ale spoločnosť dokáže na tieto zmeny v rámci svojich možností reagovať. Veríme, že pripravovaná dcérska spoločnosť ZSSK CARGO pre manažment parku nákladných vozňov dokáže v budúcnosti tieto výkyvy požiadaviek trhu vykryť ešte lepšie. A taktiež sme presvedčení, že ďalšia pripravovaná dcérska spoločnosť pre oblasť intermodálnej prepravy využije potenciál tohto najdynamickejšieho sa rozvíjajúceho segmentu prepravy a vstup silného partnera s príslušným know – how bude prínosom jednak pre dcérsku spoločnosť, jednak pre ZSSK CARGO.

Ing. Jaroslav DANIŠKA
člen predstavenstva a riaditeľ úseku obchodu
a služieb ZSSK CARGO



že na zmeny **vie reagovať**

Market is changing, but ZSSK CARGO proves its ability to react to changes

2013 was a very varied and interesting year for ZSSK CARGO from the commercial point of view. Providing transport services to customers is the main activity of the company and we can confirm that thanks to joint efforts the company was able to meet customers' expectations. Why I emphasize the joint efforts?

All the units of ZSSK CARGO are closely interlinked and meeting the objectives is possible only through mutual cooperation. For example, the Trade and Services Division cannot just look for contracts regardless of capacities of the company, availability of the required wagons, technical and technological support of trains, etc.

More transports in 2013

The company exceeded its traffic volume plan for 2013 by more than 1 million tons. At the same time, however, the company did not carry out about one million tons of transports which were expected. The main reason was the decline in traffic requirements of customers. This means that the mentioned difference, about 2 million tons, is comprised of new transports. These transports we were able to gain from the road as well as from other rail carriers or from transit transports which had previously bypassed Slovakia.

Trade policy and cooperation with partners

ZSSK CARGO is trying to create such conditions for the customers that allow not only to maintain existing transports but also to gain new transports. ZSSK CARGO supports new transports through active trade and price policies which take into account multiple transpor-

tation criteria such as a mode of transport, commodity, transport distance, processing technology, etc. We know that new transports will not come themselves. We are actively looking for new transports and maintaining working contacts with other operators in order to exchange experience.

In order to increase competitiveness we cooperate together with other subjects. For example, we cooperate in mutual use of the rolling stock - wagons as well as locomotives - if such cooperation is beneficial for all parties involved. The mentioned cooperation led to minimizing empty runs and thus to reducing costs. Thanks to this ZSSK CARGO succeeded in a number of major tenders for transports not only within Slovakia but also at international level.

This is exactly the area where a close cooperation among individual units of our company is manifested. But not only here. Real possibilities of the company are to be assessed at the beginning of contract negotiations. Therefore ZSSK CARGO regularly evaluates the capacity of rolling stock in terms of expected performance.

Revenues do not copy performances

On the other hand, it should be noted that the last year's growth in traffic volume was not accompanied by the same growth in revenues. This fact has been influenced by many factors, in particular by transport distances. Therefore, we redirected the traffic flows in metallurgy and have gained several new transports over short distances. Other adverse effects on revenues include for example an increase of transports

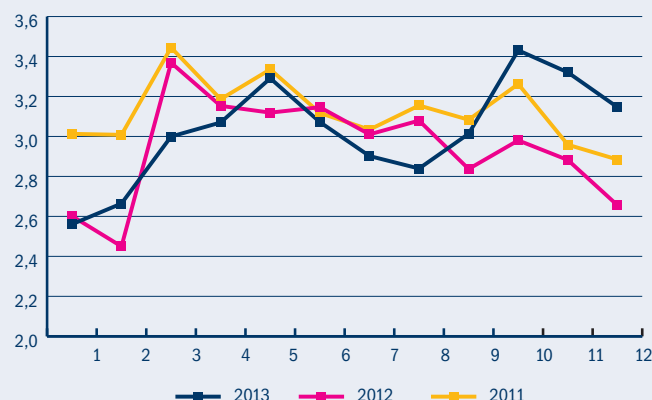
continued on p. 7

Vyhodnotenie prepráv

ZSSK CARGO v roku 2013

Komodita Commodity	2013	2012	rozdiel 13 - 12 difference 13 - 12	% zmena % change
Nešpecifikované / Not specified	1 043 277	1 000 933	42 344	4,2%
Chémia / Chemicals	2 182 535	1 873 710	308 825	16,5%
Drevo / Timber	2 332 975	1 968 268	364 707	18,5%
Potraviny / Food	330 580	277 102	53 479	19,3%
Stavebniny Construction material	3 015 309	2 936 111	79 198	2,7%
Kovy / Metals	5 537 298	5 906 492	-369 194	-6,3%
Ropné výrobky Petroleum products	2 232 356	2 010 523	221 833	11,0%
Uhlie / Coal	5 028 592	5 516 233	-487 641	-8,8%
Železná ruda / Iron ore	12 588 996	11 924 229	664 767	5,6%
Intermodálna preprava Intermodal transport	2 018 242	1 870 418	147 823	7,9%
CELKOM / Total	36 310 162	35 284 020	1 026 142	2,9%

Porovnanie objemu prepravy ZSSK CARGO v rokoch 2013 a 2012 v tonách
Comparison of transported volumes in ZSSK CARGO for the years 2013 and 2012 in tons



Porovnanie vývoja objemu prepravy ZSSK CARGO v rokoch 2009 - 2012 (mil. t).
Comparison of transportation development in the years 2009 - 2012 (mil. tons)

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO) prepravila v roku 2013 viac ako 36,3 mil. ton tovaru. Tento objem prepravy predstavuje medziročný nárast o viac ako 1 mil. ton (+2,9%) a nárast oproti plánu o viac ako 0,8 mil. ton (+2,3%).

Začiatkom roka sa podarilo plán prepravy prekročiť aj napriek dlhej zime, silným mrazom a snehovej kalamite. Najväčší pokles v prepravenom objeme tovaru v roku 2013 zaznamenala ZSSK CARGO v III. štvrtroku, najmä z dôvodu poklesu prepráv pre hutníctvo. Veľká povodeň na Dunaji v júni sa podpísala na presmerovaní časti dodávok železnej rudy pre rakúskeho odberateľa. K priaznivému koncoročnému výsledku Cargo pomohla aj veľmi mierna zima, pričom posledný štvrtrok bol najsilnejší od začiatku globálnej krízy ekonomiky na prelome rokov 2008/2009.

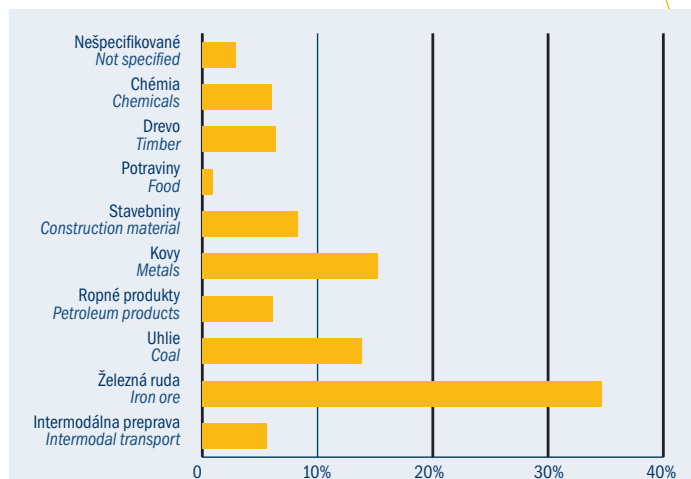
V porovnaní s predchádzajúcim rokom tak prišlo k zvýšeniu objemu vo všetkých komoditách okrem komodít kovy a uhlie. Najväčší podiel prepráv ZSSK CARGO predstavujú hromadné substráty (železná ruda 35%, uhlie 14%) a kovy (15%), čo potvrdzuje naďalej vysokú závislosť objemu prepravy Cargo (69 %) na vývoji hutníctva v SR a okolitých štátoch.

Straty a zisky

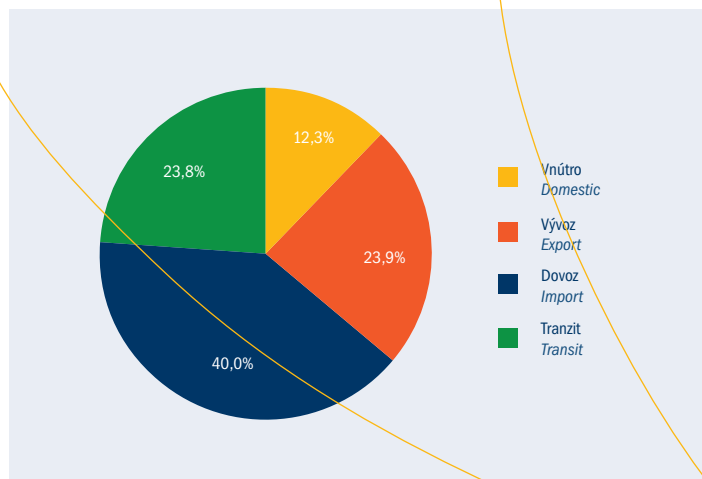
Medziročný výpadok objemu prepravy spoločnosť zaznamenala hlavne v komodite kovy (-0,37 mil. ton – zvoz šrotu a preprava produkcie) a uhlie (-0,49 mil. ton – hutnícky priemysel a teplárne). Na druhej strane ZSSK CARGO dosiahla v ostatných prepravách medziročný nárast. Najväčší medziročný nárast zaznamenala v komoditách železná ruda (+0,66 mil. ton – hutnícky priemysel) a drevo (+0,36 mil. ton – zvoz pre firmy papierenského priemyslu). Úspechu obchodu a služieb sa podarilo získať nové prepravy, no v prevažnej miere na kratšie vzdialenosti, čo malo za následok pokles prepravných výkonov v čistých tonových kilometroch a následne nižší prírastok na tržbách vzhľadom na mieru nárastu objemu prepravy.

Najvýznamnejšou novinkou v obchodnej činnosti spoločnosti bola zmena smerovania prepravných prúdov pre najväčšieho zákazníka U. S. Steel Košice.

Ing. Darina ZIBUROVÁ
manažérka pre obchodnú politiku
sekcia marketingu



Podiel komodít na celkovom objeme prepravy ZSSK CARGO v roku 2013 (%)
Share of commodities in the total transported volumes in the ZSSK CARGO in 2013 (%)



Podiel režimov na celkovom objeme prepravy ZSSK CARGO v roku 2013 (%)
Share of transport modes in the total transported volumes of the ZSSK CARGO in 2013 (%)

continued from p. 5

in customer's wagons, reduction of coal imports due to ecologization of heat and power plants as well as poor utilization of wagons in some return transports when Cargo transfers the incurred costs into the customer's price.

Also this year we must strive for transports

What awaits the company this year? Of course, we expect hard work in order to maintain the current transports and try to get new ones. For example, we see opportunities in transports for the construction industry regarding the construction of highway network in Slovakia. But the main opportunities we see in cooperation with major rail operators. In ZSSK CARGO we are convinced that under certain conditions, sharing wagons can be mutually beneficial. Cargo also extends the fleet of motive power units capable of operation on foreign lines, intends to modernize transshipment capacities in the Eastern Slovak Transshipment Yards, wants to increase the share of shipments paid directly by end customers. Cargo intends to continue in providing high quality commercial & traffic services for important customers, since results for example in shipments for the woodworking industry show that this is the right way.

Uncertainty on the market and joining with strong partners

Recent years have demonstrated that transports regarded as stable in the past may be altered due to market. Now ZSSK CARGO must strive also for transports which until recently could be considered as "certain". The internal cooperation among trade, operation and maintenance of rolling stock will continue which will bring at the end better services to the customers. We know which wagons are most required by customers and in which direction we should move. Of course, the market is alive and changing, but the company is able to react to these changes. We believe that the planned subsidiary of ZSSK CARGO for the management of wagons can cover the fluctuations in requirements of the market in the future even better. And we also believe that another planned subsidiary for intermodal transport will utilize the potential of the most dynamically developing segment in transportation and the entry of a strong partner with the appropriate know-how will bring benefits for the subsidiary as well as for ZSSK CARGO.

Ing. Jaroslav DANIŠKA
ZSSK CARGO Member of the Board of Directors
and Director of Trade & Services Division



Evaluation of ZSSK CARGO transports in 2013

In 2013 Železničná spoločnosť Cargo Slovakia a. s. (ZSSK CARGO) transported more than 36.3 million tons of goods. This volume of transport represents a year-on-year increase by more than 1 million tons (+2.9%) and an increase by more than 0.8 million tons (+2.3%) compared to the plan.

At the beginning of the year Cargo exceeded the transport plan in spite of long winter with heavy snow and severe frosts. In 2013 ZSSK CARGO experienced the largest decrease in the volume of transported goods in the 3rd quarter mainly due to the decline in shipments for metallurgy. In June a big flood on the Danube River caused diversion of the part of iron ore supplies for an Austrian customer. A very mild winter helped Cargo to a favourable year-end outcome and at the same time the last quarter was the strongest quarter since the beginning of the global economic crisis at the turn of 2008/2009.

Compared to the previous year there was an increase in the volume of all commodities except of metals and coal. The largest share of the ZSSK CARGO transports represent the bulk substrates (iron ore 35%, coal 14%) and metals (15%). This confirms the high dependence of the Cargo transported volumes (approx. 69%) on the development of metallurgy in Slovakia and neighbouring countries.

Profits and losses

The company has recorded year-on-year losses in transported volumes especially in the commodity of metals (about -0.37 million tons in haulage of scrap and transportation of production) and coal (about -0.49 million tons in metallurgy and heating plants). On the other hand, ZSSK CARGO achieved annual growth in other transports. Cargo recorded the largest annual increase in commodities like iron ore (about +0.66 million tons in metallurgy) and timber (about +0.36 million tons in haulage of timber for the companies in the paper industry). Trade & Services Division managed to get new orders for transport, but mostly for shorter distances. This resulted in decrease of transport performance in net ton-kilometres and subsequently in lower increase in revenues related to the growth in transport volume.

The most important innovation in business was a change in direction of traffic flows for the largest customer, U.S. Steel Košice.

Ing. Darina ZIBUROVÁ
Trade Policy Manager
Marketing Section

Podpora pre nové prepravy

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia (ZSSK CARGO) v posledných rokoch pripravila viacero systémových opatrení s cieľom podporiť najmä získavanie nových prepráv. Patrí sem napríklad cenové zvýhodnenie prepravy tovaru v skupinách vozňov, prepravy ľahkých tovarov, zavedenie tranzitných relačných cien priamo v tarife TR1, ako aj systém podpory nových prepráv podľa viacerých kritérií, a to druhu prepravy, komodity, prepravnej vzdialenosti, technológie spracovania (jednotlivé vozne, skupiny vozňov, ucelené vlaky), použitého mobilného parku (vozne, HDV), podmienok prevádzky, či obchodných vzťahov.

Druh prepravy

Vo vnútroštátnej preprave podporuje ZSSK CARGO opätovné získanie tých prepráv, ktoré v uplynulých rokoch prešli na cestnú dopravu. Ide najmä o tovary, ktoré boli ešte nedávno typické pre železniciu, napr. drevo, štrky a pod. Tu je Cargo schopné ponúknuť výhodnejšie ceny pre prepravy v dvojnápravových vozňoch, či pre prepravy realizované tzv. koncovými zákazníkmi.

V tranzite má ZSSK CARGO zámer úzko spolupracovať s národnými dopravcami a podporiť dlhé tranzity, najmä v smeroch východ – západ a sever – juh. Náležitú podporu získajú aj nové prepravy cez Východoslovenské prekladiská (VSP) a tiež nové prepravy nebezpečného tovaru formou odpustenia, resp. zníženia prírážky §15 TR1, kedy dopravca môže zohľadniť skutočne vzniknuté navýšenie nákladov na prepravu. V dovoze a vývoze ponúka spoločnosť viac globálnych cien za celú prepravnú trasu s väčším dôrazom na konkurencieschopnosť ceny na zahraničnom úseku – to znamená lepšie ceny pre prepravy, ktoré končia, resp. začínajú na Slovensku.

Príkladom predchádzajúcich opatrení je spoločný projekt ZSSK CARGO a jej českého partnera ČD Cargo, ktorý sa realizuje už niekoľko rokov. Ide o prepravy z Ukrajiny (a krajín ležiacich východnejšie) do Nemecka (a krajín ďalej na západ) a opačne. Zákazník môže dosiahnuť cenu bez prekládky pre jednotlivé vozne a skupinu vozňov v úseku Čierna nad Tisou št. hr. – Děčín št. hr. na úrovni 22,00 EUR/t.

Komodity

Je v záujme ZSSK CARGO naďalej podporovať prepravy tzv. strategických surovín – železnej rudy a uhlia. Konkrétne zabezpečením dostatočného vozňového parku, technologickými zmenami vo Východoslovenských prekladiskách, či aktívnejšou koordináciou so zahraničnými partnermi (operátori, prístavy, manažéri infraštruktúry).

Pokiaľ ide o ďalšie komodity, tak napríklad pri preprave potravín a stavebnín dokáže poskytnúť ceny porovnateľné s cestnou dopravou. Pri obilninách je možné pri vozňoch, ktoré nie sú v parku ZSSK CARGO, odpustiť doplnujúci poplatok DP 50 TR1 za pobyt vozňa až do výšky oslobodenia od vlastníka vozňa (t. j. cenový úľavu od vlastníka vozňa prenáša na zákazníka) a tiež odpustiť DP 8215 za pristavenie vozňa pri vozňoch, ktoré nie sú v parku ZSSK CARGO. Pozornosť si zaslúžia aj cenníky v TR1 pre ľahké tovary, ktorých preprava je ešte výhodnejšia.

Prepravná vzdialenosť

S rastúcou vzdialenosťou prepravy klesajú jednotkové náklady na čtkm, čo umožňuje v porovnaní s „bežnými“ prepravami cenovo zvýhodniť:

- dlhé tranzity (Čadca verzus Kúty smerom na MÁV),
- dlhé tranzity východ – západ,



- dovoz / vývoz na dlhšie vzdialenosti – nižší nárast jednotkových cien,
- drevo, šroty, ... vnútro nad 200 km,
- dovoz / vývoz cez vzdialenejšie pohraničné prechodové stanice - PPS (ak existuje alternatíva),
- prázdne vozne nad 300 km.

Technológia spracovania

Jednotlivé vozne naďalej ostávajú v produktovom portfóliu ZSSK CARGO, ktorá je stále jediným dopravcom v SR s touto službou (celosieťový dopravca s cca 400 tarifnými bodmi). Aj v roku 2014 sú podporované skupiny vozňov formou cenového zvýhodnenia, a to buď priamo cez tarifu TR1 a pásmové zrážky, individuálne, alebo osobitne v prípade prepráv vo vozňoch, ktoré poskytol zákazník.

Použitie mobilného parku, prevádzka, obchodné vzťahy

Z hľadiska použitia vozňov a hnacích dráhových vozidiel (HDV) na prepravu treba uviesť podporu použitia vozňov ZSSK CARGO v zahraničí, ďalej automatickú podporu pri všetkých komoditách v prípade nakládky do vozňov ZSSK CARGO po vykládke v zahraničí do SR, resp. tranzitom cez SR (úprava DP v TR1). Samozrejmosťou bude i podpora vytvárania logistických reťazcov pri využívaní vozňov ZSSK CARGO, ako aj cudzích vozňov z dôvodu minimalizácie prázdnych behov, čo výrazne znižuje náklady. V prípade prepráv vo vozňoch, ktorými ZSSK CARGO nedisponuje a poskytol ich zákazník, zohľadníme náklady na vozeň v cenovej ponuke.

Úsporu nákladov Cargo premieta aj do cien pre zákazníkov. Preto namiesto návratu prázdnych vozňov cenovo zvýhodní prepravu iba v ložnom behu. Len vďaka minimalizácii prázdnych behov vozňov dokázalo uspieť v prepravách štrkov na výstavbu železničných koridorov a ciest, železnej rudy a pod.

Dôraz sa bude naďalej kladať na korektné obchodné vzťahy s dlhodobými partnermi, čo sú jednak výrobné spoločnosti, elektrárne, teplárne, ale takisto obchodné spoločnosti s vplyvom na tovarové toky, či zasielateľské spoločnosti prinášajúce pridanú hodnotu k prepravám.

Ing. Rudolf KUBIŠ
sekcia marketingu



Support for new transports

In recent years Cargo Slovakia (ZSSK CARGO) prepared a number of system measures to support the acquisition of new transports. This includes for example price advantage for the transport of goods in groups of wagons, for the transport of light goods, introduction of transit relational prices directly in the TR1 tariff, support for new transports under multiple criteria such as type of transport, commodity, transport distance, processing technology (single wagons, group of wagons, block train), rolling stock used (wagons, motive power units), operating conditions and business relations.

Type of transport

In domestic transports ZSSK CARGO supports the recovery of those transports which have been shifted in recent years to the road transport. This includes goods which until recently were typical for rail, for example wood, gravel and the like. Here Cargo is able to offer better prices for transports in two-axle wagons or for transports made by end customers.

In international transports ZSSK CARGO intends to work closely with national carriers and support long transits, particularly in the east-west and north-south directions. A necessary support will be provided to new transports through the Eastern Slovak Transshipment Yards (ESTY) and new transports of dangerous goods through remission or reduction of extra charge according to §15 TR1 when a carrier may take into account the real costs incurred for the transport.

Concerning import and export, the company offers more global prices for the whole transport route with greater emphasis on price competitiveness on the foreign portion – it means better prices for transports which end or begin in Slovakia.

An example of these measures is a joint project between ZSSK CARGO and its Czech partner ČD Cargo which has been carried out already for

several years. This concerns transports from Ukraine (and countries located more to the east) to Germany (and countries located more to the west) and vice versa. A customer may reach price of 22.00 EUR/t without transshipment for single wagons and for group of wagons on the line Čierna nad Tisou, state border – Děčín, state border.

Commodities

It is in the interest of ZSSK CARGO to continue in supporting transports of strategic raw materials – iron ore and coal. Namely through provision of sufficient rolling stock, through technological improvements in the Eastern Slovak Transshipment Yards and through more active coordination with foreign partners (operators, ports, infrastructure managers). Concerning other commodities, as for example in transports of food and construction material, Cargo can provide prices comparable to road transports. For cereals it is possible for wagons that are not in the fleet of ZSSK CARGO to forgive an extra charge for wagon stay from the owner of the wagon according to DP 50 TR1 up to exemption (i.e. the price discount from the owner of the wagon is transferred to the customer) and also to forgive the charge according to DP 8215 for shunting wagons for wagons that are not in the fleet of ZSSK CARGO. Attention should also be given to the price lists in TR1 for light goods which transports are even cheaper.

Transport distance

An increasing transport distance reduces unit costs per net ton-kilometer which allows cost advantage for:

- Long transits (Čadca vs. Kúty direction of Hungary/MÁV),
- Long transits east-west,
- Import/export on long distances – lower increase of unit prices,
- Wood, scrap ... domestic transport over 200 km,
- Import/export through more distant cross-border station (if there is an alternative),
- Empty wagons over 300 km.

Processing technology

Single wagons remain in the product portfolio of ZSSK CARGO which is still the only carrier in SR with this service (network-wide carrier with about 400 tariff points). Also in 2014 groups of wagons are supported through price advantages either directly through the TR1 tariff and zonal discounts, individually or specifically in case of transports in wagons provided by a customer.

Using a rolling stock, operating conditions, business relations

In terms of use of wagons and motive power units for transports we would like to mention the support of ZSSK CARGO for using wagons abroad, further an automatic support for all commodities in the case of loading into ZSSK CARGO wagons after unloading abroad for transport to the Slovak Republic or transit through the Slovak Republic (adjustment of DP in TR1). Of course there will also be support for the creation of logistic chains in the use of ZSSK CARGO wagons as well as borrowed wagons in order to reduce empty transports which significantly reduce the costs. In the case of transports in wagons which are not owned by ZSSK CARGO and are provided by a customer, we will take into account the cost of the wagon in a price offer. Cargo transfers costs savings into the prices for customers. Therefore instead of returning empty wagons Cargo will provide price advantages only to transports of loaded wagons. Cargo was able to succeed in transports of gravel for the construction of railway corridors and roads as well as in transports of iron ore, etc. only through minimizing transports of empty wagons.

We will continue to place emphasis on fair trade relations with long-term partners which include production companies, power plants, heating plants as well as trading companies with an impact on commodity flows and forwarding companies bringing added value to shipments.

Ing. Rudolf KUBÍŠ
Marketing Section

Presmerovanie prepravných tokov hromadných substrátov v roku 2013

Hromadné substráty tvoria veľkú časť objemu tovaru prepraveného ZSSK CARGO. Ich podiel sa pohybuje na úrovni cca 75 %, z toho cca 67 % tvorí sypký materiál. V minulom roku došlo k presmerovaniu viacerých – doteraz stabilných prepravných tokov týchto substrátov, či už išlo o ich dovoz, alebo tranzit. Týka sa to najmä dvoch komodít – železnej rudy a uhlia.

O hromadnom substráte hovoríme väčšinou pri tovare rovnakého druhu prepravovanom vo veľkých množstvách, a to spravidla bez obalu, pričom môže ísť aj o tovar tekutý. V ZSSK CARGO sem zahŕňame napr. železnú rudu, uhlie, štrk, piesok, priemyselné hnojivá, obilie, drevo, časť komodity kovy, naftu, benzín, olej a pod. Pozrime sa z pohľadu obchodu v roku 2013 v krátkosti na tovary, ktoré majú v tejto kategórii najvýznamnejšie zastúpenie, t. j. na železnú rudu a uhlie.

Železná ruda

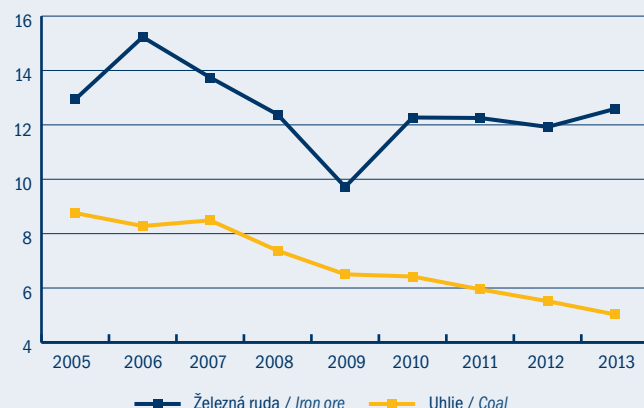
Železná ruda je objemovo najvýznamnejšou prepravou ZSSK CARGO. Jej dovoz a tranzit pre oceliarne v SR a okolitých krajinách predstavoval v roku 2013 až 35 % z celkového objemu prepravy. V období pred vypuknutím svetovej finančnej a hospodárskej krízy sa množstvo



Redirecting of bulk substrates traffic flows in 2013

Bulk substrates constitute a large portion of the volume of goods transported by ZSSK CARGO. Their share is about 75%, of which about 67% are loose materials. Last year there was a redirection of more transport flows of so far stable bulk substrates whether it concerned their imports or transits. This applies in particular to two commodities - iron ore and coal.

Bulk substrate is usually understood as the same type of goods transported in large quantities, generally without packaging. Bulk substrate may also include liquid products. In ZSSK CARGO the bulk substrates



Vývoj prepravy železnej rudy a uhlia (mil. t.).

Development in transports of iron ore and coal (million tons)

prepravenej suroviny pohybovalo v rozmedzí 13 až 15 miliónov ton za rok. V druhej polovici roka 2008 sa začali objavovať prvé príznaky krízy spojené s poklesom prepravných požiadaviek zákazníkov oceliarskeho priemyslu. V roku 2009 sa už kríza prejavila naplno vrátane dramatického pádu prepráv súvisiacich s hutníctvom. Objem prepravenej železnej rudy sa znížil až na 9,717 mil. t, v súčasnosti sa pohybuje na úrovni 12 až 12,6 mil. t.

Rozhodujúca časť prepráv, či už v dovoze alebo tranzite, bola realizovaná v stabilných reláciách v smere východ – západ, mimo prepráv po širokorozchodnej trati aj s prekládkou. Prepravné prúdy uvedenej suroviny však v roku 2013 zaznamenali výrazné výkyvy. Najvýraznejšou zmenou bolo nahradenie časti objemu dovozu železnej rudy po širokorozchodnej trati dovozom zámorskej rudy cez poľské prístavy, čo malo dopad nielen na tržby ZSSK CARGO, ale aj na náklady, hospodárenie s vozňami a HDV, zabezpečenie prevádzky a pod.

Prvé prepravy v objeme cca 100 tisíc ton realizovali iní dopravcovia. Aktívnu obchodnú politikou a schopnosťou zvládnuť uvedené pre-

include iron ore, coal, gravel, sand, fertilizers, grain, timber, part of metals, diesel, gasoline, oil, etc. Let us examine the goods which in 2013 were of greatest importance in this category in terms of trade: iron ore and coal.

Iron ore

Iron ore is the most important commodity transported by ZSSK CARGO in terms of volume. In 2013 imports of iron ore for the steelworks in Slovakia and its transits for the steel works in neighbouring countries accounted for 35% of the total volume of transport. In the period before the outbreak of the global financial and economic crisis, the amount of transported materials ranged from 13 to 15 million tons per year. In the second half of 2008 the first signs of crisis associated with a decrease in orders for transports from the steel industry were emerging. In 2009 the crisis has affected in full including dramatic fall in transports related to metallurgy. Transports of iron ore decreased to 9.717 million tons. Currently the amount of transported iron ore is around 12 to 12.6 million tons.

The decisive part of transports - imports as well as transits - were performed in stable conditions in the east-west directions - except transits on broad gauge railway including transshipments. However, in 2013 the traffic flows of iron ore experienced significant fluctuations. The most important change was the replacement of iron ore imports via broad gauge railway by overseas imports via Polish ports. This had an impact not only on the ZSSK CARGO sales, but also on the costs, on the man-

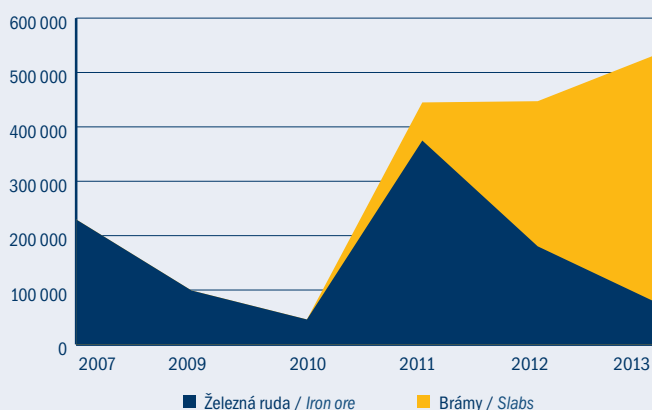
pravy po stránke prevádzkovo – technickej sa podarilo ZSSK CARGO získať zvýšný objem viac ako 700 tisíc ton.

Ďalšími významnými zmenami boli dlhodobé nahradenie tranzitu železnej rudy do ŽST Dunaújváros (MÁV) tranzitom brám v rovnakej relácii, ako aj zavedenie priameho tranzitu do ŽST Linz (ÖBB) a obnovenie tranzitných preprav v smere juh – sever pre českého i poľského odberateľa. Všetky uvedené prepravy mali dopad najmä na hospodárenie s nákladnými vozňami.

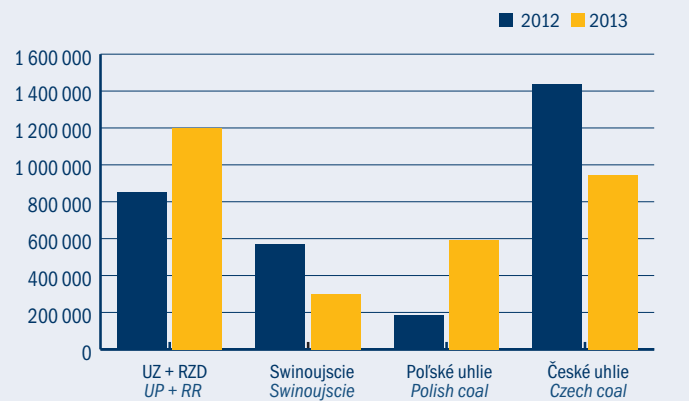
Uhlie

Uhlie je so železnicou späté od jej začiatkov. Avšak pri tejto pre železniciu tak typickej komodite zaznamenávame pokles preprav, a to z viacerých dôvodov. V posledných rokoch viacero významných odberateľov uhlia obmedzilo, príp. ukončilo spotrebu tejto suroviny a nahradilo ju ekonomicky výhodnejším zemným plynom. Po liberalizácii železničnej dopravy na Slovensku sa práve preprava uhlia ako substrátu prepravovaného vo vysokých objemoch, a teda v ucelených vlakoch, stala predmetom záujmu konkurenčných dopravcov, nakoľko išlo vo väčšine prípadov o prepravu v cudzích vozňoch, čo umožňovalo v dovoze a tranzite technologicky nenáročnú prepravu.

V posledných rokoch vplýva na prepravy uhlia aj ekologizácia. Zavedenie prísnych emisných noriem pre ich producentov sa prejavuje v oblasti dovozu uhlia pre elektrárne a teplárne. Viacerí významní zákazníci v oblasti energetiky musia riešiť vzniknutú situáciu nahradzáním uhlia



Prepravy žel. rudy a brám do Dunaújvárosu (v tonách)
Transports of iron ore and slabs to Dunaújváros (in tons)



Dovoz uhlia do Hanisky pri Košiciach v rokoch 2012 a 2013 (v tonách)
Transports of coal to Haniska pri Košiciach in 2012 and 2013 (in tons)

emisne menej náročnými surovinami (zvýšený podiel využívania plynu, spaľovanie drevnej štiepky, ...), prípadne obmedzovaním výroby (niektoré elektrárne).

Podobne ako v prípade železnej rudy, aj v prepravách uhlia pre najväčšieho zákazníka zaznamenala ZSSK CARGO v uplynulom roku výrazné zmeny v prepravných prúdoch. Zvýšil sa dovoz ukrajinského uhlia po širokorozchodnej trati cez pohraničnú priechodovú stanicu (PPS) Maťovce ŠRT a dovoz uhlia z poľských baní cez PPS Plaveč na úkor českého uhlia a námorského uhlia z poľského prístavu Swinoujscie cez PPS Čadca. Pri tak vysokých objemoch všetky tieto zmeny výrazne zvyšujú náročnosť zabezpečenia preprav mobilným parkom, keďže Cargo malo kapacity doteraz nastavené inak.

Vysoká závislosť ZSSK CARGO na stave hutníctva je všeobecne známa. V roku 2013 až 67 % objemu prepravy tvorili prepravy súvisiace s oceľiarskym priemyslom. Preto práve železná ruda a uhlie sú suroviny, na ktoré sa tak pozorne firma sústreďuje. Všetci dúfame, že svetová ekonomika sa už odrazila od dna a jej postupný rozvoj prinesie ďalšie požiadavky na produkciu pre hutníctvo. Aj súčasný globálny pokles cien uhlia na svetových trhoch spôsobený nástupom bridlicového plynu môže byť pre železniciu príležitosťou.

Ing. Rudolf KUBIŠ
manažér obchodnej politiky
sekcia marketingu

agement of wagons and MPUs, on the support of operation, etc. The first transports in amount of about 100,000 tons were performed by other carriers. Thanks to the active trade policy and the ability to handle operational and technical aspects of these transports ZSSK CARGO has managed to get the remaining amount of more than 700,000 tons. Other significant changes include the replacement of iron ore transits to Dunaújváros (MÁV) by transits of slabs, an introduction of direct transits to Linz (ÖBB) and renewal of transits in the south-north direction for Czech and Polish customers. All the above operations had impacts particularly on the management of cargo wagons.

Coal

Railways are linked to coal from their beginnings. However, in this commodity which is so typical for rail, we observe a reduction in transports for a number of reasons. In the recent years a number of major customers terminated or restricted consumption of coal and replaced coal with more economical natural gas. Because the coal is transported in high volumes and therefore in block trains, after liberalization of rail transport in Slovakia the transport of coal became a subject of interest to the competing carriers. In most cases the transports were performed in rented wagons which enabled technologically undemanding shipments in imports as well as in transits.

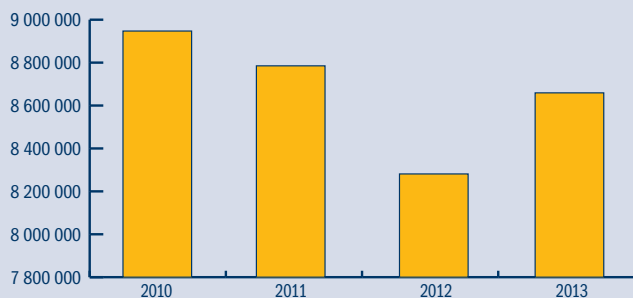
In the recent years the transport of coal is impacted also by ecology. Introduction of strict emission standards is reflected in imports of coal for power and heating plants. A number of major customers in the energy

sector resolve the situation through replacing coal by less carbon-intensive materials (increased usage of gas, combustion of wood chips, etc.) or through reduction of production in some power plants.

As in the case of iron ore in the previous year ZSSK CARGO experienced significant changes also in traffic flows on the transportation of coal for the largest customer. There were increased imports of Ukrainian coal on the broad gauge rail through the border crossing station (BCS) Maťovce and imports of Polish coal through the BCS Plaveč to the detriment of Czech coal as well as overseas coal from the Polish port of Swinoujscie through the BCS Čadca. At such high volumes all these changes significantly increase the difficulty of ensuring transports by rolling stock, because so far the Cargo capacities have been set differently.

High dependency of ZSSK CARGO on metallurgy is well known. In 2013 transports related to the steel industry accounted for 67% of the total volume of traffic. Therefore iron ore and coal are the raw materials on which the company is focused so closely. We all hope that the global economy is rebounding and its gradual development will bring additional demands on metallurgical production. Also the current global downturn in coal prices on world markets caused by the advent of shale gas can be an opportunity for railways.

Ing. Rudolf KUBIŠ
Trade Policy Manager
Marketing Section



Objem tranzitných preprav ZSSK CARGO za obdobie rokov 2010-2013
Volume of ZSSK CARGO transits in 2010 - 2013

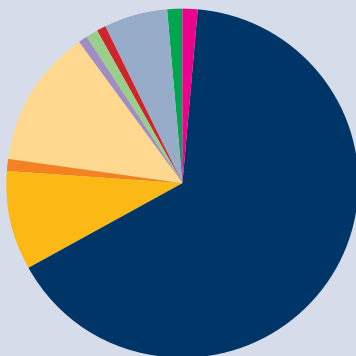
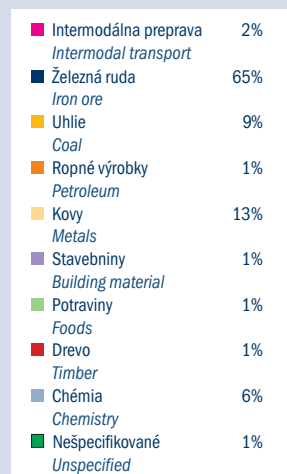
Posledné dva roky tranzit rastie

V roku 2013 tvorili tranzitné prepravy z celkového prepraveného objemu tovarov ZSSK CARGO (36,3 mil. ton) necelých 24 % (8,7 mil. ton). V porovnaní s rokom 2012 ide o nárast o približne 378 tisíc ton.

Najpodstatnejšiu časť tranzitu predstavujú prepravy smerujúce z východu na západ cez Čiernu nad Tisou, ktoré v roku 2013 dosiahli objem 6,175 mil. ton. V smere do Rakúska to bolo 0,11 mil. ton, do Česka 5,4 mil. ton a do Maďarska 0,7 mil. ton.

V komoditnej štruktúre prepravy cez východnú hranicu v Čiernej nad Tisou dominujú komodity hutníckeho priemyslu, teda ruda, uhlie a kovy. Samotná ruda predstavuje až 85% prepráv. Ide hlavne o prepravy do Čiech pre hutnícke podniky Arcelor Mittal Ostrava a Třinecké železářny. V hutníckom priemysle bude železničná preprava stále v dominantnom postavení, keďže kapacitne je schopná prepraviť veľké množstvá surovín. Aj keď preprava rudy tvorí najväčší objem prepráv v tranzite, je dôležité spomenúť nárast prepráv komodity kovy v danom segmente, keďže objem roku 2013 (584 tis. ton) v smere východ – západ vzrástol v porovnaní s rokom 2012 o 158 tis. ton a v porovnaní s rokom 2011 dokonca o 307 tis. ton. Nárast prepráv komodity kovy eviduje ZSSK CARGO aj v celkových tranzitných prepravách. Za posledné tri roky má vzrastajúcu tendenciu aj preprava uhlia. Relatívne stabilnú pozíciu v objeme tranzitných prepráv cez východnú hranicu má komodita chémia – dosahuje okolo 150 tis. ton ročne.

Ing. Martina SURMÍKOVÁ
produktová manažérka
sekcija predaja



Štruktúra prepráv v tranzite v roku 2013 - celkovo
Structure of transits in 2013 - in total

In the last two years transit grows

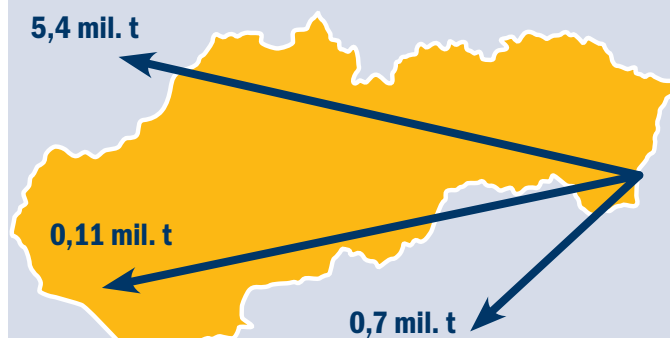
In 2013 the transit transports represented less than 24% (8.7 million tons) of the total volume of goods transported by ZSSK CARGO (36.3 million tons). Compared to 2012 this is an increase of about 378,000 tons.

The most important part of transit is represented by transports directed from east to west through Čierna nad Tisou. These transports reached a volume of 6.175 million tons in 2013. In direction to Austria it was 0.11 million tons, to the Czech Republic it was 5.4 million tons and to Hungary 0.7 million tons.

The commodity structure of transports across the eastern border in Čierna nad Tisou is dominated by products of the metallurgical industry, i.e. ore, coal and metals. Iron ore itself makes up 85% of transports. It concerns mainly transports to the Czech Republic for metallurgical companies Arcelor Mittal Ostrava and Třinecké železářny.

For the metallurgical industry railway transport will always be dominant, because it is able to transport large quantities of raw materials. Although the transport of ore makes the largest volume of transports in transit, it is important to mention an increase in transports of commodity metals in the segment, because the volume in 2013 (584,000 tons) in the east-west direction has increased by 158,000 tons compared to 2012 and even by 307,000 tons compared to 2011. ZSSK CARGO recorded an increase in transports of metals also in total transit transports. In the last three years the transport of coal has also an upward trend. Chemicals have a relatively stable position in the volume of transit transports across the eastern border – it achieves 150 thousand tons per year.

Ing. Martina SURMÍKOVÁ
Product Manager
Sales Section



Tranzitujúce prepravy smerujúce z východu na západ cez Čiernu nad Tisou v roku 2013 dosiahli objem 6,175 mil. ton.
In 2013 the transits in direction east-west through Čierna nad Tisou reached the amount of 6.175 million tons.

...SME ARCHITEKTI PREPRAVY...

○ Spoločnosť BUDAMAR LOGISTICS, a.s. sa etablovala na prepravnom trhu ponukou svojich komplexných služieb v oblasti železničných, cestných, riečnych, námorných, multimodálnych a intermodálnych preprav. Tak ako v architektúre, aj naše služby prezentujú jedinečné technické, ekonomické, organizačné, ale i "umelecko-estetické" riešenia. Iba tie najlepšie majú šancu zapáčiť sa zákazníkovi.

Dlhodobá v TOP 3

○ Umiestnenie medzi tromi najväčšími zasielateľskými spoločnosťami na slovenskom trhu je nielen záväzujúce s ohľadom na potreby spokojného zákazníka, ale najmä vzhľadom na konkurenčný boj nás núti k neustálemu zdokonaľovaniu a zefektívňovaniu logistických procesov a hľadaniu nových, častokrát až novátorských riešení.

Komplexné riešenie je polovica úspechu

○ Poskytovanie prepravných kapacít je pre nášho zákazníka minimum, ktoré však pre nadviazanie obchodného styku nemusí byť dostatočné. Doplnenie o služby pred, po ako i počas prepravy je častokrát tou pridanou hodnotou, ktorá sa stáva závažím na pomyslenej miske váh, ktoré preváža zákazníkovo priazeň v náš prospech.

Bez strategických partnerov to nejde

○ Uspokojovanie stále zložitejších požiadaviek našich zákazníkov si vyžaduje pevné základy vo forme stabilných partnerov nielen doma, ale najmä v zahraničí, nakoľko len minimum preprav je realizovaných v rámci Slovenska. Partneri v Európskych krajinách, Ruskej federácii či na Ukrajine umožňujú poskytovať nadštandardné podmienky a tak má tovar našich zákazníkov šancu sa bezpečne a v prijateľných cenách dostať až ku konečným spotrebiteľom takmer na celom svete.

Trhy štátov SNŠ

○ Tovarové toky zo Spoločenstva nezávislých štátov sú obrovským potenciálom pre poskytovanie kvalitných logistických služieb. V hre sú nielen nerastné bohatstvá, ale i polotovary či finálna produkcia, pričom vo vzájomnej bilancii výrazne dominuje import do EU. Tak ako TRANSPORT LOGISTIC v Mníchove umožňuje každý druhý rok prezentovať spoločnosť a uchádzať sa o priazeň potenciálnych zákazníkov, tak TRANSRUSSIA v Moskve ponúka možnosť každoročne osloviť zákazníkov najmä zo SNŠ priamo v ich domovskom prostredí. Výstava má dlhodobú tradíciu a je vysoko hodnotená. Z tohto dôvodu sme sa rozhodli prezentovať svoje služby v rámci tejto výstavy.

...WE ARE THE ARCHITECTS OF LOGISTICS...

○ The company BUDAMAR LOGISTICS, a.s. has built its position on the transport market with its offer of complex services in the field of railway, road, river, sea, multimodal and intermodal transports. As well as in architecture, our services present unique technical, economic, organizational but also "artistic-aesthetic" solutions. Only the best ones have a chance of attracting customers.

In TOP 3 in the Long Run

○ The position among the three largest freight forwarding companies on the Slovak market is not only our commitment to satisfied customers' needs but it forces us in particular consideration of competition to constant improving and streamlining of logistic processes and looking for new and often even innovative solutions.

A Complex Solution is a Half Success

○ Providing transport capacities is only a minimum for our customer that does not need to be sufficient for establishing business contact. Enhanced services before, after and during a transport are very often the added value which becomes the weight on the imaginary scales outweighing customer preference in our favour.

It does not Work without Strategic Partners

○ Satisfying of still more and more complicated demands of our customer needs solid foundations in the form of stable partners not only in Slovakia but especially abroad as only a minimum of transports are carried out within Slovakia. Our partners in European countries, the Russian Federation or in Ukraine enable us to provide superior conditions and give a chance to our customers' goods for safe delivery at reasonable costs to end users almost all over the world.

Markets of the CIS Countries

○ Flows of goods from the Commonwealth of Independent States (CIS) have enormous potential for providing quality logistic services. Not only mineral resources but also semi-finished and/or final products are in the game where import to the EU is dominating in mutual balance. Just like TRANSPORT LOGISTIC in Munich enables us to present our company and compete for the favour of our potential customers every second year, also TRANSRUSSIA exhibition in Moscow gives us a great yearly opportunity to meet customers especially from CIS countries in their own environment. The exhibition has a long tradition with high ranking. Because of all these facts we have decided to present our services at this exhibition.

○ budamar@budamar.sk ○ rail@budamar.sk ○ road@budamar.sk ○ river@budamar.sk ○ multimodal@budamar.sk ○ intermodal@budamar.sk ○





Prepravy železničnej nákladnej prepravy na Slovensku sú silno závislé od aktivít hutníckych priemyselných podnikov na Slovensku i v regióne strednej Európy. Preto je dôležité sledovať vývoj produkcie týchto výrobných podnikov a poznať prognózy ich výroby v najbližších mesiacoch. Analytici poväčšine odhadujú v tomto roku mierne oživenie priemyselnej produkcie, čo môže byť predpoveďou stabilných výkonov preprav ZSSK CARGO. Napriek tomu vládne určitá neistota ohľadom prebytku výrobných kapacít v regióne, globálnej konkurencie i vývoja ekonomík v Európe či mimo nej. Viac sme sa dozvedeli z rozhovoru s analytikom – ekonómom pre Českú republiku, Slovensko a Slovinsko Citibank Europe Jaromírom Šindelom, PhD.

Hutníctvo čaká mierne oživenie

Aké sú prognózy vývoja ekonomík strednej Európy na rok 2014?

- Ekonomiky strednej Európy by si mali, pokiaľ ide o rast HDP, v roku 2014 polepšiť. Najvýraznejšia zmena by mala nastať v prípade českej ekonomiky, ktorá by mohla zrýchliť takmer k 2% medziročného rastu po 1,5-percentnom poklese v minulom roku. Rovnako slovenská či maďarská ekonomika by mohli zrýchliť k okolo 2% rastu, ale tu je zrýchlenie menšie, po takmer 1% zisku v roku 2013. V prípade ruskej a poľskej ekonomiky čakáme rast okolo 2,5% a viac ako 3% po 1,5-percentnom raste v roku 2013.

V prípade stredoeurópskych ekonomík, ktoré sú exportne orientované, stojí za zlepšením ekonomického rastu lepšia situácia na západ od nás, kde by mal hospodársky rast eurozóny zrýchliť vyše 1%, pričom nemecký rast by mal dosahovať okolo 2%, po polpercentnom poklese, respektíve raste v predošlom roku. Zrýchlenie eurozóny by malo byť podporené nielen Nemeckom, ale i Francúzskom, ktoré sa pomaly odlepjuje od dna, a končiaca sa recesiou vo väčšine štátov periferie eurozóny, ktoré sa - pravda s pozitívnou výnimkou Írska a negatívnou v prípade Grécka - budú pohybovať so svojím rastom blízko kladnej nuly.

Okrem stabilizácie domáceho dopytu by mala eurozóna benefitovať aj zo silnejších vývozov, k čomu by mohol dopomôcť silnejší rast americkej ekonomiky, u ktorej v roku 2014 čakáme zrýchlenie niečo cez 3% medziročne po takmer 2% rastu v minulom roku.

Je mierne oživenie priemyslu a obchodu v budúcom roku v strednej Európe reálne?

- Keďže priemyslová aktivita je spojená s exportnou aktivitou, čakáme oživenie aj v tejto oblasti. Rast importu by mal vo vyspelých ekonomikách zrýchliť k 3% v roku 2014 z 1% v minulom roku a obdobne i v prípade eurozóny. V jej prípade čakáme rast priemyselnej produkcie o 2,3% v roku 2014 po kumulatívnom poklese vyše 3% v minulých dvoch rokoch. To by malo podporiť tempo ako českej, tak slovenskej priemyselnej produkcie s rastom okolo 5% medziročne. Naša predikcia exportnej aktivity naznačuje o niečo silnejší rast v Poľsku, naopak trochu slabší v Maďarsku.

Aké sú prognózy na tento rok pre rozvoj hutníctva v regióne strednej Európy a jednotlivu v každej z krajín? Odlišujú sa výrobné kapacity v týchto krajinách?

- So zreteľom na pozitívny výhľad priemyselnej a exportnej aktivity možno očakávať i pokračujúce oživenie v oblasti hutníctva v našom regióne. I keď je otázkou, či sa v prípade Slovenska udrží také silné tempo, ktoré pri spracovaní kovov a kovových výrobkov dosahovalo v posledných mesiacoch roku 2013 rast okolo 20% medziročne - keď vezmeme do úvahy horší vývoj u nových objednávok zo začiatku roka. Zatiaľ čo Česká republika dosiahla rovnako zrýchlenie tempa rastu okolo 5% v prípade kovov a 10% pri kovových výrobkoch, dá sa očakávať ďalšie zlepšenie s ohľadom na vyšší objem objednávok. Silné tempo rastu produkcie v slovenskom hutníctve viedlo k výraznému navýšeniu využitia výrobných kapacít, čo je zreteľné z hodnotenia zo začiatku roku 2014.

Ako by ste charakterizovali súčasný globálny „trh“ hutníckeho priemyslu a podmienky v jednotlivých regiónoch sveta - USA, Európa, Rusko, Čína z pohľadu kapacít, cien komodít, konkurencie, vývoja dopytu?

- Využitie výrobných kapacít stále nedosahuje predkrízové úrovne, a to vo všetkých regiónoch. Globálny nárast využitia výrobných kapacít v oceliarstve bol prevažne ťahaný čínskou produkciou. Pokiaľ porovnáme severnú Ameriku s Európou, tam je vidno rýchlejší nárast, hoci miernejší než v Číne. V severnej Amerike ťaží produkcia z flexibilnejšieho charakteru výroby. V prípade Európy vidíme stále prebytok výrobných kapacít, ktorý podľa našich akciových analytikov presahoval potreby európskej ekonomiky o štvrtinu. To naznačuje, že potrvá 3-5 rokov, než sa tento prebytok výraznejšie zmenší. Vyššia cena americkej ocele v porovnaní s európskou či čínskou môže byť priaznivou správou i pre európske exporty v tomto odvetví, pokiaľ sa ale udrží americký dopyt, s čím v našej predikcii akcioví analytici počítajú.

Metallurgy expects moderate recovery

Rail freight transport in Slovakia strongly depends on metallurgical industry in Slovakia as well as in Central Europe. Therefore it is important to monitor the development of the production in the industry and know its forecasts for the coming months. Most analysts estimate a moderate recovery in the industrial production this year. This could be the basis for stable performance in ZSSK CARGO transports. Nevertheless, there is some uncertainty due to the surplus of production capacities in the region, global competition as well as economic development in Europe and outside. More we learn from an interview with Jaromír Šindel, PhD. – economic analyst of Citibank Europe for Czech Republic, Slovakia and Slovenia.

What are the forecasts for the Central European economies in 2014?

Regarding GDP, Central European economies should improve in 2014. The most significant change should take place in the Czech economy which could accelerate to nearly 2% annual growth after a 1.5% decline last year. Similarly, Slovak and Hungarian economies could accelerate to around 2% growth. However, there is less acceleration after nearly 1% gain in 2013. Russian and Polish economies are expecting growth of around 2.5% and more than 3%, respectively after 1.5% gain in 2013.

In the case of export-oriented Central European countries, the economic growth is resulting from improvements in Western Europe. In the western eurozone the economic growth accelerated by more than 1% after 0.5% decline in the previous year. And German growth should reach about 2% after 0.5% growth in the previous year. Acceleration in the eurozone should be supported not only by Germany, but also by France which is slowly recovering as well as by ending recession in most countries on the periphery of the eurozone which will grow just above zero – however, with a positive exception of Ireland and negative of Greece.

To what extent is real to expect a moderate recovery of industry and trade in Central Europe next year?

Because the industry is linked to exports, we expect recovery in this area as well. In advanced economies imports should accelerate from 1% last year to 3% in 2014 and they should grow similarly in the eurozone as well. In the eurozone we expect growth in industrial production by 2.3% in 2014 after a cumulative decline of over 3% in the past two years. This should encourage the growth of both Czech and Slovak

industrial productions by about 5% year on year. Our forecasts of exports indicate a somewhat stronger growth in Poland and on the other hand a little weaker growth in Hungary.

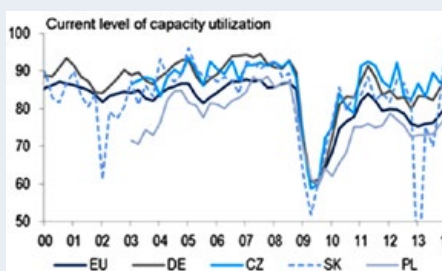
What are the forecasts for metallurgy in Central Europe this year as a whole as well as individually in each country? What are the production capacities in these countries?

With regard to positive perspectives of both industrial and export activities we can expect continued recovery in metallurgy in our region. Although there is a question whether Slovakia will maintain such strong growth, since production of metals and metallic products in the last months of 2013 achieved growth of around 20% year on year and now we have to take into account the weaker development in new purchase orders at the beginning of the year. The Czech Republic has achieved accelerated growth of around 5% for metals and 10% for metallic products and we can expect further improvement with respect to the higher volume of purchase orders. Strong growth in the Slovak metallurgy led to a significant increase in utilization of production capacities which is clear from the assessment at the beginning of 2014.

How would you describe the current global market in metallurgy and conditions in the individual regions of the world – USA, Europe, Russia and China in terms of capacity, commodity prices, competition and development of demand?

Utilization of production capacities in all regions is still below the pre-crisis levels. The global increase in utilization of production capacities in the steel industry was driven mainly by Chinese production. When comparing North America and Europe, then North America is growing faster than Europe, but slower than China. In North America the production benefits from more flexible production. In Europe there is still excess of production capacities which, according to our stock analysts, exceed the needs of the European economy by a quarter. This indicates that it will take 3 – 5 years before this excess significantly reduces. Higher price of American steel compared to European or Chinese is encouraging news for European exports in this sector as far as the American demand is kept – and this fact is expected by stock analysts in our forecast.

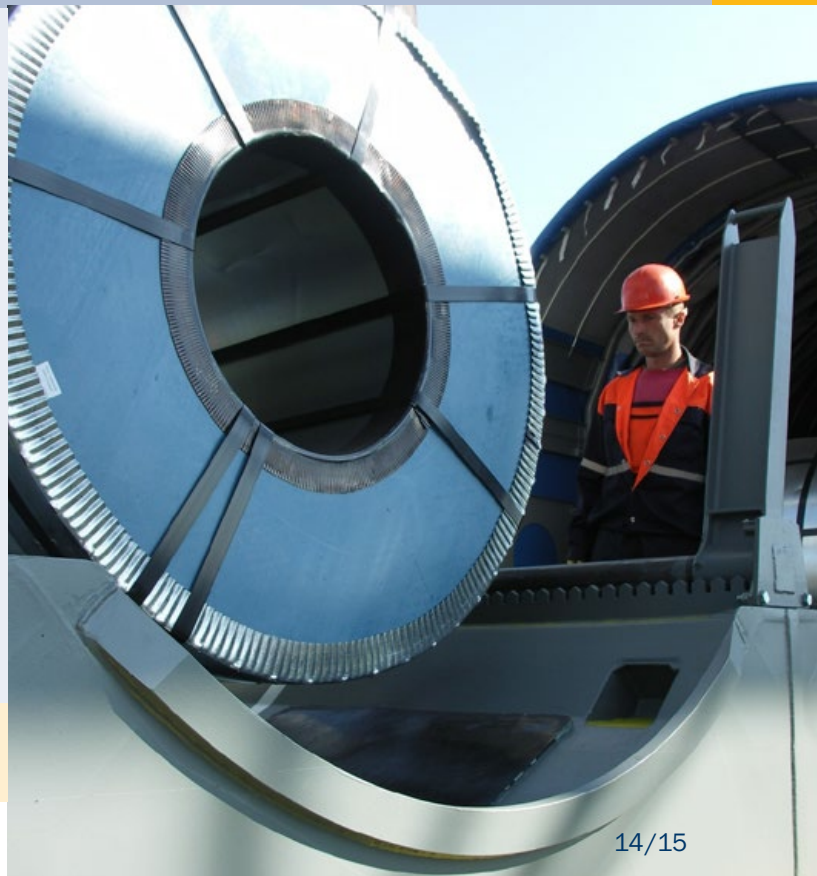
(lj)



Zdroj: EU and Citi Research

Source: EU and Citi Research

Využitie výrobných kapacít (1) a nové objednávky (2) vo výrobe základných kovov.
Utilization of production capacities and new purchase orders in production of basic metals





Paleta tovarov prepravovaných cez Východoslovenské prekladiská je naozaj pestrá

Z celkového množstva 31,640 mil. ton tovarov prepravených po Lvovskej dráhe Ukrajinských železníc (UZ) v roku 2013 bolo do Slovenskej republiky z krajín SNŠ a Ukrajiny prepravených vyše 14,927 mil. ton (47 %), čo je na úrovni roku 2012 (medziročný pokles o 0,35 %). Druhy prepravovaných tovarov a spôsoby ich prekládky v jednom z najväčších suchozemských prístavov v strednej Európe – Východoslovenských prekladiskách v Čiernej nad Tisou a okolí, sú takmer neobmedzené.

Z uvedeného objemu 14 927 700 ton prepravených z Ukrajiny smerom na Slovensko bolo prepravených:

- **cez PPS Čop – Čierna nad Tisou 7 729 695 ton** po rozchode 1 520 mm + **83 065 ton** po rozchode 1 435 mm (spolu 7 812 760 ton, v porovnaní s rokom 2012 ide o nárast 381 700 ton, + 5,14 %),
- **cez PPS Užhorod – Maťovce 7 114 940 ton** (rozchod 1 520 mm), v porovnaní s rokom 2012 pokles o 433 700 ton, - 5,74 %.

Komoditnú štruktúru prepráv cez PPS Čop – Čierna nad Tisou (rozchod 1 520 mm) spojenú s prekladom prepravovaných tovarov z vozňov rozchodu 1 520 mm (tzv. široký rozchod) do vozňov s rozchodom 1 435 mm v Čiernej nad Tisou tvoria v prvom rade rôzne frakcie a druhy železných rúd – až 80%. Ďalšou rozhodujúcou komoditou sú kovy, ide o surové železo a ocel' – tie v minulom roku zo spomínaného celkového množstva preloženého tovaru v Čiernej nad Tisou 7,114 mil. ton tvorili 9%. V rebríčku top prekladaných surovín nasledujú uhlie (antracit, hnedé uhlie) a koks, ďalej rôzne chemikálie (ako metanol, skvapalnené plyny a pod.) a oleje, ktoré sa v prekladisku prečerpávajú, a pomerne slušný objem prekládky zaznamenali VSP aj pri dreve. Tým sa však výpočet prekladaných tovarov nekončí. Z ďalších spomeňme soľ, kremenec, kaolín a nesmieme zabudnúť ani na kontajne-

ry, ktoré sa prekladajú v termináli v Dobrej pri Čiernej nad Tisou. Druhy tovarov a spôsoby ich prekládky v tzv. suchozemskom prístave, ktoré je možné prekladať, sú však takmer neobmedzené. Presnú štruktúru komodít preložených v minulom roku uvádza priložená tabuľka.

Komoditná štruktúra prepráv cez PPS Užhorod – Maťovce je ešte pestrejšia ako v Čiernej nad Tisou. Aj tu v roku 2013 prevládala prekládka rudy, uhlia, železa a chémie. Tovar, ktorý prechádza cez PPS Užhorod – Maťovce, sa však vykladá a prekladá (aj na nákladné autá) aj v ďalších staniách na širokorozchodnej trati – v Trebišove, Vojanoch a konečnej stanici v Haniske pri Košiciach. Len pre zaujímavosť uvedme, že medzi tovarmi sú hnojivá, drevo, sadze, rašelina, ale aj papier, tehly a čoraz vyšší počet kontajnerov.

V samotných Maťovciach na prekládku slúži aj prevádzovňa vozňov, kde bolo v roku 2013 previazaných 3 488 vozňov (95 909 ton), z toho 1 727 z rozchodu 1 520 mm na rozchod 1 435 mm („ložený“ smer prepravy východ-západ) a 1 761 vozňov z rozchodu 1 435 mm na rozchod 1 520 mm (opačný „prázdny“ smer prepravy západ-východ).

Štatistika prepráv východ - západ

Z celkového objemu tovarov prepravených cez obidve pohraničné priechodové stanice po rozchode 1 520 mm (14 844 634 ton) sa v rebríčku podľa množstva už tradične umiestňuje na prvom mieste železná ruda - 76 % (11 289 945 ton) pre hutné kombináty U. S. Steel Košice, s.r.o. (+ U. S. Steel Serbia, d.o.o, Radinac); Třinecké železářny, a. s.; Arcelor Mittal Ostrava, a. s.; Voestalpine Stahl, GmbH, Linz; ISD Dunaferr Zrt., Dunaujváros. Na druhom mieste (11,32 %) je čierne a hnedé uhlie, koks a antracit s objemom prepravy 1 680 123 ton a na treťom mieste preprava polotovarov zo železa (oceľové brámy) s objemom prepravy 452 029 ton (3%). Nezanedbateľná je aj preprava dreva (4. miesto)

Variety of goods transported through the Eastern Slovak Transshipment Yards is really varied

Of the total amount of 31.640 million tons of goods transported in 2013 by the Lviv lines of Ukrainian Railways (UZ) there were transported to Slovakia over 14.927 million tons (47%) from the CIS countries and Ukraine. This represents the traffic volume at the level of 2012 (decrease by 0.35%). Types of goods and ways of their transshipment in one of the largest land port in the Central Europe – in the Eastern Slovak Transshipment Yards near Čierna nad Tisou – are almost unlimited.

From the above mentioned volume of 14,927,700 tons transported from Ukraine to Slovakia there were transported:

- through the border-crossing station (BCS) Čop-Čierna nad Tisou 7,729,695 tons via the 1,520 mm gauge + 83,065 tons via the 1,435 mm gauge (in total 7,812,760 tons). Compared to 2012 this is an increase of 381,700 tons (+ 5.14%).
- through the BCS Užhorod-Maťovce 7,114,940 tons via the 1,520 mm gauge. Compared to 2012 this is a decrease of 433,700 tons (- 5.74 %).

Commodity structure of goods transported through the BCS Čop-Čierna nad Tisou (1,520 mm gauge) associated with the transshipment of transported goods from wagons of the 1,520 mm gauge to wagons of the 1,435 mm gauge is composed primarily of various fractions and types of iron ores – up to 80%. Other important commodities are metals, especially crude iron and steel, which accounted for 9% of the total amount of 7.114 million tons of goods transshipped in Čierna nad Tisou last year. The next commodities in line of transshipped raw materials are coal (anthracite, brown coal), coke, various chemicals (methanol, liquefied gases, etc.) and oils, which are pumped through the transshipment yard. A decent amount of transshipped goods is represented by timber. However, this list does not include all transshipped goods. Other products represent salt, quartzite and kaolin. Do not forget the containers which are transshipped at the terminal in Dobrá nad Tisou. Types of goods and ways of their transshipment in the so-called land port are almost unlimited. Exact structure of commodities transshipped last year is shown in the table below.

Commodity structure of goods transported through the BCS Užhorod-Maťovce is even more varied than in Čierna nad Tisou. In 2013 also here prevailed transshipment of ore, coal, iron and chemistry. Goods which passes through the BCS Užhorod-Maťovce are unloaded or transshipped (also on trucks) also in other stations on the broad gauge railway – in Trebišov, in Vojany and in the final station in Haniska pri Košiciach. Just of curiosity let us mention that the goods include fertilizers, timber, carbon black, peat, but also paper, bricks and an increasing number of containers. In Maťovce the bogie change workplace also serves for transshipment. In 2013 there were 3,488 bogies changed (95,909 tons). Of which 1,727 bogies were changed from the 1,520 mm gauge to the 1,435 mm gauge ("loaded" transport in direction east-west) and 1,761 bogies were changed from the 1,435 mm gauge to the 1,520 mm gauge (reverse "empty" transport in direction west-east).

Statistics of east-west transports

Of the total volume of goods (14,844,634 tons) transported through the two border-crossing stations with the 1,520 mm gauge, in first place of ranking by quantity there is traditionally placed iron ore - 76% (11,289,945 tons) for steelworks U. S. Steel, Košice, U. S. Steel Serbia, Radinac, Třinecké železářny, Třinec, Arcelorr Mittal, Ostrava, Voestalpine Stahl, Linz and ISD Dunaferr, Dunaujváros. In second place there are black and brown coals, coke and anthracite with a transport volume of 1,680,123 tons (11.32%). In third place there is the transport of semi-finished iron (steel slabs) with a transport volume of 452,029 tons (3%). Considerable quantities are also in the transport of timber (4th place) with a transport volume of 281,497 tons (1.89 %). Of this amount the transport for Mondi SCP, Ružomberok represents 208,108 tons. In the pumping complexes in Čierna nad Tisou there were pumped-over 285,826 tons of chemicals. Of this amount 57,159 tons were liquefied gases (propane, butane and propane-butane mixture).

Komodita / Commodity	Tony / Tons
Železná ruda / Iron ore	6 126 429
Čierne kovy (železo a oceľ) Black metals (iron and steel)	celkom (brány, plechy, zvítky plechov, rúry, tyče, surové železo, ferokovy, atď.) / in total (slabs, sheets, coils sheets, tubes, rods, crude iron, ferrous metals, etc.) 696 565
	z toho brány / of which slabs 452 029
Drevo / timber	229 990
Obilniny (kukurica) / cereals (maize)	1 489
	Metanol / methanol 195 141
	Skvapalnené plyny (propán, bután a zmes P-B) liquefied gases (propane, butane and propane-butane mixture) 57 159
Chemikálie (prečerpávanie) chemicals (pumping over)	Benzol / benzene 24 591
	Oktanol / octanol 5 129
	Etylacetát / ethylacetate 2 584
	Nafta motorová / diesel fuel 474
	Olej repkový / rapeseed oil 699
	Olej ľahký minerálny / light mineral oil 48
Soľ / salt	26 203
Antracit / anthracite	186 571
Koks / coke	16 520
Hnedé uhlie / brown coal	12 421
Kremenec / quartzite	70 910
kaolín / kaolin	11 362
valce pre valcovacie stolice / rolls for rolling mills	902
polyfosforečnany, uhličitan prírodný, trifosforečnan sodný polyphosphates, natural carbonate, sodium triphosphate	4 866
kaučuk / caoutchouc	560
intermodálna preprava v kontajneroch (preklad v Dobrej) intermodal transport in containers (transshipment in Dobrá)	57 979
podvozky / bogies	20
pasty uhľikáté na elektródy / carbonaceous pastes for electrodes	1 053
vozidlá na údržbu tratí / track maintenance vehicles	26
Celkom PPS Čop-Čierna nad Tisou - rozchod 1 520 mm Total in the BCS Čop-Čierna nad Tisou - 1,520 mm gauge	7 729 694

Komoditná štruktúra preprav cez PPS Čop - Čierna nad Tisou (rozchod 1 520 mm) v roku 2013
Commodity structure of goods transported through the BCS Čop-Čierna nad Tisou (1,520 mm gauge) in 2013

s objemom 281 497 ton (1,89%), z toho pre prijímateľa Mondi SCP, a. s., Ružomberok 208 108 ton. V prečerpávacích komplexoch v Čiernej nad Tisou bolo prečerpávaných 285 826 ton chemikálií, z toho 57 159 ton skvapalnené plyny (propán, bután a zmes propán-butánu).

Ing. Vladimír BUČKO
manažér sekcie VSP Čierna nad Tisou

Ing. Vladimír BUČKO
ESTY Čierna nad Tisou section manager

Anketa so zákazníkmi na tému kvality služieb

Počty dlhodobých partnerstiev a pevných väzieb na zákazníkov ZSSK CARGO sa počítajú na desiatky. Dobrá spolupráca na jednej strane prináša výhody obom partnerom, na druhej ich zaväzuje vychádzať si v ústrety, plniť a rešpektovať vzájomné požiadavky. V krátkej anketе sme oslovili tri významné subjekty, s ktorými ZSSK CARGO dlhodobo spolupracuje a opýtali sa, ako hodnotia celkovú kvalitu služieb ZSSK CARGO v minulom roku (obchodný servis, servis v staniciach príchodu a odchodu, fakturovanie, doplnkové služby...), či je ponuka služieb dopravcu (napr. služby v stanici príchodu a odchodu, v ponuke a kvalite vozňov, v doplnkových a informačných službách, v ponuke na webovej stránke) pre nich dostatočná a prípadne, aby aj označili oblasti, v ktorých vidia rezervy vzájomnej spolupráce.



Peter Malec
predseda predstavenstva
BUDAMAR LOGISTICS, a. s.

- Spolupráca BUDAMAR LOGISTICS a ZSSK CARGO vo Východoslovenských prekladiskách (VSP) je založená na dlhodobom a obojstranne korektnom vzťahu. Keďže významná časť výkonov pre našich kľúčových zákazníkov je spojená práve so službami poskytovanými vo VSP, kvalita služieb vždy bola našou prioritou a bola pod drobnohľadom našich obchodných partnerov. Dnešné trhové podmienky sú však charakteristické výraznou dynamikou, čo sa týka modifikácie obchodno-prepravných prípadov, nových podnetov a výziev, čo vytvára tlak na zvyšovanie kvality smerom k našej firme a samozrejme následne aj k VSP.

Pokiaľ ide o komunikáciu s Ukrajinckými železnicami, prebieha podľa dohodnutých pravidiel, na rôznych odborných a organizačných úrovniach a je pre Budamar jednou z hlavných priorít. Naše úsilie smeruje k zvýšeniu efektivity procesu prepravy tovaru z krajín SMGS, zlepšeniu hospodárenia s vozňami ako aj k zníženiu nákladov súvisiacich s prechodom tovaru cez Schengenskú hranicu. Proces plánovania prepráv, tak ako ho poznáme niekoľko desiatok rokov sa postupne inovuje. Prevádzkovo sa z času na čas vyskytnú problémy s nahromadením záťaže ako aj návratom prázdnych vozňov smerujúcich na Ukrajinu, ale aj vďaka



ZSSK CARGO pravidelne dvakrát ročne vyhodnocuje spokojnosť zákazníkov s jej službami. Nie sú to len strohé dotazníky, ale aj priama možnosť poukázať na menej kvalitne poskytnutú službu, či iné nedostatky.

ZSSK CARGO evaluates customer satisfaction with its services regularly, twice a year. Survey does not mean only plain questionnaires, but also a direct addressing of an inferior service provided, or other deficiencies.

Customer survey on service quality

Numbers of ZSSK CARGO long-term partnerships and strong links to customers count dozens. Good cooperation brings benefits to both partners and obliges them to be forthcoming, meet and respect each other's requirements. In a short survey we addressed three important customers with whom ZSSK CARGO has a long-term cooperation and asked them to evaluate the overall quality of ZSSK CARGO services last year (trade services, service in stations of arrival and departure, invoicing, additional services, etc.). Further we asked them whether a range of services (e.g. services in stations of arrival and departure, offer of wagons and their quality, additional and information services, services offered on the website) is sufficient for them. Finally, we asked them to identify areas where they see opportunities to improve the mutual cooperation.

Peter Malec
Chairman of the Board of Directors
BUDAMAR LOGISTICS, a. s.

- Cooperation of BUDAMAR LOGISTICS and ZSSK CARGO in the Eastern Slovak Transshipment Yards (ESTY) is based on a long-term and mutually correct relationship. Since a significant portion of performance

for our key customers is linked to the services provided in the ESTY, the quality of services has always been our priority and was under the spotlight of our business partners. Today's market conditions are characterized by high dynamics regarding modifications of commercial & transport cases as well as new initiatives and challenges. This creates a pressure on increasing the quality in our company and, consequently, in the ESTY. Communication with the Ukraine Railways is carried out according to agreed rules. It is performed on various professional and organizational levels and for Budamar is one of the main priorities. We try to improve the efficiency of the transports of goods from the SMGS countries, to improve management of wagons as well as to reduce the costs related to the transport of goods across the Schengen border. The planning of transports as we knew it for decades is gradually upgraded. From time to time there are problems with accumulation of load as well as with returning empty wagons to the Ukraine. In 2013 thanks to an effective communication with ZSSK CARGO and the Ukraine Railways there were no outages which would have a major negative impact. If I had to comment on reserves in cooperation, I believe that the ZSSK CARGO management knows them best. In rapidly changing market con-

efektívnej komunikácii ZSSK CARGO aj UZ za celý rok 2013 nedošlo k prevádzkovému výpadku, ktorý by mal zásadný negatívny vplyv. Ak by som mal ešte okomentovať rezervy v spolupráci, som presvedčený, že vedenie ZSSK CARGO samo najlepšie pozná, kde ich spoločnosť má. Pri súčasných rýchlo sa meniacich trhových podmienkach by som chcel zvýrazniť potrebu neustáleho zvyšovania flexibility všetkých činností, čo môže priniesť dôležitú konkurenčnú výhodu na trhu. Pozitívne hodnotíme v porovnaní s niektorými susednými železničnými správami stabilitu vedenia spoločnosti, a tým aj dobrý predpoklad pre zabezpečenie kontinuity ďalšieho rozvoja ZSSK CARGO.

slowwood
les - drevo - biomasa

Ján Kútnik
vedúci oddelenia logistiky
SlovWood Ružomberok, a. s.



- Kvalitu spolupráce s jednotlivými zložkami ZSSK CARGO hodnotíme kladne, podarilo sa nám spoločnými silami zvýšiť podiel prepravovaného dreva v zvoze a vývoze v roku 2013 nad plánované objemy. V ponuke služieb nákladného dopravcu by sme privítali možnosť realizácie objednávaní a podaja vozňov elektronicky ako v zvoze tak aj pri vývoze tovaru. Očakávame od toho zjednodušenie administratívy pri nakládke. Čo sa týka kvality a ponuky vozňov, stále nám chýba vo vozňovom parku Carga dostatočný počet špeciálnych klanicových vozňov pre našu komoditu - drevo. Stáva sa nám, že hlavne vysokostenné vozne dostávame na nakládku nevyčistené po tovare po prechádzajúcej nakládke, hlavne po hromadných substrátoch. Privítali by sme zlepšenie v tejto oblasti. Na web stránke nám zasa napríklad chýbajú kontaktné údaje na komerčných pracovníkov na jednotlivých staniciach.

RTI RAILTRANS
INTERNATIONAL

Roman Rapant
generálny riaditeľ
Railtrans International, a. s.

- Kvalita ponúkaných služieb ZSSK CARGO má podľa nášho názoru progresívny smer. Obchodný servis je vyhovujúci a na dostatočnej úrovni. Na základe našich skúseností môžeme potvrdiť, že obchodní manažéri spoločnosti sú ústretoví, pohotoví a dostatočne komunikatívni. Taktiež fakturácia je na lepšej úrovni než v minulosti. V prípade reklamácií, je prístup zodpovedný, situácia sa rieši okamžite a bezodkladne. Čo sa týka rozsahu a charakteru ponúkaných služieb, vidím priestor na zlepšenie najmä v ponuke nákladných vozňov. Je potrebné širšie spektrum ponúkaných nákladných vozňov a vo vyššej kvalite, ktorú od nás požadujú zákazníci. Kvalita pri ponúkaných vozňoch často korešponduje s ich vysokým vekom. Rezervy vzájomnej spolupráce naša spoločnosť vidí najmä už v spomínanej technickej základni ZSSK CARGO, a to v potrebnom rozšírení portfólia moderných vozňov. Prínosom by mohla byť aj užšia kooperácia s privátnymi dopravcami za účelom efektívnejšej realizácie preprav, alebo prípravy logistických riešení pre zákazníka.

(r)

ditions I would like to emphasize the need to continuously improve the flexibility of all activities, because it can bring significant competitive advantage in the market. I would like to appreciate the stability of the company management, especially when compared to some neighbouring railway administrations. This is a good assumption to ensure further development of ZSSK CARGO.

Ján Kútnik
Logistics Manager
SlovWood Ružomberok, a. s.

- We appreciate the high quality of cooperation with the individual ZSSK CARGO units. In 2013 we managed to increase the proportion of imported and exported timber above the planned volumes. Regarding the offer of ZSSK CARGO services we would welcome an electronic ordering of wagons in imports as well as in exports of goods. We expect that this should bring a simplification of administrative operations at loading. Regarding the offer of wagons and their quality, in the fleet of Cargo we are still missing a sufficient number of special stanchion wagons for our commodity - timber. It happens to us that we get wagons, particularly high-sided wagons, for loading which are unclean of goods from the previous loading, especially after bulk substrates. We would welcome an improvement in this area. On the website we are missing the contact information on commercial staff at individual stations.

Roman Rapant
General Director
Railtrans International, a. s.

- In our opinion, the quality of services offered by ZSSK CARGO improves. Trade services are satisfactory and at a sufficient level. Based on our experience, I can confirm that the business managers of the company are welcoming, responsive and communicative enough. Invoicing is also better than in the past. In the case of complaints an approach is responsible, the situation is been solved immediately and without any delay. Regarding the scope and type of the offered services, I see an opportunity for improvement in the offer of freight wagons. It should be offered a wider choice of freight wagons and of better quality, since it is requested from us by our customers. The quality of the offered wagons often corresponds with their old age. Our company sees deficiencies of the mutual cooperation in the aforementioned technical base of ZSSK CARGO, namely, it is necessary to extend the portfolio of offered wagons. Closer cooperation with private carriers could be beneficial. The cooperation could concern more effective performance of transports and preparation of logistics solutions for customers.

(r)

Hnacie dráhové vozidlá (HDV) ZSSK CARGO sa okrem denných výkonov vo vnútroštátnej doprave zúčastňujú aj na spoločných cezhraničných prepravách komodít ako sú uhlie, koks, ruda, chemia, železné výrobky, ropné produkty v tovarových tokoch sever – juh a východ – západ. Podmienkou týchto prepráv je, že na infraštruktúre ŽSR je dopravcom ZSSK CARGO. Na spoločných cezhraničných prepravách používa Cargo svoje HDV radov 131, 183, 240, 363, 742 a 756.

Použitie jedného hnacieho vozidla v spoločných prepravách medzi krajinami je výhodné z ekonomického hľadiska z dôvodu plynulosti prepravy. HDV nie je totiž nutné v pohraničných priechodových staniciach zamieňať. Pre bezproblémové zabezpečenie cezhraničných prepráv je samozrejme nutné, aby HDV zaradené na požadovaný výkon spĺňali technické špecifikácie na prevádzkovanie. Napríklad, je nevyhnutnosťou, aby HDV bolo vybavené rádiostanicou pre spojenie s riadiacim pracovníkom infraštruktúry. Novinkou v ČR je to systém GSM-R. Splnenie podmienok na cezhraničnú prepravu je náročné aj z hľadiska udržania technického stavu HDV.

Keďže v súčasnosti nie je priestor pre využitie rušňovodičov v celej trase vlaku, sú v pohraničných staniciach vystriedaní za kolegov z preberajúceho železničného podniku. HDV potom pokračuje v ďalšej jazde vlaku až do cieľovej stanice.

Rušne ZSSK CARGO je tak možné už niekoľko rokov bežne vidieť na koľajach v susedných štátoch. Každý deň zachádzajú HDV radu 131 do Ostravy-Poruby a Třince v Česku, či do poľského Tarnova. Rušne 240 zasa do Břeclavi, Miškovca a Hidasnémeti. HDV 363 je možné bežne stretnúť v Českej Třebovéj, no i v Dečine, ale i na infraštruk-

túre MÁV. Do Maďarska zachádzajú aj aj HDV 742 a 756. Vzhľadom na to, že o cezhraničné prepravy je v poslednom čase zvýšený záujem, ZSSK CARGO aj v investičnom pláne vyčleňuje finančné prostriedky na zabezpečenie homologizácie svojich HDV na jednotlivé železničné správy.

Ing. Jaroslav KOCAN
riaditeľ sekcie technicko-technologickej prípravy prevádzky

Rad hnacieho vozidla (HDV) ZSSK CARGO <i>Series of MPU ZSSK CARGO</i>	Infraštruktúra <i>Infrastructure</i>	Počet HDV <i>Number of MPUs</i>
131	PKP (Poľsko) / PKP (Poland)	9
131	SŽDC (Česko) / SŽDC (Czech R.)	50
183	SŽDC	5
240	MÁV(Maďarsko) / MÁV (Hungary)	14
363	SŽDC	10
363	MÁV	3
742	MÁV	4
756	MÁV	4

Počty HDV ZSSK CARGO podľa jednotlivých radov, ktoré spĺňajú technické špecifikácie na infraštruktúrach Poľska, Česka a Maďarska.

Numbers of MPUs owned by ZSSK CARGO ordered according to individual series which comply with technical specifications valid on infrastructures of Poland, Czech Republic and Hungary.

Rušne ZSSK CARGO je možné stretnúť na koľajniciach v Česku, Maďarsku i Poľsku

Locomotives of ZSSK CARGO can be seen on rails in the Czech Republic, Hungary and Poland

Motive power units (MPUs) of ZSSK CARGO are involved not only in the daily performances in domestic transports, but also on the common cross-border transports of commodities such as coal, coke, ore, chemicals, iron products and petroleum products in commodity flows north - south and east - west. The condition for these transports is that ZSSK CARGO is a carrier on the ZSR infrastructure. On the common cross-border transports Cargo uses its motive power units of series 131, 183, 240, 363, 742 and 756.

Using one motive power unit for common cross-border transports is advantageous from an economic standpoint due to the smoothness of transport. Since it is not necessary to change the MPU on the border crossing stations. To ensure seamless cross-border transports it is necessary that the MPU assigned for the required action comply with the technical specifications for the operation. For example, it is necessary that the MPU is equipped with a radio station for communication with an infrastructure manager. Novelty in the Czech Republic is the introduction of GSM-R. Fulfillment of conditions for cross-border transports is also difficult in terms of maintaining the technical condition of MPU.

Since it is not currently possible to use engine-drivers on the whole route of the train, the engine-drivers are substituted by the fellow drivers from the taking-over rail operator on the border crossing stations. MPU then continues up to the final destination.

Consequently it is possible already for several years to see the ZSSK CARGO locomotives in neighboring states. MPUs series 131 drive every day to Ostrava-Poruba and Třinec in the Czech Republic or to Tarnow in Poland. Locomotives series 240 drive to Břeclav, Miskolc and Hidasnémeti. MPU series 363 can be commonly found in Česká Třebová, in Dečín or on the rails of Hungarian MÁV. Also MPUs series 742 and 756 drive to Hungary. Due to the fact that recently there is a growing interest in cross-border transports, ZSSK CARGO allocates funds in investment plan for ensuring approval of its MPUs for individual railway administrations.

Ing. Jaroslav KOCAN
Director of Section of technical and technological preparation
of operations



V železničarskom žargóne je často počuť: Poľka, Češka, Maďarka. Takto sú označované HDV vybavené technickými špecifikáciami na jednotlivých infraštruktúrach susedných krajín.

In the railway-men jargon it is often heard: Poľka (Polish woman), Češka (Czech woman), Maďarka (Hungarian woman). In this way there are referred the MPUs adapted for technical specifications applicable on individual infrastructures of neighboring countries.

Ďalšie tri „Maďarky“

V druhej polovici minulého roka ZSSK CARGO homologizovalo ďalšie tri hnacie vozidlá elektrickej trakcie radu 240 pre prevádzku na tratiach Maďarských štátnych železníc (MÁV).

Národný bezpečnostný dráhový úrad v Maďarsku 17. decembra 2013 potvrdil, že tri hnacie vozidlá 240.102-4, 240.029-9 a 240.032-3 úspešne vykonali technicko-bezpečnostné skúšky na trati Komárom – Györszentiván. Súčasťou rekonštrukcie rušňov kvôli ich prispôbeniu pre prevádzku v Maďarsku bolo rozšírenie funkcionalít a ovládacích prvkov na vlakovom zabezpečovači MIREL VZ 1 a dosadenie rádiostanice VS 67 s požadovaným frekvenčným pásmom. Všetky tri rušne upravovali v Rušňovom depe Bratislava východné v spolupráci s dodávateľmi HMM, T-CZ. Úprava jedného HDV trvala cca 1 mesiac. V januári 2014 malo Cargo homologizovaných pre železničnú infraštruktúru v Maďarsku spolu so spomínanými tromi dvestoštyridsiatkami celkovo 17 HDV závislej trakcie a 8 HDV nezávislej trakcie.

Ing. Peter TYKO
riaditeľ sekcie manažmentu ŽKV – ECM

The other three “Hungarian Women”

In the second half of last year ZSSK CARGO homologated three more motive power units electric traction of series 240 for operation on the lines of Hungarian State Railways (MÁV).

On 17 December 2013 Hungarian National Railroad Office confirmed that three motive power units 240.102-4, 240.029-9 and 240.032-3 successfully performed technical & safety tests on the line Komárom – Györszentiván. Part of the reconstruction of locomotives due to their adaptation for operation in Hungary was the extension of functionalities and controls on automatic train protector MIREL VZ 1 and implementation of radio station VS 67 with the required frequency band. All three locomotives were reconstructed in the Locomotive Depot Bratislava Východné in cooperation with suppliers HMM, T-CZ. Reconstruction of one MPU took about one month. In January 2014 Cargo owned altogether 17 MPUs of dependent traction (including three MPUs series 240) and 8 MPUs of independent traction approved for rail infrastructure in Hungary.

Ing. Peter TYKO
Director of Rolling Stock – ECM Management Section

Elektronické podania nákladného listu

ZSSK CARGO pokračuje v tomto roku v projekte postupného zavádzania elektronického podania nákladného listu vo vnútroštátnej preprave, ktorý by mal vyústiť do aplikácie elektronického nákladného listu (ďalej ENL) a používania bezpapierovej technológie vo vnútroštátnej a medzinárodnej preprave pre zákazníkov. Vzhľadom na otvorenie sa prepravného trhu v železničnej doprave pre konkurenčné prostredie je nevyhnutné zavádzať zmeny v oblasti elektronickej výmeny informácií, držať tak krok s dobou a poskytovať služby, ktoré sú v súčasnom svete samozrejmosťou.

Cieľom zavedenia ENL je komplexná elektronická výmena informácií a komunikácia medzi ZSSK CARGO a zákazníkmi. Podaj a dodaj vozňových zásielok sa doteraz realizoval prostredníctvom nákladných pokladní v tarifných bodoch spoločnosti. Zavedením ENL sa postupne nahradí papierová forma NL. Od konca minulého roka ZSSK CARGO formou testovania s niektorými vybranými zákazníkmi, zatiaľ v produkčnom prostredí, overuje

pokračovanie na strane 23

Zákaznícky portál ISP rozšíri podporu pre elektronickú spoluprácu so zákazníkmi

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia (ZSSK CARGO) v spolupráci s niektorými zákazníkmi aktuálne overuje dve nové funkcionality Zákazníckeho portálu ISP - evidovanie a zasielanie objednávky prepravy priamo z portálu a tzv. elektronický podaj. Zákaznícky portál ISP prevádzkuje ZSSK CARGO v rámci skvalitňovania ponuky služieb a rozširovania doplnkových služieb. Je to služba zákazníkom ZSSK CARGO a nemá ambíciu suplovať iných spolupracujúcich dopravcov.

Zákaznícky portál ISP slúži v prvom rade na poskytovanie informácií zákazníkom o práve realizovaných prepravách. Teda prostredníctvom neho by sa mali dozvedieť o aktuálnej polohe vozňa alebo zásielky. Dostupná funkcionality poskytuje online informácie o polohe a aktuálnom stave vozňov:

- patriacich príslušnému zákazníkovi ako držiteľovi alebo vlastníkovi,
- vyčlenených prioritne pre používanie konkrétnym zákazníkom,
- pridelených k zákazníkovej objednávke prepravy,
- prepravovaných ako súčasť zásielok na preprave, ktorých je zákazník zúčastnený ako odosielateľ, prijímateľ alebo platiteľ prepravného za trate ŽSR.

V porovnaní s pôvodnou službou bola ešte koncom roka 2011 do zákaznického portálu ISP zapracovaná aj možnosť vidieť kompletne údaje z nákladného listu, ktoré sú evidované v ISP. Kvalita týchto informácií na portáli závisí od správnosti údajov poskytovaných spolupracujúcimi dopravcami alebo evidovaných zamestnancami prevádzky v Informačnom systéme pre podporu prevádzky (ISP).

ZSSK CARGO okrem online informácií prostredníctvom Zákazníckeho portálu ISP ponúka zákazníkovi stále aj možnosť odberu informácií formou automatického zasielania zostáv, ktoré bolo dostupné už v minulosti. Keďže so zriadením a prevádzkovaním Zákazníckeho portálu ISP sú spojené určité náklady, je táto doplnková služba spoplatnená a poskytovaná na základe prepravného-obstarávateľskej zmluvy. Prístup k službe riadi sekcia služieb zákazníkom, zamestnanci infoserwisu ZSSK CARGO. Pre zákazníkov Carga sú aktuálne pripravené dve nové funkcionality Zákazníckeho portálu ISP. Prvá z nich je možnosť evidovať a zasielať objednávky prepravy priamo z portálu. Takto zaevidovaná objednávka prepravy sa automaticky prenesie do ISP, kde sa zobrazí vozňovému disponentovi, ale hlavne bude ju môcť ihneď spracovávať vozňový dispečer. Po pridelení vozňa k objednávke prepravy sa informácia o vozni a jeho polohe automaticky prenesie na zákaznícky portál a zobrazí zákazníkovi.

Ďalšou novinkou je možnosť vypíňať nákladné listy a zasielať ich do ISP pokladníkom prostredníctvom Zákazníckeho portálu ISP, tzv. elektronický podaj. Ide o nový spôsob komunikácie so zákazníkmi zodpovedajúci aktuálnym trendom a ZSSK CARGO v rámci svojich možností plánuje tieto doplnkové služby naďalej skvalitňovať na základe pripomienok od zákazníkov.

RNDr. Zlata ANDREJKOVÁ
projektová manažérka ISP
úsek prevádzky

Customer portal of ISP will extend the support for the electronic cooperation with the customers

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia (ZSSK CARGO) in collaboration with some customers is currently verifying two new functionalities of the Customer portal of ISP – registration and transmission of orders for shipments directly from the portal and so-called electronic registry. Customer portal of ISP is operated by ZSSK CARGO in order to improve the quality of the offered services and expand supplementary services. The customer portal is a service for customers of ZSSK CARGO and has no ambition to substitute other cooperating carriers.

Customer portal of ISP serves primarily to provide information to customers about currently ongoing shipments. Through the portal a customer can find out about the current position of wagon or shipment. The functionality provides online information on the location and current status of wagons:

- belonging to a particular customer as the holder or owner,
- allocated primarily for the use by a specific customer,
- allocated to specific customer order for shipment,
- transported as part of a shipment in which the customer is involved as a dispatcher, recipient or payer of transport fees for the ŽSR lines.

At the end of 2011 the Customer portal of ISP incorporated a functionality that allows you to see full details of the consignment note which is registered in the ISP. Quality of information on the portal depends on the correctness of the data provided by carriers or registered by employees into the Information system to support operation (ISP). In addition to online information provided by the Customer portal of ISP,

ZSSK CARGO still offers the opportunity to receive information by automatic sending reports which has been available in the past.

Because there are costs associated with implementation and operation of the Customer portal of ISP, this supplementary service is paid and provided on the base of a transport-procurement contract.

Access to the service is managed by the section of customer services through employees of the ZSSK CARGO infoserwis.

Two new functionalities of the Customer portal of ISP are currently prepared for the customers of Cargo. The first functionality is registration and transmission of orders for shipments directly from the portal. The registered order for shipment is automatically transferred to ISP. The order is displayed to a wagon disponent and also to the wagon dispatcher who can immediately process the order. After the assignment a wagon to the shipment order information about the wagon and its position are automatically transferred to the customer portal and displayed to the customer.

Another new functionality is filling-in consignment note by a treasurer and their transfer to the ISP via the Customer portal of ISP, so-called electronic registry. This is a new way of communication with customers that corresponds to the current trends. ZSSK CARGO plans to continue improving supplementary services based on the comments from customers.

RNDr. Zlata ANDREJKOVÁ
Project manager of ISP
Operations Division



Electronic submission of consignment note

This year ZSSK CARGO continues in the project of phased implementation of an electronic submission of consignment note in the domestic transport. The project should result in the application of electronic consignment note (hereinafter ECN) and use of paperless technology in national and international transports by customers. Due to the opening of the freight rail market to competition, it is necessary to introduce changes in the electronic exchange of information, keep up with the times and provide services that are commonplace in today's world.

The objective of introducing ECN is a fully electronic exchange of information in the communication between customers and ZSSK CARGO. So far the submission and delivery of wagon consignments were made through freight cashiers at the company tariff points. The introduction of ECN will gradually replace the paper form of consignment note. Since the end of last year ZSSK CARGO verifies the first phase of processing wagon consignments through testing its operation by selected customers. The customers test the submission of wagon consignment notes. They may submit the domestic as well as CIM consignment notes. The objective is to set the applications of electronic submission so as to meet the conditions of transport, but also the customer requirements. Within the project there are gathered proposals for improving the applications which will be gradually incorporated into the ECN. Customers will receive the access rights to the Customer Portal of ZSSK CARGO after fulfillment of conditions that include conclusion of a contract, providing a list of authorized persons and agreeing with the specific conditions for processing of wagon consignments in the departure station. Customers will receive the applications for electronic submission via the Customer Portal. Writing data into the ECN is performed through standard entries into the respective type of consignment note while the ECN contains all the elements of the paper consignment note. Data that the customer fills - mandatory or optional - agree with the paper consignment note.

After entering the mandatory data the customer is notified by system messages about correctness of data or errors that need to be removed. There is also a feature available that the employee of ZSSK CARGO who performs submission of wagon consignment on behalf of the carrier can send messages about the items that need to be complemented. After making corrections and definitive confirmation of submission of wagon consignment by the customer a file number is assigned to the consignment and information on the confirmation of submission of wagon consignment is sent to the customer. This information ends the communication concerning an electronic submission of wagon consignment between IS ZSSK CARGO and the customer.

An electronic submission of consignment provides the ability to create templates of consignment notes for repeated transports with the adjustment of data as appropriate.

The Customer Portal provides further options such as placing transport orders for delivery of empty cargo space, creation an overview of consignments, monitoring of wagons - information on the movement of the consignment or information on the movement of an empty wagon to the loading station after its allocating to the customer.

Operations Division

pokračovanie zo strany 21

prvú fázu spracovania vozňových zásielok - ich podanie na prepravu, pričom ponúka možnosť podania na vnútroštátny nákladný list alebo nákladný list CIM. Cieľom je nastaviť aplikácie elektronického podaja tak, aby boli dodržané podmienky prepráv, ale zároveň aj uspokojené požiadavky zákazníka. Podnety na vylepšenie aplikácií sa v rámci projektu zhromažďujú a postupne budú pre ENL zapracované. Zákazník po uzavretí zmluvných podmienok, zaslaní zoznamu oprávnených osôb a dohodnutí osobitných podmienok technológie spracovania vozňovej zásielky v stanici odchodu získa prístupové práva vstupe na Zákaznícky portál IS ZSSK CARGO cez internet. Prostredníctvom tohto portálu sú zákazníkovi poskytnuté aplikácie pre elektronický podaj. Záznam údajov do NL je v tvare štandardných zápisov do príslušného typu NL a ENL obsahuje všetky elementy papierového NL. Údaje, ktoré je zákazník povinný alebo nepovinný vyplniť, sa zhodujú s papierovým NL.

Po zadaní povinných údajov je zákazník informovaný systémovými hláseniami o ich správnosti alebo chybách, ktoré je potrebné odstrániť. Takisto je vytvorená možnosť, aby zamestnanec ZSSK CARGO, ktorý

Papierové formy nákladných listov sa v krátkom čase stanú už minulosťou.
Paper consignment notes become history in a short time.

realizuje podanie zásielky za dopravcu, zasiela správy o náležitostiach, ktoré je potrebné doplniť. Po vykonaní opráv a definitívnom potvrdení požiadavky podania zásielky zo strany zákazníka je zásielke pridelené podacie číslo a zaslaná informácia o potvrdení podania. Touto informáciou sa končí komunikácia k elektronickému podaniu vozňovej zásielky medzi IS ZSSK CARGO a zákazníkom.

Forma elektronického podania zásielky poskytuje pre zákazníka aj možnosť vytvárania šablón nákladného listu pre opakované prepravy

s úpravou údajov podľa potreby.

Medzi ďalšie možnosti, ktoré poskytuje Zákaznícky portál pre prihlásených používateľov, je vytváranie objednávky prepravy pre pristavenie prázdneho ložného priestoru, získanie prehľadu o zásielkach, sledovanie vozňov - či už informácie o pohybe realizovanej prepravy alebo postupné približovanie sa prázdneho vozňa po jeho pridelení zákazníkovi k stanici nakládky.

úsek prevádzky

O výkonoch jedinečnej prekládkovej technológie na hraniciach Ukrajiny a Slovenska v Čiernej nad Tisou – prekládkového komplexu s rotačným výklopníkom, sa zhovárame s členom predstavenstva a technickým riaditeľom spoločnosti BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s. (BTS) Ing. Marianom Frkom.

Aké výkony dosiahol prekládkový komplex BTS v Čiernej nad Tisou v roku 2013? Podarilo sa naplniť deklarovanú kapacitu komplexu a preložiť 2,5 mil. ton substrátov?

Deklarovanú kapacitu 2,5 mil. ton sme prekročili. V roku 2013 sme preložili v našom prekládkovom komplexe 2 678 558 ton železoručných substrátov. Chcel by som zvýrazniť, že v mesiaci marec 2014 očakávame dosiahnutie významného míľnika – preloženie 10 miliónovej tony od uvedenia komplexu do prevádzky po úspešnej kolaudácii 16.12.2009.

Aká bola v minulom roku spolupráca s Ukrajinskými železnicami? Aké sú dôvody, pre ktoré ukrajinská strana uprednostňuje prekládku výklopníkom pred klasickou prekládkou rýpadlami?

Spolupráca s Ukrajinskými železnicami, ako aj s prevádzkovým úsekom ZSSK CARGO a Východoslovenskými prekladiskami (VSP) bola a je na veľmi dobrej úrovni. Bez takejto spolupráce by sme výsledky



kladených substrátov zodpovedajúce množstvo technickej kvapaliny a konečný odberateľ nebude musieť použiť v zimnom období rozmrazovňu, alebo len vo veľmi obmedzenom čase. Znížením spaľovania fosílnych palív v rozmrazovni ide o významný prvok znižovania produkcie CO₂.

Desať miliónov preložených ton

ťažko dosahovali, za čo patrí poďakovanie všetkým, ktorí sa na týchto činnostiach zúčastnili. Efekty nášho komplexu s výklopníkom, ako je čas prekládky, čistota vozňov po vykládke, mechanické nepoškodzovanie vozňov a mnoho ďalších sú natoľko ekonomicky zaujímavé, že majitelia širokorozchodných vozňov na Ukrajine a RF (pozn. – vysoký podiel súškromné vozne) jednoznačne preferujú ich vykládku na výklopníku BTS.

Ktoré plánované investície sa BTS podarilo v komplexe zrealizovať? Dá sa znižovať dopady prevádzky komplexu na okolie – prašnosť, hluk?

Začnem druhou časťou otázky. V oblasti ochrany životného prostredia sme už v roku 2012 splnili všetky podmienky stanovené obvodným úradom životného prostredia. V minulom roku sme z vlastnej iniciatívy realizovali úpravu prístupových komunikácií z južnej a severnej strany technologických zariadení komplexu, takže vieme špeciálne vyrobené panely vyčistiť, čím znižujeme už aj sekundárnu prašnosť. Pripravili sme a zrealizovali projekt technického zvlhčovania prekladaných substrátov, čo má význam pre odberateľov v zimnom období. Rozprašovaním technickej kvapaliny do prekladaného substrátu zamedzíme na určitý čas zamrznutie substrátu vo vozni. Teploty pod bodom mrazu, pri ktorých bude preprava k odberateľovi realizovaná, sme rozdelili na štyri teplotné pásma. Podľa predpovede počasia na 48 hodín dopredu pridáme do pre-

Budú pokračovať investície aj v tomto roku?

V roku 2014 budeme pokračovať vo vytváraní panelových spevnených plôch na zníženie sekundárnej prašnosti, t. j. upravíme priestor medzi budovou a kolmým dopravníkom flexowell, opravíme prístupovú komunikáciu v dĺžke cca 300 m z južnej strany komplexu a zo severnej strany vybudujeme ochranný múrik z prefabrikátov na zamedzenie vysýpania sa substrátu na komunikáciu pri skladovaní ručných substrátov pod treťou vysokou rampou. Dve menšie investície budú realizované pre zlepšenie technického zázemia opravárenských a servisných činností.

Ako pokračuje príprava druhej prekládkového komplexu „Východ“? Máte už určený presnejší termín začiatku, prípadne dokončenia výstavby a spustenia jeho prevádzky?

- Na výstavbu prekládkového komplexu Východ má BTS od decembra 2013 právoplatné stavebné povolenie. Projekt obsahuje aj plán organizácie výstavby, ktorý bude aktualizovaný po ukončení prípravných procesov pre realizáciu – uzavretie zmluvných vzťahov s dodávateľmi stavebnej a technologickej časti v investorstve BTS a výberu dodávateľa stavebnej časti v investorstve ŽSR. Čas potrebný na výstavbu komplexu Východ je 24 mesiacov. Začiatok je naplánovaný hneď po ukončení prípravných procesov. Konkrétny termín závisí od ukončenia verejného obstarávania ŽSR.

Môžete poskytnúť vyjadrenie na plánovanú výstavbu širokorozchodnej trate z Maťoviec do Viedne? Hoci jej výstavba je ešte ďaleko – len štúdia realizovateľnosti má byť najskôr o 4 roky, necítite konkurenčné ohrozenie pre budúce aktivity a činnosť BTS?

- K tejto otázke môžem povedať iba môj osobný názor. Osobne si nemyslím, že výstavba ŠR trate z Maťoviec do Viedne by konkurenčne ohrozila aktivity BTS. Výstavbou trate, podľa mňa, nedôjde k zásadnému ohrozeniu štruktúry prekladaných tovarov v Čiernej nad Tisou, pretože dopyt po prekládke tovarov má v posledných rokoch mierne rastúci trend. Ďalším dôvodom pre výstavbu je aj diverzifikácia spôsobu preprav východ – západ, napríklad pokiaľ ide o delbu medzi námornou prepravou a železnicou. Čas námornej prepravy je 2 – 3 mesiace a po železnici je to možné za 3 týždne. Myslím si, že význam takého skrátenia obrátu tovarov a kapitálu v súčasnej pomalej pokrízovej stabilizácii je jasný asi pre každého.



Úprava povrchov – južná strana.
Surface reconstruction – southern side.



Pohľad na prekládkový komplex „Západ“.
View of the transshipment facility „West“.

Ten millions of transshipped tons



Zatlačanie loženého vozná ŠR do výklopníka.
Shunting a loaded broad gauge wagon into the tipper.

We are speaking with Ing. Marian Frko, member of the board and technical director of the BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA (BTS) a.s. about the transshipment facility with rotating tipper, a unique transshipment technology located at the border of Ukraine and Slovakia in Čierna nad Tisou.

What transshipment performance has the BTS facility in Čierna nad Tisou reached in 2013? Were you able to meet the declared capacity of the facility and to transship 2.5 million tons of substrates?
We exceeded the declared capacity of 2.5 million tons. In 2013 we transshipped 2,678,558 tons of iron ore substrates in our facility. I would like to emphasize that in March 2014 we expect a significant milestone – 10 millions of transshipped tons since launching the facility into the operation on 16 December 2009.

What was the cooperation with the Ukraine Railways last year? What are the reasons for which the Ukrainian partner favors the tipper before a classic excavator?

The cooperation with the Ukraine Railways as well as with the operating section of ZSSK CARGO and the Eastern Slovak Transshipment Yards (ESTY) was and still is very good. Without this cooperation we would hardly achieve such results. Therefore I would like to thank to all who participated in these activities. The benefits of our transshipment facility with the tipper such as the time of transshipment, cleanness of wagons after unloading, mechanically undamaged wagons, etc. are so economically interesting that the owners of broad gauge wagons in Ukraine and in the Russian Federation clearly prefer their unloading on the tipper (note: high proportion of unloaded wagons are private wagons).

Which planned investments has BTS managed to implement at the facility? Were you able to reduce the impact of the facility on the environment – for example, to reduce dust and noise?

I will start with the second part of the question. Regarding environmental protection we met all the conditions required by the District Environmental Office already in 2012. Last year we reconstructed the access roads from both southern and northern sides of the facility. Now we are able to clean the specially made panels. And this also reduces the secondary dust. We have prepared and implemented the project for technical moistening of transshipped substrates. This is essential for customers in winter. Through spraying technical liquid into the substrate we prevent the freezing of the substrate in the wagon for some period of time. Temperatures below freezing, at which the shipment to the customer will be performed, were divided into four temperature zones. Depending on the weather forecast for the next 48 hours we are adding a corresponding amount of the technical liquid into the transshipped substrates so that the final customer does not need to use a thawing plant at all or only for a very limited time. Reducing combustion of fossil fuels in the thawing plant is an important element of reducing CO₂ production.

Can you comment on the planned construction of broad gauge railway from Maťovce to Vienna? Although its construction is still far away – a feasibility study should be completed earliest in 4 years – don't you feel a competitive threat for the future activities of BTS?

- To this question I can only say my personal opinion. Personally, I do not think that the construction of broad gauge railway from Maťovce to Vienna could jeopardize the BTS activities. In my view, the construction of the broad gauge railway will not fundamentally endanger the structure of transshipped goods in Čierna nad Tisou, because the demand for transshipment of goods has a slightly increasing trend in the recent years. Another reason for the construction is a diversification of east-west transportation modes. For example, the division between sea and rail transports. Sea transport time is 2 to 3 months and by rail it is possible in 3 weeks. I think that the importance of such reducing the transportation time in the current situation is clear for everyone.

(lj)

Zákazníci prejavujú záujem o služby ECM

Od marca 2013 je Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) vlastníkom osvedčenia subjektu zodpovedného za údržbu (ECM) na všetky funkcie. V súčasnosti spoločnosť poskytuje služby ECM nielen pre vozne ZSSK CARGO ale aj pre vozne iných vlastníkov, čo predstavuje viac ako 17 000 vozňov, t.j. cca 62% vozňov registrovaných v SR.

Zatiaľ čo funkcie rozvoj údržby a riadenie údržby vozňového parku priamo súvisia s manažovaním parku nákladných vozňov, funkcia poskytovanie údržby súvisí s realizáciou údržby a opráv nákladných vozňov vo vlastných dielňach. ECM z anglického Entity In Charge of Maintenance je preto hlavne o zodpovednosti a kompetentnosti pri dodržiavaní legislatívy, optimálnom nastavení systému údržby a v ZSSK CARGO aj o jej poskytovaní.

Počas dvanástich mesiacov od marca 2013 bolo v Cargo potrebné preverovať optimálnosť nastavenia systému formou kontrolnej činnosti. Zistenia pravidelne reportoval manažér ECM priamo riaditeľovi úseku služieb ŽKV, ktorý je zároveň aj garantom ECM. Týmto spôsobom bola zabezpečená priama komunikácia a prijímanie potrebných rozhodnutí formou technických pokynov ECM.

Jedným z výstupom je aj ročná správa o vyhodnotení riadenia systému ECM nákladných vozňov v ZSSK CARGO. Správu spoločnosť vypracovala v súlade s Nariadením EÚ č. 445/2011 a doručila certifikačnému orgánu Žilinskej univerzity v Žiline. Jedným z potrebných opatrení v roku 2013 bolo označenie vozňov v správe ECM e-mailovou adresou ECM.Wagon@zscargo.sk. Tento nápis je nástrojom pre zabezpečenie priamej komunikácie, ako aj identifikácie ECM priamo z vozňa.

Ing. Miroslav BUC
úsek služieb ŽKV/ Rolling stocks services Division

Relevantné výstupy meraní brzd sú základom správneho rozhodovania pre opravy a údržbu

ZSSK CARGO ako certifikovaný opravca vybavila v minulom roku všetky svoje pracoviská údržby a opráv železničných koľajových vozidiel moderným meracím zariadením, ktoré slúži pre diagnostiku a vyhodnotenie brzdových systémov a ich komponentov HAKAN S.

Meracie zariadenie je v súlade s požiadavkami Medzinárodnej železničnej únie (UIC) 543-1 a schválenými predpismi na vykonávanie údržby. Zároveň je kompatibilné s brzdovými systémami svetových výrobcov. Umožňuje merať funkčnosť rozvádzačov, brzdičov, prídavných ventilov, odbrzdovačov a pod. Zariadenie je možné využiť pri nákladných aj osobných vozňoch a hnacích dráhových vozidlách. Výstupom merania je protokol, ktorého údaje sú zaznamenané bez zásahu obsluhujúceho personálu, čo zabezpečuje relevantnosť a akceptovateľnosť výstupných údajov pre zákazníka. Výstupy umožňujú zabezpečiť náležité rozhodnutie pre údržbu a tak optimalizovať náklady.

(mb)



Customers show interest in ECM services

Since March 2013 Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., (ZSSK CARGO) is the owner of the certificate of the entity in charge of maintenance (ECM) for all functions. Currently the company provides the ECM services not only for wagons of ZSSK CARGO, but also for wagons of other owners. This represents more than 17,000 wagons, i.e. about 62% of wagons registered in Slovakia.

While the functions of development and management of wagons maintenance are directly linked to the managing fleet of freight wagons, the function of providing maintenance is linked to the maintenance and repair of freight wagons in-house. ECM means an Entity In Charge of Maintenance and implies responsibility and competence in compliance with legislation, optimal setting of the maintenance system and providing maintenance in ZSSK CARGO.

During the twelve months since March 2013 it was necessary in Cargo to examine the optimality of the system through inspection activities. The findings were regularly reported by the ECM manager directly to the Director of Rolling stock services Division, who is also the guarantor of ECM. In this way the direct communication and taking the necessary decisions through technical instructions for ECM was ensured.

One of the outcomes is an annual report on evaluation of the ECM system for management of wagons in ZSSK CARGO. The company drew up a report in accordance with the EU Regulation No. 445/2011 which was sent to the certification authority at the University of Žilina in Žilina. One of the necessary measures for 2013 was marking wagons maintained according to ECM by an e-mail address: ECM.Wagon@zscargo.sk. This marking is a tool to ensure a direct communication as well as identification of the ECM directly from the wagon.



Vozne, pri ktorých je ZSSK CARGO subjektom zodpovedným za údržbu (ECM), sú označené e-mailovou adresou.

The wagons, for which the ZSSK CARGO is an entity in charge of maintenance (ECM), are marked with an e-mail address.

Relevant outcomes from measurement of brakes are the basis for the proper decision on repair and maintenance

Last year ZSSK CARGO, as a certified repair shop, has equipped all of its workplaces for maintenance and repair of rolling stock by a modern measuring equipment HAKAN S which is used for the diagnosis and evaluation of braking systems and components.

The measuring device complies with the requirements of the International Railway Union (UIC) 543-1 and approved rules for maintenance. It is also compatible with brake systems from global manufacturers. It enables measuring of the functionality of distributors, brake valves, auxiliary valves, release valves, etc. The device can be used for freight and passenger wagons as well as for motive power units. The outcome of the measurement is a report which is recorded without the intervention of operating staff. This ensures the relevance and acceptability of the outcome data for the customer. The outcomes will allow to make correct decisions concerning maintenance and so to optimize costs.

Všetci zamestnanci obsluhujúci zariadenie HAKAN S na diagnostiku brzd a ich komponentov museli byť odborne vyškolení, aby dokázali prístroj kompetentne využívať. All employees who operate the device HAKAN S for the diagnostics of brakes and their components should be professionally trained to be able to use the device competently.

Spoľahlivý partner pre kontajnerovú prepravu

Rail Cargo Operator
Rail Cargo Group

Pre Rail Cargo Operator – CSKD, s. r. o., (niekdajšiu Slovenskú kombinovanú dopravu INTRANS, a. s., a Česko-slovenskú kombinovanú dopravu INTRANS, s. r. o.) sa rok 2013 niesol v znamení významných reštrukturalizačných zmien. Medzi ne nepochybné patrí cezhraničné zlúčenie SKD INTRANS, a. s. s ČSKD INTRANS, s. r. o., k 1.1.2013 a zmena obchodného mena – od 1.7.2013 sa ČSKD INTRANS, s. r. o., predstavuje pod novým obchodným menom **Rail Cargo Operator – CSKD, s. r. o.**

Zmena mena v znamení reštrukturalizácie a rozvoja
Za účasti najvyššieho vedenia Rail Cargo Austria AG, Erika Regtera a Georga Kasperkovitzu (členov predstavenstva Rail Cargo Austria AG) a vedenia Rail Cargo Operator – CSKD, s. r. o., Romana Kotiersa a Gerharda Kratochvíla (konateľov RCO – CSKD, s. r. o.), **Adama Gaštanu** (prokuristu RCO – CSKD, s. r. o.) oslávila „staronová“ spoločnosť v novembri 2013 v žilinskom hoteli Holiday Inn spolu s významnými predstaviteľmi svojich zákazníkov a partnerov nielen reštrukturalizačné zmeny posledných rokov, ale i dynamický rozvoj sprevádzaný každoročným nárastom objemu preprav. V roku 2006 spoločnosť prepravila 40 000 TEU, v roku 2013 to bolo takmer 300 000 TEU.

Poskytovateľ komplexných služieb

Rail Cargo Operator – CSKD, s. r. o. sa zameriava hlavne na špecializované intermodálne projekty, prepravné riešenia šité na mieru potrebám zákazníkov. O kvalite služieb vypovedá aj 90 prepravených ucelených intermodálnych vlakov týždenne. Obsluhuje prístavy Hamburg, Bremerhaven, Koper, celý rad vnútrozemských terminálov, značný podiel objemov jej preprav je tvorený kontinentálnou prepravou. Poskytuje komplexné prepravné (železničná a cestná preprava), colné a terminálové služby na vlastných termináloch v Bratislave, Žiline, Ružomberku, Košiciach, Prahe, Brne, Píerove, nevynímajúc partnerské terminály v Paskove, Sládkovičove či TKD Dobrá. Spoločnosť modernizuje svoje terminály, park manipulačnej techniky a vozňový park. Ku koncu roka 2013 bolo prevzatých celkovo 250 nových špeciálnych intermodálnych vozňov z Tatravagónky Poprad.

„Pozdvihujeme úroveň a kvalitu našich služieb, aby sme dokázali plniť čoraz náročnejšie požiadavky zákazníkov,“ hovorí Adam Gaštan, prokurista, prevádzkovú a obchodnú riaditeľ RCO – CSKD, s. r. o., a pokračuje, **„Od 1.7.2013 sme portfólio poskytovaných služieb rozšírili aj o priamy prístup k širokorozchodnej trať v Haniske pri Košiciach, ktorý umožňuje prijímať a vypravovať zásielky a vlaky európskeho i širokého rozchodu priamo**

z nášho terminálu. Tento krok bol reakciou na neustále narastajúci počet preprav medzi Európou a krajinami SNŠ. Veríme, že rozšírenie našich služieb prinesie pridanú hodnotu potenciálnym obchodom slovenských podnikov s krajinami SNŠ,“ uzatvára Adam Gaštan.

Reliable partner for container transport

2013 was an important year for Rail Cargo Operator – CSKD, s. r. o. in terms of restructuring. On January 1, 2013 there was a merger of SKD INTRANS, a. s. and ČSKD INTRANS, s. r. o. and on July 1, 2013 the company name changed to **Rail Cargo Operator – CSKD, s. r. o.**

Changed name in the light of the restructuring and development

The new company celebrated its restructuring in November 2013 at the Holiday Inn hotel in Žilina. The celebration was attended by top management of Rail Cargo Austria AG, namely Erik Regter and Georg Kasperkovitz (members of the board of Rail Cargo Austria AG) and management of Rail Cargo Operator – CSKD, s. r. o. namely Roman Kotiers, Gerhard Kratochvil (managing directors of RCO – CSKD, s. r. o.) and Adam Gaštan (authorized representative of RCO – CSKD, s. r. o.). The celebration was also attended by representatives of customers and partners. Participants appreciated the restructuring changes in recent years as well as dynamic development of the company accompanied by the annual increases in transport. In 2006, the company transported 40,000 TEUs and in 2013 it was nearly 300,000 TEUs.

Provider of comprehensive services

Rail Cargo Operator – CSKD, s. r. o. is focused mainly on specialized intermodal projects, transport solutions tailored to customer needs. The quality of services is reflected in 90 integrated intermodal trains per week. It operates the ports of Hamburg, Bremerhaven and Koper as well as a range of inland terminals. Significant proportion

of shipments is created by inland transports. The company provides comprehensive transportation services (rail and road) as well as customs and terminal services on its own terminals in Bratislava, Žilina, Ružomberok, Košice, Prague, Brno and Píerov. The company also uses partner terminals in Paskov, Sládkovičovo and Dobrá. The company pays attention to upgrading their terminals, materials handling fleet as well as fleet of wagons. At the end of 2013 a total of 250 new special intermodal wagons were taken from Tatravagónka Poprad.

“We are increasing the level and quality of our services so that we can meet increasingly demanding customer requirements,” says Adam Gaštan, authorized representative and operational & commercial director of RCO – CSKD, s. r. o.

„Since July 1, 2013 we have expanded the portfolio of services by direct access to a broad gauge railway in Haniska pri Košiciach. This terminal allows receiving and dispatching shipments and trains of both European and broad gauges directly from our terminal. This step was a response to the increasing number of shipments between Europe and the CIS countries. We believe that expanding our services will bring added value to Slovak companies making business with the CIS countries,“ concludes Adam Gaštan.

The company management sees the next phase of development in continuation of launched modernization of terminals and technology. The objective is to increase the traffic and handling capacities as well as improving internal processes. This should lead to better services provided to our customers.

Slovenské a české terminály / Slovak and Czech terminals

Rail Cargo Operator - CSKD s.r.o. Organizačná zložka, Bratislavská cesta 60, 010 01 Žilina, Slovenská republika

CY Bratislava, Lúčna ul. 2
CY Žilina, Bratislavská cesta 60
CY Ružomberok, Pribinova ul. 1885/21
CY Košice, Areál prekladisko Haniska

sales@railcargoperator.sk
www.railcargoperator.sk

Rail Cargo Operator - CSKD s.r.o., Jana Želivského 2, 130 00 Praha 3, Česká republika

CY Praha – Žižkov, Jana Želivského 2
CY Píerov, Píerov – Horní Mošténice
CY Brno, K Terminálu 614/11

sales@railcargoperator.cz
www.railcargoperator.cz



Operátor Rail Cargo Group The Operator Business of Rail Cargo Group

V roku 2014 prejde Rail Cargo Group ďalším rozvojom. Vedenie spoločnosti RCA má jasnú víziu o vytvorení spoločnosti s celoeurópskou pôsobnosťou, ktorá by pokryla oblasť stredovýchodnej Európy a integrovala by obchodné aktivity v Rakúsku, Českej republike, na Slovensku a v Maďarsku. Dňa 1. januára 2014 bola založená Strategická podnikateľská jednotka – Operátor. Organizácia Strategické podnikateľskej jednotky si zachováva štruktúru Operátora v štyroch krajinách, avšak vytvára rôzne koordinačné platformy naprieč organizáciou. Strategická podnikateľská jednotka má päťčlenné predstavenstvo, ktorému predsedá Claus Hansen. Členmi predstavenstva sú aj Gerhard Kratochvil a Roman Kotiers, konatelia spoločnosti RCO-CSKD. Najviditeľnejšou a najdôležitejšou zmenou pre zákazníkov je vytvorenie produktových

tímov pre južné prístavy, pre severné prístavy a pre vnútrozemskú prepravu a vytvorenie regionálnej štruktúry manažérov pre kľúčových zákazníkov KAM (Key Account Manager). Predstavenstvo Strategické podnikateľskej jednotky verí, že tieto nové orgány zlepší efektívnosť našej činnosti, skráti čas odpovede a poskytnú zákazníkom produkty, ktoré budú lepšie vyhovovať ich potrebám.

In 2014 the Operator business of Rail Cargo Group will go through a further development. The management of RCA has a clear vision to create a pan-European Operator business that would cover the Central-Eastern European region and would integrate commercially the Operator activities in Austria, Czech Republic, Slovakia and Hungary. As of 1. January 2014 a Strategic Business

Unit – Operator was established. The SBU organization maintains the legal structure of the Operator business in the four countries, however creates different coordination platforms across the organization. The SBU has a five member managing board, headed by Mr. Claus Hansen. Mr. Gerhard Kratochvil and Roman Kotiers, managing directors of RCO-CSKD are also members of this board. The most visible and important change for the customers is the creation of the product teams, for Southern Ports, North Ports and for Continental traffic, and establishment of a regional key account manager (KAM) structure. The SBU managing board believe that these new bodies will improve the efficiency of our operations and would provide a better fitting product offering to our clients at a reduced response time.

**Železničná spoločnosť
Cargo Slovakia, a. s.**
Kontakty/ Contacts

**ŠPEDIČNÉ A ZAHRANIČNÉ FIRMY/
FORWARDERS AND FOREIGN
UNDERTAKINGS**

Ing. Jozef CENKÝ
☎ +421 55 229 5501
📠 +421 55 229 5409
📞 +421 903 550 737
✉ cenky.jozef@zscargo.sk

Ing. Dana HUDÁKOVÁ
☎ +421 55 229 5551
📠 +421 55 229 5409
📞 +421 911 761 009
✉ hudakova.dana@zscargo.sk

Ing. Richard KRIŠPINSKÝ
☎ +421 55 229 5689
📠 +421 55 229 5409
📞 +421 903 513 109
✉ krispinsky.richard@zscargo.sk

Ing. Jozef MIKLOŠ
☎ +421 55 229 5451
📠 +421 55 229 5409
📞 +421 903 221 626
✉ miklos.jozef@zscargo.sk

REGIÓN/REGION KOŠICE

Ing. Renáta IHNÁTOVÁ
☎ +421 55 229 5510
📠 +421 55 229 5409
📞 +421 903 721 626
✉ ihnatova.renata@zscargo.sk

Ing. Anna KLUKOVÁ
☎ +421 55 229 5539
📠 +421 55 229 5409
📞 +421 902 990 883
✉ klukova.anna@zscargo.sk

REGIÓN/REGION ZVOLEN

Ing. Alena VENDERLOVÁ
☎ +421 45 229 4271
📞 +421 903 722 115
✉ venderlova.alena@zscargo.sk

REGIÓN/REGION ŽILINA

Ing. Peter KOSTKA
☎ +421 41 229 2241
📞 +421 903 438 481
✉ kostka.peter@zscargo.sk

REGIÓN/REGION BRATISLAVA

Ing. Ružena HOLICKÁ
☎ +421 2 2029 7885
📞 +421 910 782 543
✉ holicka.ruzena@zscargo.sk

Ing. Juraj GAVLAS
☎ +421 2 2029 7394
📞 +421 903 639 230
✉ gavlas.juraj@zscargo.sk

**INTERMODÁLNA PREPRAVA/
INTERMODAL TRANSPORT**

Ing. Alena REMÁKOVÁ
☎ +421 2 2029 2677
📞 +421 903 438 423
✉ remakova.alena@zscargo.sk

**AUTOMOTIVE A ZAHRANIČNÉ FIRMY/
AUTOMOTIVE AND FOREIGN
UNDERTAKINGS**

Ing. Marcel MINICH
☎ +421 55 229 5450
📠 +421 55 229 5409
📞 +421 903 721 636
✉ minich.marcel@zscargo.sk

Ing. Mikuláš SABO
☎ +421 55 229 5459
📠 +421 55 229 5409
📞 +421 903 644 072
✉ sabo.mikulas@zscargo.sk

**PREPRAVA MIMORIADNYCH ZÁSIELOK/
EXCEPTIONAL TRANSPORT**

Ing. Matúš KANDRÍK
☎ +421 55 229 5371
📠 +421 55 623 3126
📞 +421 911 876 421
✉ kandrik.matus@zscargo.sk

**ZÁKAZNÍCKY SERVIS/
CUSTOMER SERVICE**

☎ +421 55 229 5513
+421 55 229 5519
📠 +421 55 623 3126
✉ infoservis@zscargo.sk

**ÚSEK SLUŽIEB ŽELEZNIČNÝCH KOLA-
JOVÝCH VOZIDIEL/ ROLLING STOCK
SERVICES DIVISION**

☎ +421 2 2029 7205
📠 +421 2 4342 0880
✉ cargo.U40@zscargo.sk

**ZASTÚPENIE V ZAHRANIČÍ/
REPRESENTATION ABROAD**

**Generálne zastupiteľstvo na Ukrajine/
General Representation in Ukraine**

Ing. Jozef VIRBA
Gogoľa 1, 290 604 Lvov
☎ +380 32297 1198
📠 +380 32297 1198
📞 +380 954 786 565
✉ gzcargo.lviv@gmail.com

