



Podpora nových prepráv a výhodnejšie podmienky pre jednotlivé zásielky
Support for new transport orders and more favourable conditions for single wagonload

Investície do suchozemského prístavu
Investments in a terrestrial port

ZSSK CARGO dosahuje vysokú kvalitu prepráv nebezpečných tovarov
ZSSK CARGO reaches high quality in the transport of dangerous goods

ZSSK CARGO

BUSINESS

1/2015



Vážení obchodní partneri,

v januári 2015 oslávila ZSSK CARGO svoj desiaty rok samostatného pôsobenia na trhu železničnej nákladnej dopravy na Slovensku. Svojou činnosťou však priamo nadväzuje na 167-ročnú tradíciu železníc na našom území.

ZSSK CARGO sa pred desiatimi rokmi narodila do silného konkurenčného prostredia železničnej a cestnej nákladnej dopravy, ktoré však nemalo rovnaké podmienky na podnikanie. Navyše na pomerne malý slovenský nákladný železničný trh

už prichádzali noví dopravcovia. Sme radi, že v silnej konkurencii sme si dokázali obhájiť svoje pevné miesto na trhu. Spomedzi 37 dopravcov má ZSSK CARGO vyše 80-percentný podiel na železničnej nákladnej doprave na Slovensku, čo považujem za veľký úspech a zároveň záväzok voči našim zákazníkom.

Za desaťročie naša spoločnosť prepravila viac ako 400 mil. ton tovaru, vypravila viac ako 1,3 mil. nákladných vlakov a v suchozemskom prístave na styku dvoch železničných rozchodov v Čiernej nad Tisou preložila viac ako 80 mil. ton tovaru. Aj v náročnej súťaži s inými dopravcami dokážeme našim zákazníkom poskytovať komplexné dopravné služby a na Slovensku sme jediný celosieťový dopravca.

Výzvou pre našu spoločnosť je ďalší rozvoj intermodálnej prepravy, a preto v tomto roku plánujeme spolu so skúseným partnerom spustiť činnosť dcérskej spoločnosti ZSSK CARGO Intermodal. Aj keď v súčasnosti nevykonávame činnosť dopravcu na zahraničnej infraštruktúre,

konkrétne prepravy zabezpečujeme v rámci celej trasy, teda aj v zahraničí. Do budúcnosti pripravujeme alternatívu vlastného dopravcu na zahraničných úsekoch.

Začiatkom marca sme podpísali transakčnú zmluvu s víťazom medzinárodného tendra, spoločnosťou AAE, transakčné dokumenty súvisiace s predajom a kúpou akcií v našej dcérskej spoločnosti Cargo Wagon, ktorej činnosť súvisí s manažovaním parku nákladných vozňov. Po schválení zo strany Protimonopolného úradu SR a zaregistrovaní prevodu akcií budú podpísané záverečné dokumenty a predpokladáme, že v máji bude proces uzavretý. Opätovne zdôrazňujem, že transakcia nemá priamy vplyv na služby poskytované našim zákazníkom. Pomôže však znížiť zadlženosť ZSSK CARGO a naštartovať jej rozvoj v podobe investícií.

Hoci má železničná nákladná doprava svoje pevné miesto na prepravnom trhu, európski dopravcovia pociťujú jej niekoľkoročnú stagnáciu. Víťame preto početné aktivity EÚ súvisiace s rozvojom a podporou železničnej dopravy nielen v oblasti vytvárania jednotného európskeho železničného priestoru, či znižovania hluku, ale najmä v oblasti jednotlivých vozňových zásielok, ktoré majú čoraz menší podiel na prepravách. Budúcnosť rozvoja železničnej dopravy na Slovensku významne ovplyvní aj pripravovaná novelizácia Zákona o dráhach, ktorý aplikuje aktuálnu legislatívu EÚ, a naša spoločnosť je pripravená na tieto zmeny pružne reagovať.

Ing. Vladimír LUPTÁK
predseda predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK CARGO

Dear business partners,

In January 2015, ZSSK CARGO celebrated the 10th anniversary of its autonomous operating in Slovakia's rail freight transport market. Its business is a direct follow-up to the 167-years' tradition of railways in our territory.

Ten years ago, ZSSK CARGO was born into a strong competitive environment of rail and road freight transport, however, we did not have equal conditions for doing business. Moreover, new carriers had already started to enter relatively small Slovak rail freight transport market. We are pleased that we have succeeded in defending our solid position in the market despite tough competition. Out of a total of 37 carriers, ZSSK CARGO enjoys over 80-percent share in Slovakia's rail freight transport market, which I consider a great achievement and, at the same time, a strong commitment towards our customers.

Over the past decade, our company has transported more than 400 million tonnes of goods, dispatched more than 1.3 million freight trains, and transshipped over 80 million tonnes of goods at the land port in Čierna nad Tisou, where two rail gauges meet. Despite facing tough competition from other carriers, we are able to provide our customers with a full range of transport services, and remain the only network-wide carrier in Slovakia.

The continuing development of intermodal transport has been a challenge for our company, therefore we plan to launch the operation of the subsidiary ZSSK CARGO Intermodal in cooperation with an experienced partner this year. Although we currently do not operate as a carrier on foreign rail infrastructure, particular transports are provided by us along the whole transport route, i.e. including its sections abroad. We are preparing for the option of having our own carrier on foreign route

sections in the future.

At the beginning of March, we signed a transaction contract with the company AAE, being the winner of the international tender, as well as transaction documents concerning the sale and acquisition of shares in our subsidiary Cargo Wagon, whose business is connected with freight wagons management. The final documents will be signed after the transfer of the shares is approved by the Slovak Antimonopoly Office and registered, and we expect the whole process to be closed in May. I stress again that the transaction does not directly affect the services provided to our customers. It will, however, help to decrease ZSSK CARGO's debt and to further its development through investments.

Despite the fact that rail freight transport has its solid position in the transport market, European carriers have been experiencing its stagnation for a couple of years. Therefore, we welcome numerous EU initiatives aimed to develop and support railway transport not only by creating a single European railway area or reducing noise but also by promoting single wagon loads, whose share in the transport volumes continues to decline. The future development of railway transport in Slovakia will also be significantly affected by the contemplated amendments to the Railways Act, transposing the current EU legislation, and our company is ready to respond to such changes flexibly.

Ing. Vladimír LUPTÁK
Chairman of the Board and CEO of ZSSK CARGO

Podpora nových prepráv a výhodnejšie podmienky pre jednotlivé zásielky <i>Support for new transport orders and more favourable conditions for single wagonload</i>	4
Prepravy ZSSK CARGO za rok 2014 boli na úrovni predchádzajúceho roku 2013 <i>Evaluation of the ZSSK CARGO transport volumes for 2014</i>	6
Jednotlivé zásielky sú pre železnicu životne dôležité <i>Single wagonloads are essential to the railways</i>	7
Revitalizácia systému prepravy jednotlivých vozňových zásielok <i>Revitalisation of the system of transport of single wagonloads</i>	10
Prím hrajú v tranzite prepravy východ - západ <i>Transports in the East-West direction comprise greatest share in the transit volume</i>	12
Východoslovenské prekladiská pokorili osemmiliónovú hranicu <i>The Eastern Slovak Transshipment Yards reached the eight million mark</i>	14
Investície do suchozemského prístavu <i>Investments in a terrestrial port</i>	16
Intermodálna preprava na Slovensku je zameraná prevažne na námorný trh <i>Intermodal transport in Slovakia is aimed predominantly at the maritime market</i>	18
Cezhraničná spolupráca a interoperabilita <i>Cross-border cooperation and interoperability</i>	20
Zmeny v Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru - SMGS od 1. júla 2015 <i>Amendments to the Agreement on International Goods Transport by Rail (SMGS Agreement) as of 1 July 2015</i>	21
ZSSK CARGO dosahuje vysokú kvalitu prepráv nebezpečných tovarov <i>ZSSK CARGO reaches high quality in the transport of dangerous goods</i>	22
Spoločnosť BTS začne v júni v Čiernej nad Tisou s výstavbou nového Prekládkového komplexu - Východ <i>BTS will begin the construction of the new Transshipment Complex - East at Čierna nad Tisou in June</i>	24
Žiadané výkony údržby a opráv vozňov a rušňov <i>Required wagon and locomotive maintenance and repair services</i>	26
Nový pomocník DEBBIE <i>DEBBIE as a new tool</i>	27

Podpora nových prepráv a výhodnejšie podmienky pre jednotlivé zásielky

Rok 2014 bol pre ZSSK CARGO z obchodného pohľadu veľmi pestrý. Na prvý pohľad by sa mohlo zdať, že ak spoločnosť mierne prekročila plán objemu prepravy tovaru, tak po celý rok prepravovala zásielky vlastne v súlade s plánom a nastavenými kapacitami. Skutočnosť však bola značne odlišná.

Začiatok roka 2014, presnejšie povedané prvé dva mesiace, boli pokrývaním mimoriadne silného záveru roka 2013. Len za január až február ZSSK CARGO previezla o takmer 600 tisíc ton viac ako stanovoval plán a o asi 460 tisíc ton viac medziročne. Vplyvom veľmi miernej zimy bolo možné prepravovať aj substráty, ktorých preprava inak býva nepriaznivo ovplyvňovaná mrazmi – najmä železnú rudu a uhlie. Samozrejme, vyšší objem prepravy v zimných mesiacoch a predzásobenie sa mnohých zákazníkov sa prejavilo znížením prepravných požiadaviek v nasledujúcom období.

Veľkí odberatelia uhlia nemuseli spotrebovať toľko tejto suroviny, čo malo dopad na stav ich zásob a výrazné zníženie dopytu po uhlí v ďalších mesiacoch. Až samotný záver roka bol opäť hektický a priniesol dorovnanie chýbajúcich objemov, ba i prekročenie plánu. Výrazné kolísanie prepravných požiadaviek počas roka kladie veľké nároky na hospodárenie s technickými i personálnymi kapacitami spoločnosti a zvládnutie vzniknutých výkonových špičiek. Preto je dôležitá vzájomná spolupráca všetkých organizačných zložiek firmy.

Takmer milión ton nových prepráv

ZSSK CARGO sa snaží vytvárať pre zákazníkov také podmienky, aby v maximálnej miere udržala existujúce prepravy, ale aj získala nové. Stanovený plán objemu prepravy na rok 2014 firma prekročila o približne 120 tisíc ton, zároveň však nebolo realizovaných viac ako 800 tisíc ton prepráv, s ktorými počítala. A to najmä z dôvodu poklesu prepravných požiadaviek zákazníkov, ako aj vplyvom konkurenčného boja na železničnom trhu. Číže rozdiel takmer 1 milión ton tvorili nové prepravy, ktoré ZSSK CARGO dokázala podchytiť pri ich vzniku, získať z cesty ale-

bo od iných železničných dopravcov, či z tranzitných prepráv dovtedy obchádzajúcich Slovensko.

Výkyvy v hutníctve

Už dlhodobo sú výkony ZSSK CARGO výrazne závislé na stave a vývoji hutníctva na Slovensku, ale aj v okolitých krajinách. Podiel prepráv súvisiacich s hutníctvom dosahuje až 66 % objemu všetkých prepravených tovarov. Pri takomto naviazaní na jedno priemyselné odvetvie sa všetky jeho výkyvy prejavujú aj v hospodárení dopravcu. Bolo tomu tak aj v „krízových“ rokoch, v súčasnosti – i keď v menšej miere, cíti spoločnosť dopady situácie na Ukrajine. Spočiatku nezaznamenávala takmer žiadne výraznejšie problémy, no v druhej polovici roka prišlo k značnému obmedzeniu plynulosti dopravy na Ukrajinských železniciach. Stabilné prepravy naraz ustali. Zákazníci – odberatelia mali mnohokrát tovar aj zaplatený a naložený vo vozňoch, avšak technicky nebolo možné vozne dopraviť k slovenskej hranici.

Rovnako intenzívne pociťuje ZSSK CARGO aj zmeny v obchodných vzťahoch oceliarní, či v zmenách ich výroby, kedy napr. prichádza k presmerovaniu prepravných tokov tovaru alebo zmene prepravovanej komodity, čo má za následok rozdielne nároky na použitie lokomotív, radov vozňov na prekládku atď.

V uplynulom roku Slovensko opäť postihla veterná kalamita. Vzniknutým zvýšeným nárokom na prepravu drevnej hmoty sa štátny železničný nákladný dopravca dokázal prispôsobiť a zaznamenal nárast voči plánu i medziročne jednak v zvoze dreva pre slovenské drevospracujúce podniky, jednak v jeho vývoze do zahraničia.

Blížšie ku koncovým zákazníkom

V záujme zvýšenia konkurencieschopnosti ZSSK CARGO spolupracuje s inými operátormi napríklad aj v oblasti vzájomného využívania mobilného parku – či už nákladných vozňov alebo rušňov, ak je táto spolupráca výhodná pre všetky zúčastnené strany. Vďaka tomu dokázala získať nové prepravy, alebo uspieť v náročných tendroch. Aj v tomto roku firma



pokračuje v snahe byť bližšie ku koncovým zákazníkom a je pozitívne, že sa táto snaha vo viacerých prípadoch prejavuje nárastom výkonov, ako napr. pri prepravách dreva a stavebnín.

Podpora pre nové prepravy

ZSSK CARGO naďalej podporuje nové prepravy, pripravila nový cenník pre tranzit sever – juh a opačne, motivačné sadzby pre poplatky za pobyt a zdržanie vozňa a pod. Pracuje na zatriktívnení systému preprav jednotlivých vozňových zásielok. Považuje za mimoriadne dôležité úspešné prolongovanie viacročných kontraktov so strategickými partnermi, ktoré jej pomôžu stabilizovať dlhodobé prepravy. Len tak dokáže správne

nastaviť technické i personálne kapacity firmy a vhodne nasmerovať investície do vozňového i rušňového parku. Vedenie spoločnosti verí, že očakávaný začiatok samostatnej podnikateľskej činnosti dcérskej spoločnosti pre manažment parku nákladných vozňov Cargo Wagon, a. s., dokáže svojou širokou technickou základňou a medzinárodným know – how práve v oblasti vozňového parku priniesť pre zákazníkov pozitíva, rovnako ako pripravovaná dcérska akciová spoločnosť pre oblasť intermodálnej prepravy ZSSK CARGO Intermodal.

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

Support for new transport orders and more favourable conditions for single wagonload

The year 2014 was rather eventful for ZSSK CARGO from commercial point of view. At first sight, it might seem that as the company slightly exceeded the goods transport volume plan, it must have been transporting goods in line with the plan and the capacities set throughout the year. The reality varied significantly.

The beginning of 2014, more specifically the first two months, was a follow-up to the extraordinarily successful end of 2013. During January and February ZSSK CARGO transported almost 600 thousand tonnes more than the plan set, which is an increase of 460 thousand tonnes on a year-to-year basis. Thanks to rather a mild winter, it was possible to transport substrates the carriage of which is otherwise adversely affected by frosts - namely iron ore and coal. Of course, greater transport volumes in the winter months and stockpiles made by many customers led to a decrease in transport demand in the following months.

Large coal purchasers did not need to consume so much of this commodity, which had an impact on their stock levels, leading to a significant decrease in the demand for coal in the coming months. The very end of the year was hectic again and brought making up for the missing volumes or even exceeding the plan. A significantly floating demand for transport during the year puts great demands on the management of the company's technical and personnel capacities and coping with the peak-season transport volume requirements. Therefore, mutual cooperation involving all organisational units is crucial.

Nearly a million tonnes imputable to new transport orders

ZSSK CARGO endeavours to create such conditions for its customers as to maintain the existing transports and to gain new transport orders. The transport volume plan set for 2014 was exceeded by roughly 120 thousand tonnes but over 800 thousand tonnes, which had been planned, were not transported at the same time. This was mainly due to both a lower customer demand for transport and competitive rivals in the rail transport market. That is to say, the difference of 1 million tonnes was made up of new transport orders ZSSK CARGO managed to gain as newly placed or diverted from road or from other rail carriers or from transit transport bypassing Slovakia.

Fluctuations in metallurgical industry

The ZSSK CARGO transport volumes have long been largely dependent on the situation and development of metallurgical industry in Slovakia and the surrounding countries. The transport volume share attributable to metallurgy accounts for as much as 66% of the total volume of transported goods. Given so much dependence on one industry, any fluctuations in that industry are also reflected in the carrier's economic results. That was the case during the years of the crisis; currently, even though to a lesser degree, the company is facing the consequences of the situation in Ukraine. At first, ZSSK CARGO had almost no substantial problems, but in the second half of the year the smoothness of

transport on the Ukrainian railways was noticeably constrained. Stable transports ceased at once. The customers - purchasers - had paid their goods loaded on wagons many times, but it was technically impossible to transport them to the Slovak border.

With the same intensity, ZSSK CARGO is affected by changes in the business relations of the steel plants or in their production when, for instance, the flows of transport of goods are redirected or the transported commodity is changed, which is consequently associated with varying requirements for the use of locomotives or wagon types for transshipment, etc.

Last year Slovakia was again hit by a windstorm. The state-owned rail freight carrier managed to adjust to a greater demand for the transport of timber, recording larger volumes, whether compared to the plan or on a year-to-year basis, both in the transport of timber for Slovak wood-working enterprises and in the export of timber abroad.

Getting closer to end customers

In order to enhance its competitiveness, ZSSK CARGO cooperates with other operators in, for example, the sharing of the rolling stock - wagons as well as locomotives - if such cooperation is beneficial for all the parties involved. Thanks to that, the company succeeded in getting new transport orders or winning challenging tenders. This year ZSSK CARGO continues in its efforts to get closer to the end customers, and it is appreciable that these efforts have resulted in increased transport volumes in a number of instances, such as in the transport of timber and building materials.

Support for new transport orders

ZSSK CARGO continues providing support in getting new transport orders by drawing up a new price list for transit in the North-South direction and the opposite direction, motivating rates of wagon stay and hold-up charges, etc. We are working on making the system of the transport of individual wagon consignments more attractive. The successful extension of a number of long-term contracts with strategic partners is considered very important by us in the light of stabilising long-term transport volumes. That is the only way we can set the company's technical and personnel capacities correctly and direct adequate investments in the wagon and locomotive fleets.

The company's management believes that the expected start of the separate business activities of the subsidiary for the management of the freight wagon fleet - Cargo Wagon, a.s. - will, through its wide technological base and international know-how, bring the customers a lot of benefits in the field of rolling stock management as is the case of the intermodal transport joint-stock subsidiary ZSSK CARGO Intermodal, which is being prepared.

Ing. Jaroslav Daniška
Deputy Chairman of the Board of Directors
and Director of the Trade and Services Division of ZSSK CARGO

Prepravy ZSSK CARGO za rok 2014 boli na úrovni predchádzajúceho roku 2013

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) prepravila za rok 2014 vyše 36 miliónov ton tovaru. Tento objem prepravy predstavuje prekročenie plánu o viac ako 119 tis. ton (+ 0,3 %) a medziročný pokles o viac ako 288 tis. ton (- 0,8%).

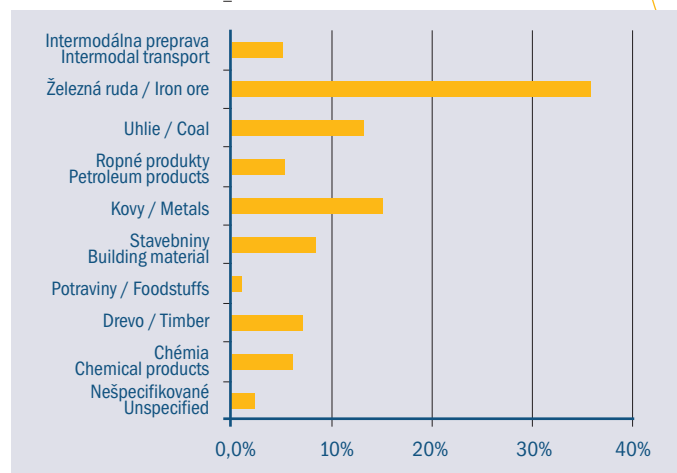
Vo **vnútroštátnej preprave** spoločnosť zaznamenala najväčší medziročný nárast v komodite drevo (+180 tis. ton), a to hlavne vďaka preprave kalamitného dreva, no časť prepráv získala aj z cestnej prepravy. Najväčší medziročný pokles bol zaznamenaný v komodite uhlie (-222 tis. ton) z dôvodu, že prepravu do elektrární realizuje privátny dopravca.

V **dovoze** najväčší medziročný nárast predstavuje komodita železná ruda (+287 tis. ton) – prepravy pre hutnícky priemysel, najväčší pokles komodita kovy (-75 tis. ton), čo sú prepravy pre kovospracujúci a automobilový priemysel.

Najväčší medziročný nárast **vo vývoze** bol v komodite kovy (+228 tis. ton) – vývoz produkcie hutníctva. Najväčší medziročný pokles vo vývoze bol zasa v komodite ropné produkty (-296 tis. ton) z dôvodu realizácie prepráv súkromným dopravcom.

Komodita / Commodity	2013	2014	rozdiel 14 - 13 Difference 14 - 13	% zmena % change
Nešpecifikované Unspecified	1 043 277	874 406	-168 871	-16,2%
Chémia / Chemical	2 180 916	2 258 761	77 845	3,6%
Drevo / Timber	2 332 977	2 577 304	244 327	10,5%
Potraviny / Foodstuffs	330 580	360 241	29 661	9,0%
Stavebniny / Building material	3 015 309	3 021 721	6 412	0,2%
Kovy / Metals	5 536 958	5 450 170	-86 788	-1,6%
Ropné výrobky / Petroleum products	2 232 356	1 920 840	-311 515	-14,0%
Uhlie / Coal	5 028 170	4 771 552	-256 618	-5,1%
Železná ruda / Iron ore	12 588 996	12 920 590	331 594	2,6%
Intermodálna preprava Intermodal transport	2 018 207	1 863 992	-154 215	-7,6%
CELKOM / TOTAL	36 307 749	36 019 579	-288 169	-0,8%

Porovnanie objemu prepravy ZSSK CARGO v jednotlivých komoditách za roky 2013 a 2014 v tonách / Comparison of ZSSK CARGO transport volumes in tonnes.



Podiel komodít na celkovom objeme prepravy ZSSK CARGO v roku 2014.
Share of commodities in the total transported volumes in the ZSSK CARGO in 2014.

V **tranzite** sa medziročne najviac navýšili prepravy železnej rudy (+216 tis. ton), čo bolo spôsobené predzásobením sa hutníckych podnikov, najviac poklesla komodita kovy (-208 tis. ton), a to preprava kovov v smere z Ukrajinských železníc (UZ) na Maďarské železnice (MÁV). Tento výpadok bol čiastočne nahradený prepravami železnej rudy.

Z pohľadu plnenia plánu prepráv v roku 2014 boli kľúčové prvé dva mesiace roku, keď bol plán prekročený hlavne vďaka miernej zime a predzásobeniu sa podnikov. Okrem toho ZSSK CARGO získala nové prepravy, resp. dosiahla nárast existujúcich prepráv.

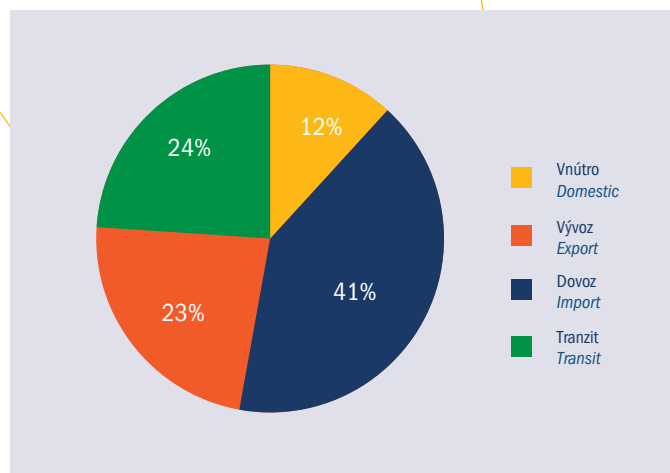
V treťom štvrtroku zasa vykázala spoločnosť pokles voči plánu prepravy, čo bolo spôsobené okrem iného zložitou politickou situáciou na Ukrajine. Opätovný nárast v prepravách ZSSK CARGO zaznamenala v decembri, čo prispelo k splneniu a prekročeniu celoročného plánu prepravy.

Priaznivé výsledky dosiahla ZSSK CARGO hlavne udržaním viacerých prepráv získaných v druhej polovici roka 2013. Úseku obchodu a služieb sa podarilo získať nové prepravy (kalamitné drevo a štrky) presmerovaním z cestnej dopravy a taktiež presmerovaním tranzitov (železná ruda, uhlie) aj vďaka zníženiu poplatku za dopravnú infraštruktúru a minimalizáciou prázdnych behov vozňov po vykládke. Oproti tomu firma zaznamenala i poklesy z dôvodu realizácie prepráv súkromnými prepravcami (preprava uhlia, ropné produkty a časť produkcie pre automotive) a zhoršením politickej a hospodárskej situácie na Ukrajine.

Ing. Darina ZIBUROVÁ
sekcia marketingu

Režim / Transport mode	2013	2014	Rozdiel / Difference
Vnútro / Domestic	4 473 121	4 245 243	-227 878
Dovoz / Import	14 514 642	14 814 285	299 644
Vývoz / Export	8 660 881	8 281 918	-378 964
Tranzit / Transit	8 659 105	8 678 134	19 028
Spolu / Total	36 307 749	36 019 579	-288 169

Porovnanie režimov vnútro, dovoz, vývoz a tranzit v prepravách ZSSK CARGO za roky 2013 a 2014. Údaje sú v tonách / Comparison of transport modes.



Podiel režimov na celkovom objeme prepravy ZSSK CARGO v roku 2014.
Share of transport modes in the total transported volumes of the ZSSK CARGO in 2014.



Evaluation of the ZSSK CARGO transport volumes for 2014

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO) transported more than 36 million tonnes of goods during 2014. This volume of transport means that the plan was exceeded by more than 119 thousand tonnes (+ 0.3 %), representing a year-to-year decrease of over 288 thousand tonnes (- 0.8%).

As for **domestic transport**, the greatest year-to-year increase was recorded in the commodity of timber (+180 thousand tonnes), mainly thanks to the transport of windthrown timber, but a portion of the transport volume was gained from road transport. The greatest year-to-year decrease was recorded in the commodity of coal (-222 thousand tonnes) as the transport of coal to the power plants is provided by a private carrier.

As far as **import** goes, the largest year-to-year increase was seen in the commodity of iron ore (+287 thousand tonnes – transport for the metallurgical industry) while the greatest decrease in the commodity of metals (-75 thousand tonnes), which are transported for the needs of the metal-working and automotive industry.

The greatest year-to-year **export** increase was recorded in the commodity of metals (+228 thousand tonnes) – export of metallurgical products. On the other hand, the greatest year-to-year **export** decrease was seen in the commodity of petroleum products (-296 thousand tonnes) due to these products being transported by a private carrier.

As for **transit**, the greatest year-to-year increase was recorded in the transport of iron ore (+216 thousand tonnes,) which was imputable to stockpiles created by metallurgical enterprises; most significant decline was recorded in the commodity of metals (-208 thousand tonnes), in particular the transport of metals in the direction from the Ukrainian Railways (UZ) to the Hungarian Railways (MÁV). This decline was partially offset by iron ore transports.

In terms of the fulfilment of the 2014 transport volume plan, the first two calendar months were crucial, when the plan was exceeded notably owing to the mild winter and the enterprises' stockpiling. In addition, ZSSK CARGO gained new transport orders, i.e. the existing transport volumes increased.

In the third quarter the company recorded a decrease, compared to the transport volume plan, which was also caused by the complicated political situation in Ukraine. An increase in the transport volumes was repeatedly recorded by ZSSK CARGO in the month of December, which contributed towards the fulfilment and exceeding of the annual transport volume plan.

ZSSK CARGO attained favourable figures predominantly by keeping up several transport orders gained in the second half of 2013. The Trade and Services Division succeeded in gaining new transport orders (windthrown timber and gravel) by diverting transport from road to rail and also by diverting transit routes (iron ore, coal), as well as thanks to lower transport infrastructure charges and minimising the operation of empty wagons after unloading. On the other hand, the company also recorded declines due to the goods being transported by private carriers (transport of coal, petroleum products and, partly, of automotive industry products) and owing to the worsening political and economic situation in Ukraine.

Ing. Darina ZIBUROVÁ
Marketing Section

Sedemdesiat až osemdesiat percent ucelených vlakov v Európe prepravuje pôvodne jednotlivé vozňové zásielky medzi zriaďovacími stanicami. Preto je objem týchto zásielok významný pre výkony dopravcov. Podľa štúdie spoločnosti PricewaterhouseCoopers (PwC) pre Európsku komisiu z minulého roku, zameranej na jednotlivé vozňové zásielky (JVZ), aj napriek tejto pozitívnej štatistike JVZ nedokážu konkurovať uceleným, resp. kyvadlovým vlakom a rovnako ani cestnej doprave.

Podľa výkonného riaditeľa riaditeľa Spoločenstva európskych železníc a infraštruktúrnych spoločností (CER) Libora Lochmana sú pre oživenie JVZ kľúčové legislatívne úpravy, ktoré by zrealizovali náklady dopravcov a zahrnuli by do cien za dopravu aj tzv. skryté náklady v podobe negatívnych dopadov hluku, emisií, dopravných nehôd, ale i klimatických zmien. Podiel JVZ v prepravách ZSSK CARGO predstavuje okolo 28 percent výkonov, čo je, ako ukázala štúdia CER, na úrovni priemeru Európy.

Strata konkurencieschopnosti

Jednotlivé vozňové zásielky napriek ich významu pre železnice z roka

na rok strácajú na konkurencieschopnosti. Kým v roku 2002 dosahoval podiel JVZ na európskych železničiach v porovnaní s ucelenými vlakmi v priemere vyše 40%, v priebehu desiatich rokov klesol na 27%. Pre konkurencieschopnosť JVZ sú významné viaceré faktory. Jednak vysoké náklady, a to nielen na mobilné prostriedky (vozne a rušne), ale aj na výkony posunu či poplatky za použitie infraštruktúry. Na pokles preprav JVZ mala v posledných piatich rokoch veľký vplyv hospodárska a finančná kríza i zvyšovanie konkurencie zo strany cestných dopravcov napriek nárastu cien pohonných hmôt.

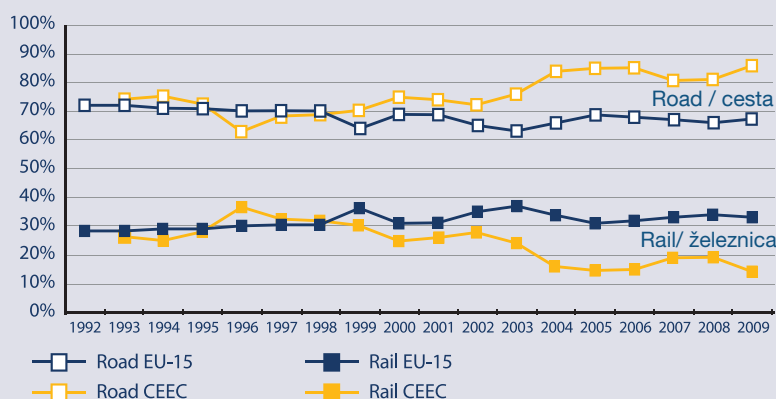
Nízke investície železníc

Ako L. Lochman konštatuje, dôležitou podmienkou úspechu je aj kvalita preprav, ktorá na železnici vzhľadom na nízke investície do prostriedkov a infraštruktúry vo viacerých krajinách, nie je optimálna. Problémom je tiež nedostatočná sieť pripojovacích vlečiek na železničiach či ich obmedzené využívanie a často likvidácia už existujúcich vlečiek. Z hľadiska podpory tzv. infraštruktúry poslednej míle chce preto CER presadiť programy pre obnovu a údržbu týchto pripojovacích miest na železnici.

Jednotlivé zásielky sú pre železnicu životne dôležité



Výkonný riaditeľ Spoločenstva európskych železníc a infraštruktúrnych spoločností CER Libor Lochman. CER združuje viac než 70 železničných spoločností a firiem v celej Európe.



Investície do infraštruktúry železníc a ciest v rokoch 1992-2009.

Porovnanie krajín EU-15 a krajín strednej a východnej Európy (CEEC).

Rail and road modal share of transport infrastructure investment in EU-15 and CEEC, 1992 - 2009.

Single wagonloads are essential

Nearly 70% to 80% of block trains in Europe transport single wagonloads between marshalling yards. Therefore, the volume of those consignments is crucial in terms of carriers' transport volumes. According to last year's PwC (PricewaterhouseCoopers) study for European Commission, which was focused on single wagonloads (SWL), despite such favourable statistics, SWL cannot compete with block trains or shuttle trains nor with road transport.

According to Mr. Libor Lochman, CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) executive director, what is crucial to the revitalisation of SWL are legislative changes that would allow for carriers make the costs more real and include in the transport costs also the so-called hidden costs in the form of adverse effects of noise, emissions, traffic accidents as well as climatic changes. SWL share in

the ZSSK CARGO transport volumes represents almost 28%, which is at the European average level as suggested by the study.

Loss of competitiveness

Despite their importance to the railways, single wagon consignments have, year by year, been becoming less competitive. While, in 2002, the SWL share in European railways averaged more than 40% compared to block trains, it dropped to 27% over ten years. Several factors are critical to the competitiveness of SWL. These include high costs of both the rolling stock (wagons and locomotives) and the shunting operations as well as track access charges. Over the past five years, the decreased volume of transported SWL has been largely affected by the economic and financial crisis as well as by tougher competition from road carriers despite increasing fuel prices.

Nástroje na oživenie prepráv JVZ

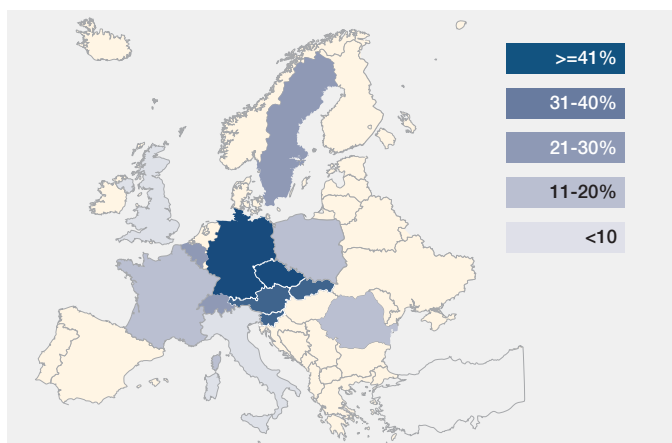
Napriek spomenutým nedostatkom už existujú nástroje, ktoré môžu prispieť k oživeniu prepráv JVZ na železnici. Sú to jednak inovácie v procesoch železnice, ale aj napríklad viaceré aktivity ako projekt X-rail, rezerváčné nástroje i snahy o racionalizáciu prevádzky. Faktom však ostáva, že bez solídnej finančnej podpory železníc nemožno služby nákladných dopravcov primerane rozvíjať. O to vážnejšie je zistenie, že pomer investícií do železničnej a cestnej dopravnej infraštruktúry v krajinách strednej a východnej Európy do roku 2009 v porovnaní s krajinami EÚ 15 bol podstatne nižší v neprospech železnice (30-40% na železnice v krajinách EÚ-15 a len 10-20% v krajinách strednej a východnej Európy v rokoch 2004-2009).

Z ďalších nástrojov na podporu JVZ uvádza štúdia CER lepšiu integráciu železničnej prepravy v logistických reťazcoch a lepšie plánovanie pri výstavbe nových logistických parkov či priemyselných zón. (lj)

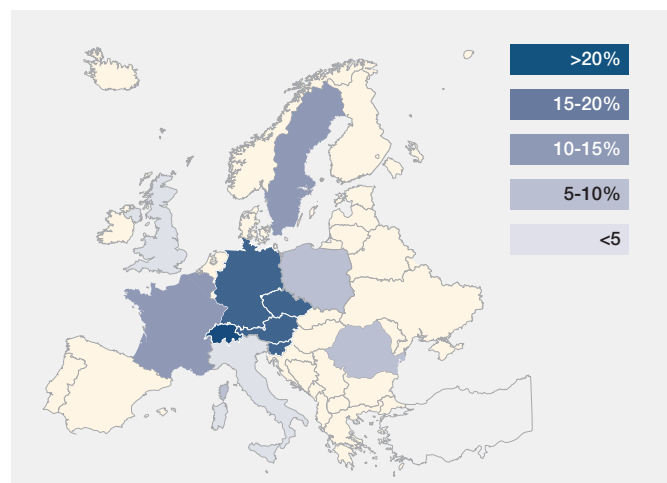


Trhový podiel jednotlivých vozňových zásielok (SWL) na železnici v porovnaní s ucelenými vlakmi klesá.

Market share of SWL v. full trainload is decreasing over time.



Podiel jednotlivých vozňových zásielok na celkovom objeme prepráv po železnici vo vybraných krajinách EÚ / Share of SWL in total rail freight. Source: PwC, Study on single wagonload traffic in Europe for DG MOVE, 2014



Počet súkromných vlečiek na 1000 km tratí vo vybraných krajinách EÚ.

Private sidings /1000 km rail network. Sidings are essential to link industrial and production sites to the rail Network but they are increasingly dismantled. Source: PwC, Study on single wagonload traffic in Europe for DG MOVE, 2014.

to the railways

Low railways investments

As stated by Mr. L. Lochman, success is conditional upon the quality of transport services, which is not optimal at the railways with regard to low investments in the rolling stock and the infrastructure in a number of countries. Another problem is an insufficient network of siding tracks on the railways or their limited use, and often the destruction of the existing siding tracks. As regards the so-called last-mile infrastructure and its support, CER wishes to promote programs aimed at the reconstruction and maintenance of such points of connection on the railways.

Instruments to revitalise SWL transport

Notwithstanding the mentioned deficiencies, there already exist instruments that can contribute towards the revitalisation of SWL transport by rail. These include innovations in the railways processes and a num-

ber of activities such as the X-rail project, reservation instruments, as well as efforts to rationalise the operations. But the fact remains that in the absence of appropriate financial support for the railways, the services of freight carriers cannot be adequately developed. Even more serious is the finding that until 2009 the proportion of investments in the railway infrastructure and the road infrastructure in the Central and Eastern European countries was, compared to the EU-15 countries, significantly lower to the disadvantage of the railways (30-40% in the railways in the EU-15 countries and only 10-20% in the Central and Eastern European countries during 2004-2009).

As stated in the PwC study, among the other instruments supporting SWL are better integration of rail transport in logistics chains and more efficient planning in the construction of new logistics parks or industrial zones.

(lj)

Revitalizácia systému prepravy jednotlivých vozňových zásielok

ZSSK CARGO je jedinou železničnou spoločnosťou na Slovensku, ktorá zabezpečuje komplexnú prepravu tovaru formou nielen ucelených vlakov, ale aj skupín vozňov a jednotlivých vozňových zásielok s ich zvozom a rozvozom manipulačnými vlakmi pri dodržaní takmer celoplošnej obslužnosti územia. Ide o technologicky i nákladovo najnáročnejší segment železničnej prepravy tovaru, ktorý pre nových dopravcov nie je lákavý. Ostal na pleciach bývalých „národných“ dopravcov, pričom táto služba im prináša ekonomickú stratu.

Možno sa na prvý pohľad ponúka zrušenie neefektívnej činnosti, čo niektorí dopravcovia aj vykonali, touto cestou však ZSSK CARGO nechce ísť. Uvedená služba sa týka jednak vnútroštátnej prepravy, ale aj dovozu, vývozu a tranzitu. Jej ukončenie zo strany ZSSK CARGO by malo dramatický dopad nielen na samotnú firmu, ale zasiahlo by v medzinárodnom meradle aj ostatných dopravcov realizujúcich tieto prepravy, taktiež Slovensko a okolité krajiny, a to najmä v oblasti sociálnej, ďalšieho preťažovania cestných komunikácií, plnenia dopravnej politiky štátu a pod. Slovenský štátny železničný nákladný dopravca má však záujem naďalej jednotlivé vozňové zásielky prepravovať. Stále ide o zaujímavú časť prepravného trhu a chce o ňu bojovať.

Preprava jednotlivých vozňových zásielok je celoeurópskym problémom. Európska komisia prijala zámer deklarovaný v Bielej knihe (Doprava 2050) „do roku 2030 previesť 30 % objemu cestnej nákladnej dopravy na vzdialenosť nad 300 km na iné druhy dopravy, napr. na železničnú alebo vodnú dopravu a do roku 2050 by mal tento presun predstavovať viac ako 50 %.“ A jednotlivé vozňové zásielky sú súčasťou daného zámeru. Z tohto pohľadu je snaha ZSSK CARGO o revitalizáciu systému prepravy JVZ správna.

V závere roka 2014 sa v ZSSK CARGO ukončil interný projekt, ktorého výstupom bolo stanovenie a vyčíslenie efektívnosti prepravy jednotlivých vozňových zásielok. V nadväznosti na tento projekt prebieha v od začiatku roka 2015 ďalší, s cieľom zefektívnenia činnosti v celom prepravnom procese pri vozbe jednotlivých vozňových zásielok, zabezpečenia systémovej podpory a dosiahnutia vyrovnaného hospodárenia v tomto segmente v strednodobom horizonte.

Je to projekt prierezový, zahŕňajúci v podstate všetky úseky firmy, počnúc hľadaním potenciálu zamestnancami pracovísk prvého kontaktu, vytvorením motivačnej obchodnej a cenovej politiky až po modernizáciu mobilného parku. Manažment ZSSK CARGO je presvedčený, že jednotlivé vozňové zásielky na železnici stále patria. Jedine zatraktívením tejto služby je možné navýšiť objem tovaru a udržať uvedený systém prepravy konkurencieschopným voči cestnej doprave.

Ing. Rudolf KUBIŠ
sekcia marketingu

Revitalisation of the system of transport of single wagonloads

ZSSK CARGO is the only railway undertaking in Slovakia that provides the comprehensive transport of goods by way of not only block trains but also wagon groups and single wagonloads that are collected and distributed in handling trains while ensuring the servicing of almost the whole territory. It is the most costly and technologically demanding segment of the rail freight transport, which is not considered very attractive by new carriers. It has remained on the shoulders of the former "national" carriers, although this service brings them economic loss.

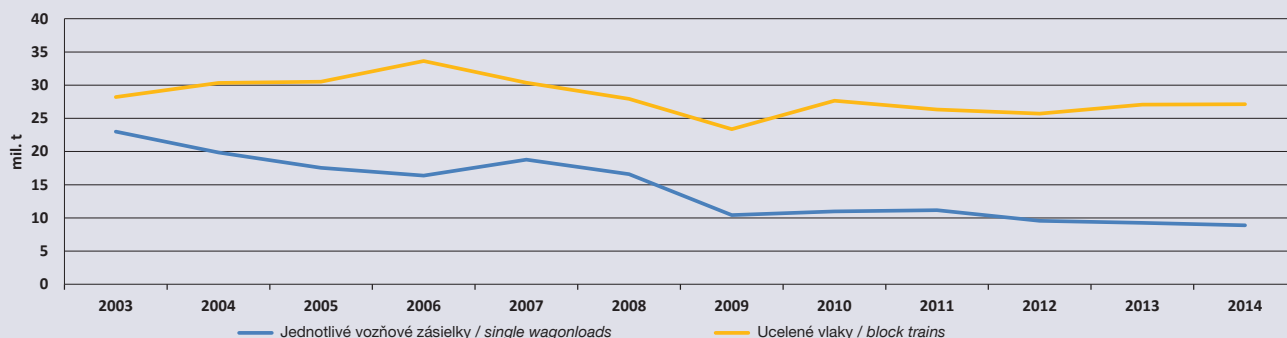
The termination of operations that are not cost-efficient might seem a good option at first sight, (which has been actually taken by several carriers) but ZSSK CARGO does not want to go this way. The mentioned service involves domestic transport, import, export and transit. If cancelled by ZSSK CARGO, this would not only have a fatal impact on the company itself but also, on an international scale, affect the other carriers providing transport services, as well as Slovakia and the neighbouring countries, especially in the social area, overloading the road infrastructure, and with respect to the fulfilment of the state transport policy, etc. The Slovak state-owned rail freight carrier intends to continue transporting single wagonloads. It is still an attractive part of the transport market and the company wants to fight for it.

The transport of single wagon consignments is a Europe-wide problem. The European Commission has adopted the goal declared in the White Paper (Transport 2050) "Thirty percent of road freight over 300 km should shift to other modes such as rail or waterborne transport by 2030, and more than 50% by 2050". And single wagon consignments are part of the said goal. From this point of view, ZSSK CARGO's efforts to revitalise the SWL transport system are correct.

At the end of 2014, ZSSK CARGO completed an internal project whose outcome was to determine and quantify the efficiency of transport of single wagonloads. As a follow-up to the said project, another project has been launched since the beginning of 2015, with the aim to enhance the efficiency of operations in the whole process of transporting single wagon consignments, to ensure system support and to attain a balanced budget in this segment in the medium term.

The ZSSK CARGO management believes that single wagon consignments still belong on the railway. Making this service more attractive is the only way how to increase the volume of transported goods and to maintain the competitiveness of the mentioned transport system against road transport.

Ing. Rudolf KUBIŠ
Marketing Section



Vývoj objemu prepravy jednotlivých vozňových zásielok a ucelených vlakov ZSSK CARGO v rokoch 2003 - 2014
Development of ZSSK CARGO volumes of goods transported in single wagonloads and block trains in 2003 - 2014

Ako prežiť zajtrašky...

Poskytovanie komplexných zasielateľských služieb a hľadanie logistických riešení šitých na mieru predstavuje pre spoločnosť BUDAMAR LOGISTICS, a.s. nielen spôsob ako si získať a udržať stabilného zákazníka, ale zároveň aj spôsob, ako obstáť v neľútostnom konkurenčnom boji. Výkonnosť domácej ekonomiky a vplyv geopolitickej situácie limituje nielen stranu dopytu, ale i stranu ponuky. Výkyvy na komoditných burzách a vývoj výmenných kurzov hlavných svetových mien taktiež ovplyvňujú do značnej miery veľkosť a smer tovarových tokov v svetovom priestore, najmä však medzi štátmi bývalého Sovietskeho zväzu a štátmi Európskej únie.

Doba si vyžaduje okamžité reakcie na rýchlo sa meniace trhové prostredie, predovšetkým v spojení s požiadavkami zákazníka. Úsilie vynaložené pri starostlivom výbere partnera sa odzrkadlí pri dosahovaní pozitívneho trendu kvality poskytovaných služieb ako i spokojnosti zákazníka.

Príkladom je spolupráca so ZSSK CARGO, najmä pri prepravách z UZ cez Východoslovenské prekladiská. Korektná spolupráca nad rámec bežných štandardov vedie k obojstrannej spokojnosti. Objem prepraveného tovaru stúpa. Limitovaný počet vozňov, hnacích dráhových vozidiel, prekládokovej a vykládokovej kapacity je výzvou na dosahovanie lepších výsledkov formou zvyšujúcej sa efektivity a eliminovaním slabých miest celého reťazca. Organizovanie expedície a monitorovanie vozňov už na území UZ umožňuje zefektívniť prekládkový proces, ktorý je v značnej miere zrýchlenný využitím bezkontaktnéj prekládky rotačným výklopníkom. Použitie tejto modernej technológie ohľaduplnej k vozňom umožňuje nasadenie flotily nových súkromných vozňov ako i výraznú časovú úsporu počas prekládky. Optimalizácia doby ložených súprav ku konečnému prijímateľovi umožňuje efektívne využitie vlečky s ohľadom na kapacitu vykládky a spotrebu prepravovaného tovaru, ako i zamedzeniu kolapsu vlečky spôsobenému nahromadením zásielok. Odstránenie sezónnych vplyvov formou dostatočnej rozmrazovacej kapacity umožnilo optimalizovať skladové zásoby a dodávať tovar „just in time“ počas celého roka.

Vynaložená námaha býva zvyčajne odmenená. Pre nás je najväčším zadostučinením spokojnosť zákazníka. Obzvlášť, keď je verejne prezentovaná, ako v prípade ocenenia Top Partner Award od spoločnosti ArcelorMittal Europe. Snaha pokračovať v nastolenom trende, rozšíriť portfólio prekladaných tovarov a zvýšený záujem o efektívnu prekládku, nasmerovala naše investície do výstavby nového prekládkového terminálu s druhým rotačným výklopníkom.

How to survive tomorrows...

Providing of complex forwarding services and tailoring of logistics solutions is for the company BUDAMAR LOGISTICS, a.s. not only the way how to find and keep a stabile customer but also the way how to survive in stiff competition. Efficiency of domestic economics and influence of geopolitical situation limits demand as well as offer. Fluctuations at commodity markets and development of exchange rates of the main global currencies also influence to a large extent the volume and direction of flow of goods on the global scale, especially among the states of the former Soviet Union and the states of the European Union.

Nowadays immediate reactions to rapidly changing market environment are required, especially in relation to customers' needs. Effort put into careful selection of our partner reflects in achieving of positive trend in quality of offered services as well as customer's satisfaction.

An example is our cooperation with ZSSK CARGO, primarily in transports from UZ via the Eastern Slovak Transshipment Yards. Fair cooperation exceeding common standards leads to satisfaction of the both parties. The volume of transported goods is rising. Limited number of wagons, locomotives, reloading and unloading capacities is a challenge to achieve better results through increasing efficiency and eliminating of critical points in the whole chain. Managing of dispatches and tracking of wagons already on the UZ territory enables to make the reloading process, which is significantly speeded up by contactless reloading by a rotary tippler, ever more effective. Using of this modern wagon-friendly technology enables putting the fleet of new private wagons into operation as well as significant time saving during reloading. Optimising of deliveries of loaded trains to a final consignee enables effective usage of railway siding with respect to unloading capacities and consumption of transported goods, as well as prevention from railway siding's collapse due to congestion of consignments. Elimination of seasonal influences through sufficient defrosting capacities enabled to optimise stocks and deliver the goods "just in time" throughout the year.

Invested effort is usually rewarded. Our customers' satisfaction is for us the ultimate reward. Especially when it is publicly presented as in case of Top Partner Award from the company ArcelorMittal Europe. Ambition to continue in the set trend, to extend portfolio of reloaded goods and increased interest in effective reloading has directed our investments into building of a new reloading terminal with a second rotary tippler.

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



WE ARE THE ARCHITECTS OF LOGISTICS



Prím hrajú v tranzite prepravy východ - západ

ZSSK CARGO zaznamenala v rokoch 2013 a 2014 vyrovnaný objem tranzitných preprav. V roku 2013 prepravila v tranzite 8, 659 milióna ton tovarov, v minulom roku 2014 to bolo len s minimálnym nárastom 8,678 milióna ton. Spoločnosť ponúka výrobným podnikom i prepravcom a špeditérom dostatočné kapacity na zvyšovanie preprav v tranzite, najmä pokiaľ ide o komodity ruda, uhlie, stavebniny, chémia.

Nadalej ostáva z pohľadu komoditnej štruktúry dominantnou komoditou ruda do Čiech pre hutnícke podniky Arcelor Mittal Ostrava a Třinecké železářny s celkovým objemom vyše 5 miliónov ton. Ak ešte ostaneme pri rude, za zmienku stojí nárast preprav v roku 2014 v smere do Rakúska pre Linz Voestalpin o viac ako 100 tisíc ton v porovnaní s rokom 2013. Taktiež preprava rudy pre maďarský Dunaújváros vzrástla o 160 tisíc ton. Obe spomínané prepravy rudy sú z východu.

Z celkového pohľadu toky preprav v tranzite z východu na západ a späť tvoria 73 % zo všetkých tranzitných preprav. V tomto smerovaní V - Z a opačne sa okrem rudy prepravujú aj ďalšie komodity, v ktorých ZSSK CARGO zaznamenala aj nové prepravy alebo navýšenie objemov, napríklad:

- objem prepravy metanolu do Rakúska zvýšený o 7 tisíc ton (porovnanie s rokom 2013),
- nová preprava metanolu pre maďarský Borsodchem v objeme cca 40 tis. ton,
- objem prepravy metanolu do Čiech zvýšený cca o 10 tis. ton,
- nová preprava cukru z Čiech v objeme cca 15 tis. ton,
- zvýšený objem stavebnín - dlaždice a bridlica z Čiech o 6 tis. ton,

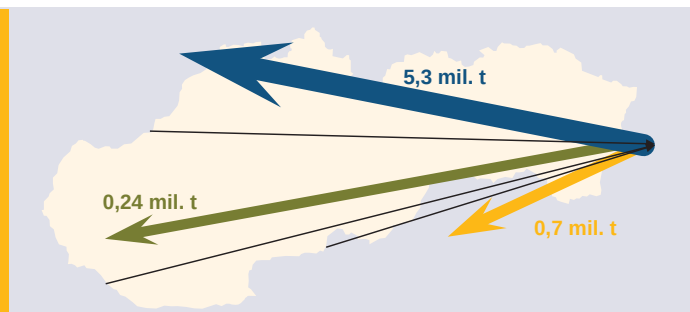
- preprava kovov do Ostravy Stred pre Vítkovice Steel zvýšená o cca 30 tis.
- preprava koksu z OKD (Ostravsko-karvinské doly) zvýšená o 20 tis. ton.

Preprava chémie v tranzite

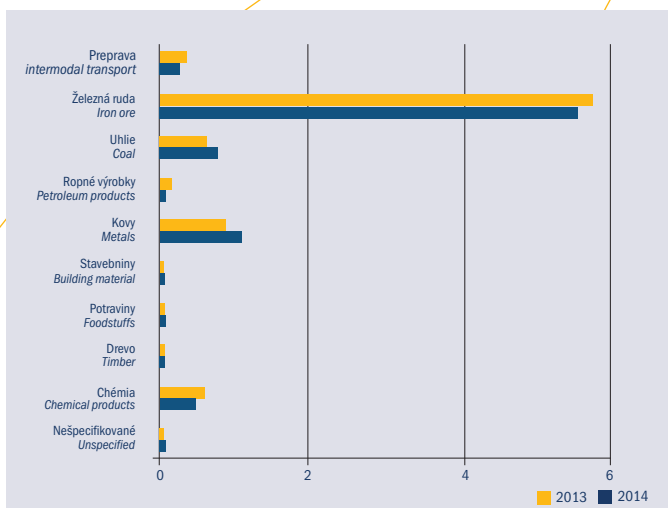
Preprava chémie v tranzite má stabilnú pozíciu a tvorí približne 7 % preprav. V roku 2013 ZSSK CARGO prepravila v tranzite v komodite chémia 500 tisíc ton a v roku 2014 dokonca 619 tisíc ton, čo je viac ako 20-percentný nárast. Najvýraznejšou prepravou roku 2014 bola preprava pre Borsodchem z a do železničnej stanice Sajószentpéter v Maďarsku, ktorá tvorila skoro polovicu z celkového objemu tranzitu chémie v minulom roku. Žiaľ, v roku 2015 je táto preprava ohrozená z dôvodu silného tlaku súkromného dopravcu.

V hodnotenom segmente, resp. komodite získala ZSSK CARGO v minulom roku prepravy korundu z Poľska do Srbska v objeme 7,5 tis. ton a prepravu benzénu z Maďarska do Čiech v objeme viac ako 8 tis. ton. Preprava benzénu zo Srbska do Nemecka vzrástla o 10 tis. ton.

Ing. Martina SURMÍKOVÁ
sekcia predaja



Objem tranzitných preprav ZSSK CARGO v roku 2014: východ - západ 6,2 mil. ton, západ - východ 0,17 mil. ton. / ZSSK CARGO transit transport volumes in 2014: east - west direction 6.2 million tonnes, west - east direction 0.17 million tonnes.



Tranzitné prepravy ZSSK CARGO v rokoch 2013 a 2014.
ZSSK CARGO transit transport volumes in 2013 and 2014.

Transports in the East-West direction comprise greatest share in the transit volume

In 2013 and 2014, ZSSK CARGO recorded comparable transit transport volumes. In 2013, its transit transport conveyed 8.659 million tonnes of goods while in 2014, this volume rose very slightly to 8.678 million tonnes. The company offers manufacturing plants, carriers and forwarders enough capacities to increase transit transport volumes, in particular for commodities such as iron ore, coal, building materials and chemical products.

In terms of the commodity structure, the dominant commodity is still ore transported to the Czech Republic for the metallurgical enterprises Arcelor Mittal Ostrava and Třinecké železářny, with a total volume of over 5 million tonnes. In addition, as far as iron ore is concerned, it is

worth mentioning that in 2014, an increase of more than 100 thousand tonnes, when compared to 2013, in the volume of goods transported to Austria for Linz Voestalpin was recorded. The volume of iron ore transported to Hungarian Dunaújváros rose by 160 thousand tonnes. Both of the mentioned transports of iron ore are from the east.

From an overall perspective, the volume of transit transport from the east to the west and back accounts for 73 % of the total transit transport volume. Transported in the E-W direction and back are, in addition to iron ore, also other commodities where ZSSK CARGO recorded new transports or increased volumes, for example:

- the volume of methanol transported to Austria increased by 7 thousand tonnes (compared to 2013),



Komodita	tranzitné prepravy východ - západ transit transport in the east - west direction		tranzitné prepravy západ - východ transit transport in the west - east direction	
	2013	2014	2013	2014
Nešpecifikované / unspecified	107 811	77 230	37 987	9 742
Chémia / chemical products	500 313	618 912	9 380	9 858
Drevo / timber	87 450	75 528	8 995	1 196
Potraviny / foodstuffs	82 880	73 144	32 837	35 846
Stavebniny / building material	70 734	57 338	44 769	38 475
Kovy / metals	1 119 047	911 241	30 549	23 627
Ropné výrobky / petroleum products	87 755	169 691	126	1 252
Uhlie / coal	804 029	661 015	26 952	47 791
Železná ruda / iron ore	5 658 847	5 874 570	0	0
Intermodálna preprava / intermodal transport	140 238	159 485	6 009	7 900
Spolu / total	8 659 105	8 678 152	197 605	175 688

Tranzitné prepravy ZSSK CARGO v smere východ - západ a v smere západ - východ/ ZSSK CARGO transit transport volumes in the east - west and west - east direction.

- new transport of methanol for Hungarian Borsodchem, with a volume of about 40 thousand tonnes,
- the volume of methanol transported to the Czech Republic increased by roughly 10 thousand tonnes,
- new transport of sugar from the Czech Republic, with a volume of roughly 15 thousand tonnes,
- the volume of building materials - tiles and slate - transported from the Czech Republic increased by 6 thousand tonnes,
- the volume of metals transported to Ostrava Střed for Vítkovice Steel increased by roughly 30 thousand tonnes,
- the volume of coke transported from OKD (Ostravsko-karvinský doly) increased by 20 thousand tonnes.

Transit of chemical products in transit

The transport of chemical products in transit has a stable position and accounts for 7% of the transport volume. In 2013, ZSSK CARGO transported 500 thousand tonnes of chemical products in transit, and in

2014, it was nearly 619 thousand tonnes, which is an increase of more than 20 percent. In 2014, the largest transport volume was attributable to transport from/to the railway station Sajószentpéter in Hungary for Borsodchem, representing almost one half of the total volume of transit transport of chemical products last year. Unfortunately, in 2015, this transport is being threatened due to strong pressure exerted by a private carrier. In the evaluated segment or commodity, last year ZSSK CARGO gained orders for the transport of corundum from Poland to Serbia in a volume of 7.5 thousand tonnes and the transport of benzene from Hungary to the Czech Republic in a volume of over 8 thousand tonnes. The volume of benzene transported from Serbia to Germany rose 10 thousand tonnes.

Ing. Martina SURMÍKOVÁ
Sales Section

The Eastern Slovak Transshipment Yards reached the eight million mark

2014 was a successful year for the ZSSK CARGO Eastern Slovak Transshipment Yards (ESTY). Over 8 million tonnes of goods were unloaded from broad-gauge wagons and handled at the border crossing stations Čierna nad Tisou and Maťovce.

More than 80-percent share of the total volume of transshipped goods represented the transshipment of iron ore (6,441,338 tonnes) at the ESTY in Čierna nad Tisou (6,258,378 tonnes) and in Maťovce

(182,960 tonnes). Such a share was achieved thanks to the record performance figures (2,734,677 tonnes) gained by the Transshipment Complex of BTS, in which ZSSK CARGO holds a 40-percent ownership interest. Iron ore is of greatest importance to ZSSK CARGO, since its share steadily accounts for around one third of the company's total transport volume (nearly 35% in 2014).

When comparing the flows of goods through the border crossing sta-

Východoslovenské prekladiská pokorili osemmiliónovú hranicu

Rok 2014 bol pre Východoslovenské prekladiská (VSP) ZSSK CARGO úspešným rokom. Na pracoviskách v Čiernej nad Tisou a Maťovciach vyložili z vozňov širokého rozchodu (ŠR) a zmanipulovali vyše 8 miliónov ton tovarov.

Významný je vyše 80-percentný podiel prekládky železnej rudy (6 441 338 ton) na pracoviskách VSP v Čiernej nad Tisou (6 258 378 ton) a v Maťovciach (182 960 ton) z celkového objemu prelozenej záťaže.

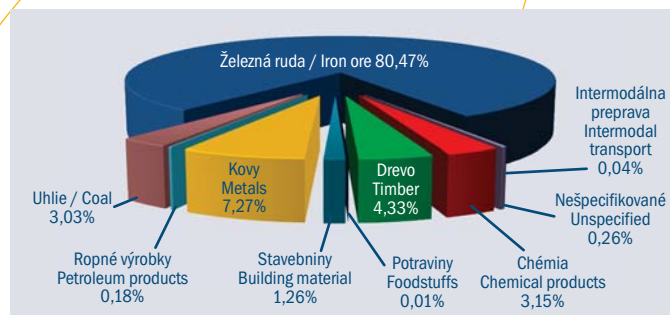
Ten bol dosiahnutý vďaka rekordnému výkonu (2 734 677 ton) Prekladiskového komplexu spoločnosti BTS, v ktorej má ZSSK CARGO 40-percentnú majetkovú účasť. Železná ruda je objemovo najvýznamnejšou prepravou pre ZSSK CARGO, jej podiel predstavuje stabilne približne tretinu celkového objemu prepravy spoločnosti (asi 35 % v roku 2014).

Z porovnania tovarových tokov cez obidve pohraničné priechodové stanice Čierna nad Tisou a Maťovce s Ukrajinskými železnicami v oboch smeroch prepravy východ-západ, ako aj západ-východ za posledné tri roky je možné konštatovať, že v roku 2014 bola prekročená 16 miliónová hranica (16 139 141 ton) objemu prepravy hlavne vďaka nárastu objemu tovaru prepraveného po širokorozchodnej trati do stanice určenia Haniska pri Košiciach (železná ruda a uhlie). V roku 2014 to bolo 6 996 748 ton a pre porovnanie v roku 2013 celkovo 6 093 614 ton a ešte skôr, v roku 2012 zasa 6 146 549 ton.

Uvedené výsledky práce zamestnancov ZSSK CARGO – sekcie VSP Čierna nad Tisou by neboli dosiahnuté bez ich šikovnosti, odbornosti i vysokého nasadenia. A to aj napriek optimalizácii stavu zamestnancov na pracoviskách VSP za posledné tri roky. Tá sa naopak prejavila v raste produktivity práce meranej preloženými tonami na jedného zamestnanca.

Ing. Ján TĚNAL

riaditeľ sekcie VSP Čierna nad Tisou



Podiel komodít manipulovaného tovaru vo VSP za rok 2014.
Commodity shares of goods handled at the ESTY for 2014.

Komodita / Commodity	Čierna nad Tisou			Maťovce			Čierna nad Tisou + Maťovce spolu / total (ton / tonnes)
	VSP / ESTY (ton / tonnes)	BTS (ton / tonnes)	Spolu / Total (ton / tonnes)	Preklad / Transshipped (ton / tonnes)	Previaz / Changed bogies (ton / tonnes)	Spolu / Total (ton / tonnes)	
Nešpecifikované / Unspecified	1 335		1 335	19 116		19 116	20 451
Chémia / Chemical products	208 964		208 964		43 307	43 307	252 271
Drevo / Timber	258 192		258 192	88 046		88 046	346 238
Potraviny / Foodstuffs	960		960				960
Stavebniny / Building material	98 592		98 592		2 600	2 600	101 192
Kovy / Metals	527 321		527 321		54 644	54 644	581 965
Ropné výrobky / Petroleum products	10 843		10 843		3 662	3 662	14 505
Uhlie / Coal	104 237		104 237	138 155		138 155	242 392
Železná ruda / Iron ore	3 523 701	2 734 677	6 258 378	182 960		182 960	6 441 338
Intermodálna preprava / Intermodal transport					3 025	3 025	3 025
Celkový súčet / Sum total	4 734 145	2 734 677	7 468 822	428 277	107 238	535 515	8 004 337

Komoditná štruktúra manipulovaného tovaru z vozňov širokého rozchodu na pracoviskách Východoslovenských prekladísk a spoločnosti BTS za rok 2014. Tabuľka zahŕňa tieto manipulácie: preklad ŠR vozňa do NR vozňa, vykládka zo ŠR vozňa na haldy, previazanie ŠR na NR podvozok. / Commodity structure of goods handled from broad-gauge wagons at the workplaces of the Eastern Slovak Transshipment Yards and BTS for 2014. The table includes the following handling operations: transshipment of goods from a broad-gauge wagon to a standard-gauge wagon, unloading of goods from a broad-gauge wagon on a pile, changing broad-gauge wagon bogies to standard-gauge wagon bogies.

tions Čierna nad Tisou and Maťovce with the Ukrainian Railways in both transport directions (east-west direction and the west-east direction) over the past three years, it can be stated that in 2014 the 16 million transport volume mark (16,139,141 tonnes) was exceeded mainly thanks to an increase in the volume of goods transported on the broad-gauge railway to the destination station Haniska pri Košiciach (iron ore and coal). In 2014 it was 6,996,748 tonnes and, for comparison, in 2013 a total volume of 6,093,614 tonnes was recorded, with 6,146,549 tonnes transported in 2012.

The above ZSSK CARGO transport volume figures could not have been achieved but for the skillfulness, expertise and great efforts of employees of the ESTY Čierna nad Tisou Section. And this despite the headcount optimisation at the Eastern Slovak Transshipment Yards over the past three years. The said optimisation has reflected in an increased labour productivity, measured by tonnes transshipped per employee.

Ing. Ján TĚNAL

Director of ESTY Čierna nad Tisou Section



Services at Eastern Slovak Transshipment Yards

WWW.ZSCARGO.SK



Within transshipment and re-pumping of goods and bogie change, ZSSK CARGO provides following transport services at ESTY:

- Tasks related to loading, transshipment, attachment and labeling of consignments,
- Clearance of traffic for consignments with specific goods and out-of-gauge load,
- Ascertainment of weight of consignments by weighing on weighbridge,
- Palletization, baling and belting of goods,
- Detection of damaged consignments,
- Forwarding of traffic tools and instruments of the carriers,
- Distribution of consignments under mass or partial orders eventually including unloading,
- Subsequent ascertainment of transition of consignments via the Slovak state frontiers,
- Providing customers with information on entry of consignment, transshipment and departure of wagons from Čierna nad Tisou and Maťovce,
- Issuance of non-guaranteed transit customs declaration,
- Issuance and submission of a unified customs document with respective annexes,
- Substituting of a customs officer at submission of customs declaration,
- Sending out counterparts of consignment notes and other documents to transporters,
- Reporting on goods transition via a frontier.

Investície do suchozemského prístavu

Modernizácia železničného uzla Čierna nad Tisou je dlhodobým cieľom Železníc SR (ŽSR) a nevyhnutným predpokladom pre vytvorenie tranzitného železničného koridoru v smere východ – západ spĺňajúceho požiadavky technických špecifikácií pre interoperabilitu konvenčných železničných systémov Európy. Železničná trať Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – štátna hranica Slovensko/ Ukrajina bola zaradená do transeurópskej železničnej siete ako vetva Va PAN-európskeho koridoru.

Železnice SR (ŽSR) v rámci investícií cestou vlastných prostriedkov, prípadne prostriedkov štátneho rozpočtu zrealizovali za ostatných vyše pätnásť rokov rozsiahle investície či už do časti železničnej infraštruktúry, ako aj objektov a súborov súvisiacich s predmetom činnosti stanice Čierna nad Tisou. Išlo najmä o modernizáciu železničnej infraštruktúry (žel. spodok, zvršok, koľaje, priebežná koľaj 51š, výhybky, trakčné vedenie, koľajové brzdy, rampy, osvetlenie stanice, budova širokého rozchodu, inžinierske siete a ďalšie investície).

Pre účely splnenia podmienok vstupu SR do EÚ a Schengenského priestoru sa v priestore stanice vybudovala (v rokoch 2006-2007) fyto-veterinárna stanica pre potreby kontroly prichádzajúceho tovaru zo strany Ukrajinských železníc smerom do priestoru EÚ. ŽSR tiež v rámci riešenia prekládok komodít v rámci modernizácie stanice a výstavby prvého prekládkového komplexu v rokoch 2008 a 2009 zrekonštruovali a zmodernizovali súvisiacu železničnú infraštruktúru.

Modernizácia infraštruktúry prekladiska

V súčasnosti sa ŽSR ešte v rámci Operačného programu Doprava 2007 – 2013 zaoberajú investíciou pre modernizáciu infraštruktúry prekla-

diska. Realizácia prác na stavbe je rozdelená do dvoch etáp tak, aby jej časti boli samostatne užívateľné.

Modernizácia v rámci prvej etapy bude spočívať v rekonštrukcii existujúcej koľaje normálneho rozchodu a vonkajšieho osvetlenia, úprave oznamovacích vedení a preložky NN a VN rozvodov, úprav na rozvodoch vody a kanalizácie, vybudovaní novej nájazdovej a zbernej rampy, zariadenia novej širokorozchodnej koľaje, úprave trakčného vedenia a priecestných konštrukcií. V druhej etape je zahrnuté vybudovanie sekundárnej infraštruktúry nad úrovňou terénu na nábehovej a zbernej rampe. Vzhľadom na nutnosť zabezpečenia prevádzky samotnej stanice Čierna nad Tisou sa až do času komplexnej modernizácie realizujú aj lokálne investície finančne menšieho rozsahu, ale pre prevádzku veľmi významné.

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020

V súčasnosti už je spracovaná štúdia realizovateľnosti, ktorá poukazuje na najpodstatnejšie a prioritné potreby investovania v priestore železničnej stanice Čierna nad Tisou. Ide o stavebné objekty a prevádzkové súbory, ktoré neboli realizované v rámci I. etapy modernizácie stanice v rokoch 2002-2005 (napr. zostávajúce a nezrekonštruované koľaje širokého a normálneho rozchodu, koľajové brzdy, triediace a spádoviskové zariadenia, zabezpečovacie zariadenia, vnútrozávodné komunikácie, preložky sietí, atď.). Vzhľadom na to, že sa otvoril nový Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020, ŽSR plánuje modernizáciu financovať z prostriedkov EÚ so spolufinancovaním zo štátneho rozpočtu.

*Odbor stratégie a vonkajších vzťahov GR ŽSR
Odbor investorský GR ŽSR*

Investments in a terrestrial port

The modernisation of the railway node Čierna nad Tisou has long been a goal for Železnice SR (ŽSR) and an inevitable prerequisite for creating a railway transit corridor in the east - west direction that would meet the technical requirements for the interoperability of conventional railway systems in Europe. The railway line Bratislava - Žilina - Košice - Čierna nad Tisou - Slovak/Ukrainian state border has been included in the Trans-European railway network as the Va branch of the PAN-European corridor.

As part of investments from own funds and state budget funds, respectively, ŽSR has, over the past more than fifteen years, made huge investments in the railway infrastructure and buildings and objects related to the operations of the station Čierna nad Tisou. These above all include the modernisation of the railway infrastructure.

In order to meet the conditions for the accession of the Slovak Republic to the European Union and the Schengen Area, a phyto-veterinary station was built on the premises of the railway station (in 2006-2007) for the purposes of inspections of incoming goods conveyed by the Ukrainian Railways to the EU area. As part of the modernisation of the railway station and construction of the first transshipment complex for the transshipment of commodities in 2008 and 2009, ŽSR also modernised and reconstructed the related railway infrastructure.

ŽSR is currently concerned with an investment aimed at the modernisation of the transshipment yard infrastructure within the Operational Programme Transport for 2007 - 2013. The realisation of construction

works is split into two stages so that the individual construction parts can be utilised separately.

The first realisation stage of the modernisation includes reconstruction of the existing standard-gauge track and exterior lights, communication line modifications, relocation of low-voltage and high-voltage installations, alterations to water piping and sewers, construction of a new drive-up/ down platform, construction of a new broad-gauge track, modifications to the railway electrification and railway crossing structures.

A feasibility study has been already prepared that highlights the priorities and most essential requirements for investments in the Čierna nad Tisou railway station premises. These include construction objects and operational sets that were not realised within the first stage of the modernisation of the railway station during 2002-2005 (e.g. remaining standard-gauge and broad-gauge tracks that have not yet been reconstructed, track brakes, sorting and hump yard equipment, interlocking equipment, internal roads, network relocations, etc.). Given the fact a new Integrated Infrastructure Operational Programme for 2014 – 2020 has been opened, ŽSR plans that the modernisation will be co-financed by the EU funds and the state budget.

*Strategy and External Relations Department
of the ŽSR Directorate General
Investor Department
of the ŽSR Directorate General*

Garancia kvality

The modern rail freight operator and forwarder in Slovakia and abroad

Railtrans International, a.s.
Rajská 7, 811 08 Bratislava

info@railtrans.eu
obchod@railtrans.eu

www.railtrans.eu



Railtrans International, a.s. je nová dynamická spoločnosť na trhu logistických a dopravných služieb. Zabezpečujeme zákazníkom komplexné logistické služby, prepravy just in time, prepravy RID tovarov, individuálne logistické riešenia, optimalizáciu logistických procesov v nákladnej doprave, fleet management, komplexné riešenie vlečkovej prevádzky, monitoring prepráv, zákaznícke reporty podľa požiadavky v rámci EÚ a iné. Prostredníctvom dcérskej spoločnosti Railtrans Wagon, s.r.o. poskytujeme na dlhodobý prenájom nákladné železničné cisternové vozne.

Railtrans International, a.s. is a new dynamic business on the market of forwarding and transport services. We offer complex logistic services, just in time transportations, transportation of dangerous goods (RID), individual logistic solution, optimization of logistic processes in freight transportation, fleet management, complex solutions of siding operations, shipment tracking, customer reporting according to the requirements within EU and other services. Through the subsidiary company Railtrans Wagon, s.r.o. we also offer long-term lease of tank wagons.

Prepravované komodity: chémie, ropné výrobky, sypké substráty, drevo, kovy, uhlie, stavebniny, obilie, potraviny, automotive

Transported commodities: chemicals, petroleum products, loose substrates, timber, metals, coal, construction materials, cereals, foodstuffs, automotive



Zoznam štátov pôsobenia RTI, a.s.

Ako dopravca: Slovenská republika, Česká republika, Maďarsko
Špedične: Európa, Blízky východ, CIS a ďalej

RTI, a.s. operates in these states:

As a carrier: Slovak Republic, Czech Republic, Hungary
As a forwarder: Europe, Middle East, CIS and further

RTI je držiteľom certifikátov / RTI holds following certificates:

EN ISO 9001:2008,
EN ISO 14001:2004, OHSAS 18001:2007

RTI je členom organizácií / RTI is a member of the following organisations:

- Association of Freight Forwarders ZLZ
- International Union of Railways UIC
- International Federation of Freight Forwarders Association FIATA
- International Rail Transport Committee CIT
- General Contract of Use for Wagons GCU



**Long-term lease
of tank wagons**

**Dlhodobý prenájom
cisternových vozňov**



Intermodálna preprava na Slovensku je zameraná prevažne na námorný trh

Intermodálna preprava na Slovensku je zameraná prevažne na námorný trh a podľa prognózy UIC bude tento trend prevládať aj v budúcnosti. Mimoriadny rast intermodálnej prepravy bol doposiaľ priamo závislý na výkonnosti slovenskej ekonomiky, t.j. automobilového priemyslu.

Zo štatistiky je zrejмый klesajúci trend tranzitnej prepravy - tá v roku 1997 tvorila 60 % a v roku 2012 len 10%, a tiež nízky podiel vnútroštátnej prepravy. Nárast intermodálnej prepravy na Slovensku tvorí pritom takmer výlučne dovoz a vývoz.

Neustály rast objemu intermodálnej prepravy sa stal postupne predmetom záujmu súkromných operátorov. Na prelome rokov 2010/2011 ZSSK CARGO prestáva byť výhradným dopravcom intermodálnej prepravy na Slovensku a prichádza o časť výkonov.

Ucelené vlaky

ZSSK CARGO prevádzkuje 80% výkonov intermodálnej prepravy pomocou ucelených vlakov:

1. Na slovenskej sieti prebieha tranzitná preprava pravidelných ucelených vlakov ložených námornými kontajnermi ISO cez pohraničnú príchodovú stanicu Štúrovo - Kúty z prístavu Pireus a z terminálu Budapešť Kikötő do/z terminálov v Českej republike.
2. Pravidelné vlakové spojenia zo Slovenska a na Slovensko sú realizované medzinárodnou prepravou:
 - námorných kontajnerov ISO do/z prístavov Koper, Pireus a nemeckých prístavov (cez terminály v ČR),
 - kontinentálnych kontajnerov ISO do/z Ruska,
 - InnoFreight kontajnerov do/z Rakúska a ČR.
3. Vo vnútroštátnej preprave je zavedená pravidelná linka v relácii Dunajská Streda - Žilina.

Priemerná prepravná vzdialenosť je 130 km, pričom 54% vlakov prepravuje ZSSK CARGO na vzdialenosti kratšej ako 100 km.

Kontajnery

Väčšina preprav sa uskutočňuje v 40-stopových veľkých kontajneroch (40' VK), potom nasledujú prepravy 20' VK a minimum preprav je s použitím 45' VK. V rámci intermodálnej prepravy sa prudko rozvíja najmä preprava segmentu automotive, v rámci ktorého sa v kontajneroch prepravujú karosérie, autodiely, podvozky, pneumatiky a rozobrané autá. Vzostupný trend ZSSK CARGO zaznamenala pri prepravách drevnej štiepky a sezónne aj cukrovej repy v InnoFreight kontajneroch, prepravách nebezpečných tovarov a prepravách tekutých substrátov v cisternových kontajneroch.

Terminály intermodálnej prepravy

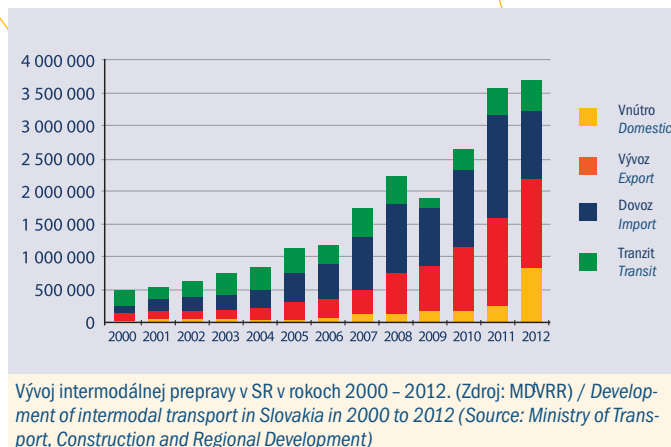
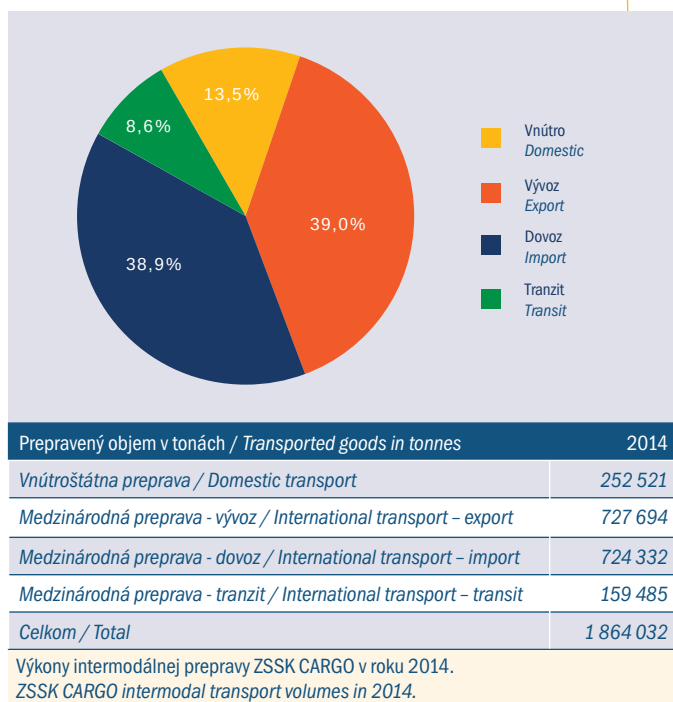
V Slovenskej republike sa nachádza v súčasnosti 9 terminálov, v ktorých sa dá prekladať aspoň jeden druh intermodálnej nákladovej jednotky - Bratislava ÚNS, Bratislava Pálenisko, Sládkovičovo, Dunajská Streda, Lisková, Žilina, Veľká Ida, Haniska pri Košiciach a Dobrá TKD. Všetky terminály na Slovensku sa nachádzajú v súkromnom vlastníctve, s výnimkou železničného prekládacieho terminálu ZSSK CARGO medzi ukrajinskou širokorozchodnou traťou a UIC traťou so štandardným rozchodom koľají v Dobrej, ktorú prevádzkuje TransContainer Slovakia. Na rozdiel od iných štátov v západnej Európe, na Slovensku a v Čechách je vlastný terminál základnou podmienkou pre úspešné fungovanie operátora vlaku.

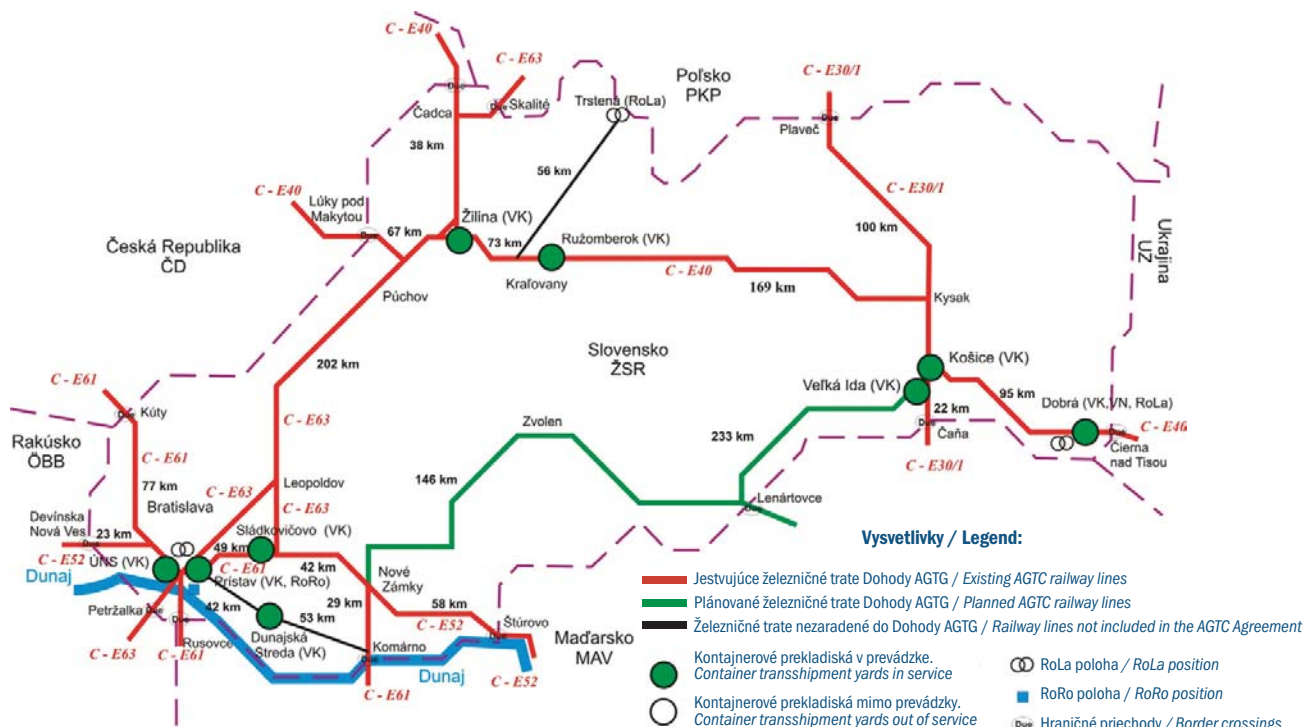
Ázia - Európa

Intermodálna preprava na Slovensku má perspektívu ďalšieho rastu. Vďaka svojej geografickej polohe Slovensko môže slúžiť ako európska „točňa“ pre toky intermodálnej prepravy z jadranských prístavov do Poľska a baltických prístavov alebo medzi západnou Európou a južnými krajinami SNŠ, Ruskom alebo dokonca Čínou. Pre Áziu je Európa stále významným obchodným partnerom a tomu zodpovedajú aj obrovské prepravné prúdy smerujúce najmä z východu na západ. Logistika týchto preprav je naviazaná na námornú dopravu a aj keď cena železničnej prepravy je vyššia ako cena námornej prepravy, prepravný čas je podstatne kratší.

Najefektívnejší spôsob prepravy tovaru medzi Európou a Áziou predstavuje jednoznačne kombinovaná kontajnerová doprava. Kontajnery sa z jedného svetadielu do druhého dostanú rýchlo a ekologickou cestou a preprava kontajnerov po celej trase Transsibírskej magistrály až na hranicu s Európskou úniou trvá v súčasnosti už len sedem dní.

Ing. Alena REMÁKOVÁ
úsek obchodu a služieb





Súčasný stav infraštruktúry kombinovanej dopravy na Slovensku. Na mape sú všetky zariadenia, aj mimo siete AGTC.
Current state of the combined transport infrastructure in Slovakia. The map shows all facilities including those outside the AGTC network.

Intermodal transport in Slovakia is aimed predominantly at the maritime market

Intermodal transport in Slovakia is aimed predominantly at the maritime market and, as predicted by the UIC, this trend will prevail in the future as well. The extraordinary growth of intermodal transport has been so far dependent directly on Slovakia's economic performance, i.e. on the performance of the automotive industry.

The statistics clearly indicate a downward trend in transit transport - which, in 1997, accounted for 60%, and in 2012 only for 10%, as well as a low proportion of domestic transport. The growth of intermodal transport in Slovakia is almost exclusively imputable to import and export.

A constant increase in the volume of intermodal transport gradually attracted the interest of private operators. At the turn of 2010/2011, ZSSK CARGO ceased to be an exclusive intermodal transport carrier in Slovakia and lost a portion of its transport volumes.

Block trains

ZSSK CARGO operates 80% of the intermodal transport services by means of block trains:

1. Transit transport via the Slovak network in regular block trains carrying ISO maritime containers runs through the border crossing station Štúrovo – Kútý from the port of Piraeus and from the Budapest Kikötő terminal to/from terminals in the Czech Republic.
2. Regular rail connections from/to Slovakia are realised by the international transport of:

- ISO maritime containers to/from the ports of Koper, Piraeus and German ports (through terminals in the Czech Republic),
- ISO continental containers to/from Russia,
- Innofreight containers to/from Austria and the Czech Republic.

3. As to domestic transport, a regular line has been established, serving the Dunajská Streda – Žilina route.

The average transport distance is 130 km, while 54% of ZSSK CARGO trains transport goods over a distance shorter than 100 km.

Containers

Most transports are carried out in 40' containers, then in 20' containers, and a minimum of transports are carried out using 45' containers. The rapid growth of intermodal transport can be notably seen in the automotive segment, where containers are used to carry bodyworks, car parts, chassis, tyres, and cars taken to pieces. An upward trend was recorded by ZSSK CARGO in the transport of woodchips and, seasonally, of sugar beet in Innofreight containers, as well as in the transport of dangerous goods and liquid substrates using tank containers.

Intermodal transport terminals

In Slovakia there are currently 9 terminals where at least one type of intermodal freight units can be transshipped - Bratislava ŮNS (central freight station), Bratislava Pálenisko, Sládkovičovo, Dunajská Streda, Lisková, Žilina, Veľká Ida, Haniska pri Košiciach a Dobrá TKD. All the Slovak terminals are privately owned, other than the ZSSK CARGO transshipment terminal between the Ukrainian broad-gauge track and the standard-gauge UIC track in Dobrá, which is operated by Trans-Container Slovakia. Unlike other countries in Western Europe, the ownership of a terminal is a basic precondition for a train operator to be successful in Slovakia and the Czech Republic.

Asia - Europe

Intermodal transport in Slovakia has potential for further growth. Thanks to its geographic position, Slovakia can serve as a European "turntable" for intermodal transport flows from the Adriatic ports to Poland and the Baltic ports or between Western Europe and the southern countries of the Commonwealth of Independent States, Russia or even China. Europe remains a relevant business partner for Asia, which is reflected by huge transport flows running particularly from the east to the west. The logistics of those transport flows is tied to maritime transport, and even though the cost of rail transport is higher than that of maritime transport, the transport time is much shorter.

Ing. Alena REMÁKOVÁ
Trade and Services Division

Cezhraničná spolupráca a interoperabilita

V súčasnosti má ZSSK CARGO dohodnutú interoperabilitu vlakov na základe Zmlúv o spolupráci v medzinárodnej preprave s nástupníckymi organizáciami všetkých okolitých unitárnych železníc, a to PKP CARGO (Poľsko), ČD CARGO (Česko), RCA (Rakúsko), RCH (Maďarsko) a takisto aj s UZ (Ukrajinské železnice) a ďalšími desiatkami súkromných dopravcov.

Pri vzniku ZSSK CARGO v roku 2005 sa pritom tzv. cezhraničná spolupráca vykonávala iba s unitárnymi železnicami - České dráhy (ČD), Poľské štátne železnice (PKP), Rakúske spolkové železnice (ÖBB), Maďarské štátne železnice (MÁV) a Ukrajinské železnice (UZ). Všetky vlaky sa odovzdávali na hraniciach s vykonávaním všetkých preberacích prehliadok s pobytmi približne 2 hodiny.

Odvtedy sa situácia značne zmenila. V rámci medzinárodných preprav ZSSK CARGO rozbehla spoluprácu s viacerými dopravcami z okolitých krajín. Príčinou bola hlavne snaha vyhovieť zákazníkovi, snaha o vyššiu kontrolu nad prepravným procesom (aj za zahraničný úsek) a tiež snaha o udržanie niektorých pohraničných priechodov, cez ktoré národný dopravca odmietol vykonávať dopravu. Na rozdiel od počiatkov, kedy Cargo s takýmito dopravcami nepracovalo na báze dôvery, v súčasnosti až na výnimky pracuje aj s nimi na princípoch technickej a komerčnej dôvery.

V súčasnosti má ZSSK CARGO interoperabilitu dohodnutú na nasledovnej úrovni:

- PKP CARGO a ČD CARGO – všetky vlaky. Preberacie prehliadky sa nevykonávajú, vlaky prekračujú hranicu bez zastavenia resp. s minimálnym pobytom v prípade výmeny HDV a rušňovej čaty. Ostatné úkony ako súpis vlaku a objednávky trás sa vykonávajú pred príchodom vlaku z elektronických (V 30, V40) alebo e-mailových predhlášok (výkaz vozňov a sken NL CIM).



Zmluvní partneri cezhraničnej spolupráce ZSSK CARGO.

Contracting partners with whom ZSSK CARGO has cross-border cooperation.

- S RCH – nie je síce uzavretá Dohoda IV o interoperabilite vlakov, ale ucelené vlaky, u ktorých je dohodnutá technická dôvera, sa odovzdávajú bez prechodových komerčných a technických prehliadok, zjednodušenou technológiou s maximálnym pobytom 30 minút.
- S RCA – tiež nie je uzavretá Dohoda IV o interoperabilite vlakov, ale ucelené vlaky, u ktorých je dohodnutá technická dôvera, sa odovzdávajú bez prechodových komerčných a technických prehliadok. V smere RCA – ZSSK CARGO ide o všetky ucelené vlaky. V smere ZSSK CARGO – RCA iba o dohodnuté vlaky.
- Okrem týchto dopravcov spolupracuje ZSSK CARGO na základe Zmluvy o spolupráci s 55 súkromnými dopravcami, s ktorými má okrem dvoch dopravcov dohodnutú technickú a komerčnú dôveru, to znamená spoluprácu v interoperabilnom režime.

Ing. Jiří JANČÍK
Vlasta GUMANOVÁ
úsek prevádzky

Cross-border cooperation and interoperability

The interoperability of ZSSK CARGO trains is currently agreed on the basis of International Transport Cooperation Agreements with the successor organisations of all the surrounding unitary railway undertakings, namely PKP CARGO (Poland), ČD CARGO (Czech Republic), RCA (Austria), RCH (Hungary), UZ (Ukrainian Railways), and tens of other private carriers.

Upon the establishment of ZSSK CARGO in 2005, the so-called cross-border cooperation was taking place only with the following unitary railway undertakings - Czech Railways (ČD), Polish State Railways (PKP), Austrian Federal Railways (ÖBB), Hungarian State Railways (MÁV), and Ukrainian Railways (UZ). All trains were handed over at state borders where they stayed for about 2 hours until the completion of all taking-over inspections.

Since then the situation has changed considerably. As regards international transport, ZSSK CARGO has launched cooperation with a number of carriers from the surrounding countries. The main reason was the effort to accommodate the needs of customers, to gain greater control over the transport process (including the section behind the border), as well as to maintain several border crossings through which the national carrier refused to carry out transport services. Unlike the beginnings, when the cooperation between ZSSK CARGO and those carriers was not trust-based, the current cooperation with them is based on the principles of technical and commercial credibility.

At the present time, ZSSK CARGO has interoperability agreed at the following level:

- PKP CARGO and ČD CARGO – all trains are covered. Taking-over inspections are not carried out; trains crossing the state border do not need to stay, or stay at the state border just for a short time until motive power units and train crews are replaced. Other operations, such as train inventory listing and route ordering, are carried out prior to the arrival of a train by using electronic (V 30, V40) or e-mail advance notes (wagon sheet and a scanned CIM consignment note).
- With RCH – Train Interoperability Agreement IV has not been entered into, but block trains where technical credibility is agreed upon are handed over without border-crossing commercial and technical inspections, through a simplified technology with a maximum 30-minute stay.
- With RCA – Train Interoperability Agreement IV has not been entered into, but block trains where technical credibility is agreed upon are handed over without border-crossing commercial and technical inspections. In the RCA – ZSSK CARGO direction all block trains are covered. In the ZSSK CARGO – RCA direction only agreed upon trains are covered.
- Apart from those carriers, ZSSK CARGO also cooperates, on the basis of cooperation agreements, with 55 private carriers with whom (except for two of them) it has agreed upon technical and commercial credibility, i.e. cooperation under the interoperability regime.

Ing. Jiří JANČÍK, Vlasta GUMANOVÁ
Operations Division

Zmeny v Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru - SMGS od 1. júla 2015

K 1. júlu 2015 vstúpia do platnosti významné zmeny a doplnenia v Dohode SMGS. Aj keď je naďalej zachovaný štatút a sú nezmenené procesné pravidlá, zavedením zmien a doplnení sa zavádzajú nové medzinárodné dokumenty. Zmenená Dohoda SMGS je rozšírená o možnosť regulovať podmienky prepravy na zmluvnom základe.

Jedna z najzávažnejších zmien v oblasti SMGS práva je zrušenie prepravnej povinnosti. Pred uzatvorením prepravnej zmluvy musí byť zabezpečené predzmluvné odsúhlasenie prepravy medzi:

- odosielateľom a zmluvným dopravcom v súlade s vnútroštátnymi predpismi;
- medzi zmluvným a nasledujúcimi dopravcami medzi nimi dohodnutým spôsobom.

V zmysle predzmluvného odsúhlasenia prepravy je povinnosť dopravcu prepraviť tovar do miesta určenia a dodať ho prijímateľovi v zmysle uzatvorenej prepravnej zmluvy.

Prepravná zmluva sa uzatvára po vzájomnom prejavení vôle oboch strán v nákladnom liste. Na každú zásielku sa musí použiť jeden nákladný list, ak medzi odosielateľom a dopravcom nebolo dohodnuté inak (dva a viac vozňov na jeden nákladný list). Zodpovednosť za tovar sa začína jeho prevzatím a zodpovednosť z plnenia prepravnej zmluvy od uzatvorenia prepravnej zmluvy. V súlade s prepravnou zmluvou sa dopravca zaväzuje za úhradu prepraviť odosielateľom jemu zverený tovar do sta-

nice určenia po prepravnej ceste, odsúhlasenej odosielateľom a zmluvným dopravcom a vydať ho prijímateľovi. Uzatvorenie prepravnej zmluvy je potvrdené nákladným listom. Nákladný list vyhotovuje odosielateľ a predkladá ho zmluvnému dopravcovi.

Nákladný list SMGS

Nákladný list je komplexný doklad, ktorý sa skladá zo šiestich číslovaných listov a požadovaného počtu ďalších kópií listov nákladného listu - Karta (doplňujúci výtlačok).

Pri nedostatku miesta pre zápisy do príslušných stĺpcov nákladného listu sa tieto údaje zapisujú pre každý stĺpec do doplnkového listu, počet kópií ktorých sa zhoduje s počtom listov nákladného listu, ktorý sa priložuje ku každému listu nákladného listu a tvorí jeho súčasť. Doplnkové listy musia byť takého istého formátu ako nákladný list. V zodpovedajúcich stĺpcoch nákladného listu sa uvedie poznámka „Údaje pozri v doplnkovom liste“.

Pri preprave tovaru v dvoch alebo vo viacerých vozňoch na jeden nákladný list odosielateľ vyhotoví Výkaz vozňov; pri preprave niekoľkých kontajnerov prepravovaných na jeden nákladný list odosielateľ vyhotovuje Výkaz kontajnerov.

Ing. Anna VALKOVÁ, Ing. Dana FEDORIKOVÁ
sekcia podpory predaja

List číslo / Sheet number	Názov listu / Sheet name	Prijímateľ listu / Sheet recipient	Účel listu / Sheet purpose
1	Prvopis nákladného listu / Original copy of the consignment note	Prijímateľ / Consignee	Sprevádza tovar do stanice určenia / Accompanying the goods to the destination station
2	Karta / Card	Dopravca, vydávajúci tovar prijímateľovi / Carrier handing over the goods to the consignee	Sprevádza tovar do stanice určenia / Accompanying the goods to the destination station
3	Návestie / Advice of dispatch	Dopravca, vydávajúci tovar prijímateľovi / Carrier handing over the goods to the consignee	Sprevádza tovar do stanice určenia / Accompanying the goods to the destination station
4	Druhops nákladného listu / Duplicate copy of the consignment note	Odosielateľ / Consignor	Vydá sa odosielateľovi po uzatvorení prepravnej zmluvy / To be handed over to the consignor upon the execution of a contract of carriage
5	List o prijatí tovaru / Letter of receipt of goods	Zmluvný dopravca / Contractual carrier	Zostáva u zmluvného dopravcu / To be kept by the contractual carrier
6	Odberný list / Acceptance letter	Prijímateľ / Consignee	Sprevádza tovar do stanice určenia / Accompanying the goods to the destination station
Bez čísla / No number	Karta (doplňujúci výtlačok) / Card (additional copy)	Dopravcovia / Carriers	Určené pre dopravcov na prepravnej ceste (okrem dopravcu, ktorý vydáva tovar prijímateľovi) / Intended for carriers on the transport route (other than the carrier that hands over the goods to the consignee)

Amendments to the Agreement on International Goods Transport by Rail (SMGS Agreement) as of 1 July 2015

As of 1 July 2015, substantial amendments and supplements to SMGS Agreement will come into force. Although the statutes and the procedural rules have remained unchanged, the adopted amendments and supplements introduce new international documents. The SMGS Agreement has been amended to provide for the possibility of regulating the transport conditions on a contractual basis.

One of the most significant changes in the area of international rail transport law is the abolishment of the obligation of transport. Prior to entering into a contract of carriage, the carriage of goods has to be pre-contractually agreed between:

- the consignor and the contractual carrier in accordance with domestic law;
- the contractual carrier and following carriers in such manner as mutually agreed between them.

According to the pre-contractual agreement on the carriage of goods, the carrier is obliged to transport the goods to the destination station and deliver them to the consignee pursuant to the concluded contract of carriage.

A contract of carriage shall be entered into only after both parties have expressed their will in a consignment note. Only one consignment note

shall be used for each consignment, unless the consignor and the carrier agree otherwise (two or more wagons per consignment note). Liability for goods shall commence upon the taking over of such goods while liability related to the performance of a contract of carriage shall commence upon the execution of the contract of carriage. Under the contract of carriage, the carrier is bound to transport the goods the consignor has entrusted to him to the destination station using the transport route agreed to by the consignor and the contractual carrier, and to hand over such goods to the consignee. The execution of the contract of carriage is confirmed by a consignment note. The consignment note shall be issued by the consignor and submitted to the contractual carrier.

SMGS consignment note

A consignment note is a comprehensive document that is composed of six numbered sheets and the required number of additional copies of the consignment note sheets - Card (additional copy).

Ing. Anna VALKOVÁ
Ing. Dana FEDORIKOVÁ
Trade Support Section

ZSSK CARGO dosahuje vysokú kvalitu prepráv nebezpečných tovarov

ZSSK CARGO zabezpečuje na sieti ŽSR majoritný objem prepráv nebezpečných tovarov (ďalej len NT) a má vytvorený vysokokvalifikovaný systém plnenia podmienok prepráv NT po železnici zo strany dopravcu, ale aj ostatných účastníkov prepráv NT v súlade s kapitolou 1.4 RID/Prílohy 2 k SMGS.

ZSSK CARGO prepravuje 11 tried NT z existujúcich 13 tried. V rámci nákladnej železničnej prepravy sa od roku 2005 nerealizujú prepravy infekčných látok, tie sa prepravujú inými druhmi dopravy v menších objemoch. Organické peroxidy sa v prepravách NT po železnici vyskytujú len ojedinele, nakoľko si vyžadujú špecifické prepravné podmienky a vo veľkej miere sú to tepelne nestabilné látky náchylné k nežiaducim chemickým reakciám, ktoré nie je možné v železničnej preprave eliminovať. Možnosť prepráv týchto tovarov po železnici je výrazne obmedzená v porovnaní s prepravami po ceste práve z vyššie uvedených dôvodov. Ostatných 11 tried NT sa prepravuje bežne a v bežnej železničnej nákladnej prevádzke nie sú tieto triedy NT ničím nezvyčajným.

Predpisy na prepravu NT

Na sieti ŽSR sa prepravy NT realizujú podľa predpisov v súlade s režimom prepravy a použitým prepravným dokladom:

- Vo vnútroštátnej preprave podľa Dodatku C k Dohovoru COTIF – RID s použitím vnútroštátneho nákladného listu ZSSK CARGO;
- V medzinárodnej preprave do/zo Zmluvných štátov RID/Krajín EU podľa Dodatku C k Dohovoru COTIF – RID s použitím prepravných dokladov NL CIM alebo VL CUV;
- V medzinárodnej preprave do/z krajín Dohody SMGS podľa Prílohy 2 k SMGS s použitím NL SMGS;
- V medzinárodnej preprave medzi krajinami Dohovoru COTIF a krajinami Dohody SMGS tranzitom cez SR (alebo ako vývoz zo SR tranzitom cez krajinu Dohovoru COTIF do krajiny Dohody SMGS) podľa RID a zároveň podľa Prílohy 2 k SMGS s použitím NL CIM/SMGS – tejto problematike sa venuje aj samostatná príručka CIT – GLV CIM/SMGS.

Všetky vyššie uvedené predpisy sú zverejnené na webovej stránke ZSSK CARGO v slovenskom jazyku a sú pravidelne aktualizované podľa zavedených zmien do predpisov: <http://www.zscargo.sk/sk/pre-zakaznikov/zakaznicky-servis/predpisy-a-tarif/predpisy/>.

Servis poradcov ZSSK CARGO

Vyššie uvedené skutočnosti poukazujú na fakt, že ZSSK CARGO zabezpečuje kvalitný servis nielen pre zákazníkov, ale zodpovedne aj voči svojím zamestnancom. Na kvalitu služieb v tejto oblasti významne vplyva skutočnosť, že v ZSSK CARGO sa oblasti prepráv NT od roku 2003 venuje päť certifikovaných bezpečnostných poradcov, ktorí sú dlhoročnými kmeňovými zamestnancami s bohatými skúsenosťami v oblasti železničnej nákladnej prepravy. Štyria z nich zabezpečujú v jednotlivých regiónoch Slovenska nielen kontrolnú, ale aj školiacu činnosť pre prevádzkových zamestnancov. Poradenskú, odbornú, predpisovú a metodickú činnosť pre aplikáciu predpisov pre prepravy NT po železnici v ZSSK CARGO vrcholovo zabezpečuje metodik BP RID ZSSK CARGO.

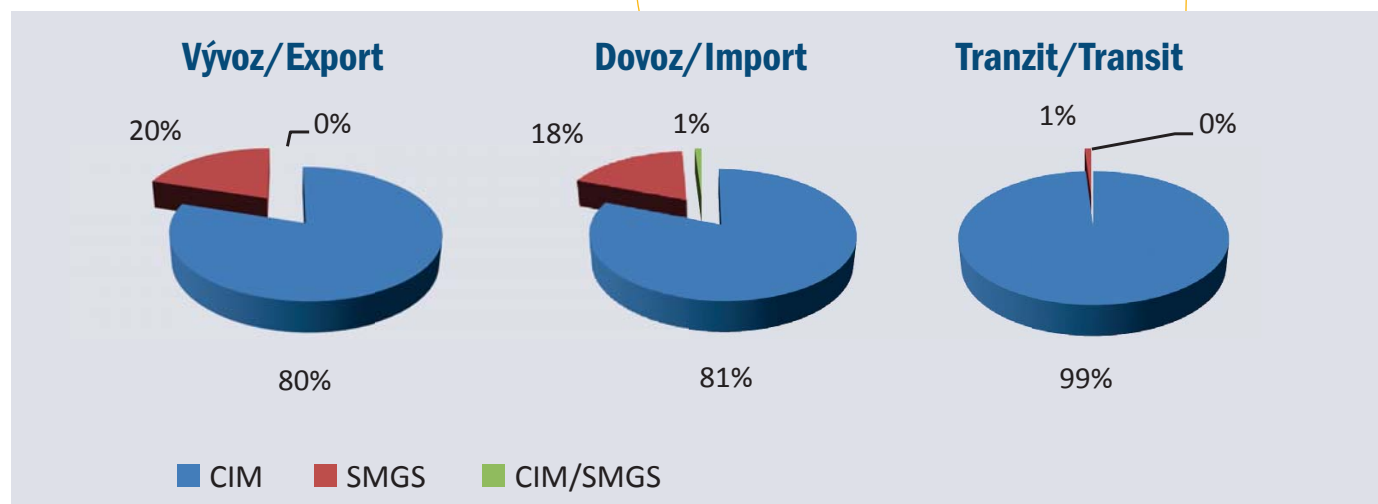
Vysoká kvalita prepráv NT

Vysoké kvalitatívne hodnotenie v oblasti prepráv NT po železnici si ZSSK CARGO zaslúži aj vzhľadom na výsledky, ktoré dosahuje v medzinárodnom meradle. Železničné dopravné podniky (ŽDP) zmluvných krajín RID/krajín EU, ktoré sa zaviazali dodržiavať postupy podľa Vyhlášky UIC 471-3 a pristúpili k výkonu kontroly kvality prepráv NT, vyhodnocujú v polročných intervaloch chyby z nedodržania alebo porušenia podmienok na prepravy NT iných ŽDP. ZSSK CARGO postupne znižovala svoju chybovosť a v roku 2014 sa dostala k hodnote chybovosti 0,90, čo Vyhláška UIC 471-3 považuje za ukazovateľ vysokej kvality aplikácie a dodržiavania podmienok prepráv NT po železnici.

Nebezpečné odpady

K problematike prepráv NT patria aj prepravy nebezpečných odpadov, kde sa okrem už uvedených predpisov musia aplikovať aj legislatívne podmienky pre vnútroštátnu alebo cezhraničnú prepravu odpadov, čo predstavuje samostatnú odbornú kategóriu. Aktuálne informácie k vyššie uvedenému v súlade s legislatívou MŽP, ktorými sa ako dopravca preukazujeme smerom k zákazníkovi ale aj orgánu štátnej správy sú zverejnené na webovej stránke ZSSK CARGO <http://www.zscargo.sk/sk/pre-zakaznikov/zakaznicky-servis/ponuka-produktov-sluzieb/produkty-nakladnej-prepravy/preprava-odpadov/>

*Ing. Ingrid KRAJCÁROVÁ
bezpečnostná poradkyňa RID ZSSK CARGO*



Objem prepráv nebezpečných tovarov ZSSK CARGO z/do krajín Dohody SMGS v porovnaní s objemom prepráv NT z/do zmluvných štátov RID/krajín EÚ je síce nižší, ale nie zanedbateľný. Údaje sú za rok 2014.

The volume of dangerous goods transported by ZSSK CARGO from/to SMGS member states is lower than the volume of DG transported from/to RID member states/EU countries but not insignificant. The figures are for 2014



ZSSK CARGO prepravuje 11 tried nebezpečných tovarov (NT) z existujúcich 13 tried.
Out of the existing 13 classes of dangerous goods (DG), ZSSK CARGO transports 11 classes of DG.

Trieda 1 Class 1	Výbušné látky a predmety <i>Explosive substances and articles</i>
Trieda 2 Class 2	Plyny <i>Gases</i>
Trieda 3 Class 3	Horľavé kvapalné látky <i>Flammable liquids</i>
Trieda 4.1 Class 4.1	Horľavé tuhé látky, samovoľne reagujúce látky, znečítiteľné výbušné tuhé látky <i>Flammable solids, self-reactive substances and solid desensitized explosives</i>
Trieda 4.2 Class 4.2	Samozápalné látky <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>
Trieda 4.3 Class 4.3	Látky, ktoré v styku s vodou vyvíjajú horľavé plyny <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>
Trieda 5.1 Class 5.1	Oxidujúce látky <i>Oxidising substances</i>
Trieda 5.2 Class 5.2	Organické peroxidy <i>Organic peroxides</i>
Trieda 6.1 Class 6.1	Jedovaté látky <i>Toxic substances</i>
Trieda 6.2 Class 6.2	Infekčné látky <i>Infectious substances</i>
Trieda 7 Class 7	Rádioaktívny materiál <i>Radioactive material</i>
Trieda 8 Class 8	Žieravé látky <i>Corrosive substances</i>
Trieda 9 Class 9	Rôzne nebezpečné látky a predmety <i>Miscellaneous dangerous substances and articles</i>

ZSSK CARGO reaches high quality in the transport of dangerous goods

ZSSK CARGO transports major volumes of dangerous goods (henceforth only as DG) on the ŽSR network, and has a highly qualified system in place for the fulfilment of DG rail transport conditions by carriers and other participants in the transport of DG, as required by Chapter 1.4 of RID/Annex 2 to SMGS.

ZSSK CARGO transports 11 out of 13 classes of DG. Since 2005, the transport of infectious substances has not been carried out as part of rail freight transport; such substances are transported in lower volumes using other modes of transport. The transport of DG by rail only rarely includes organic peroxides as they require specific transport conditions and mostly are thermally unstable substances prone to adverse chemical reactions that cannot be eliminated during rail transport. Compared to road transport, the possibility for such goods to be transported by rail is rather limited due to the above mentioned reasons. The other 11 classes of DG are normally transported by rail, and are not considered anything unusual within standard rail freight transport.

Regulations governing the transport of DG

The transport of DG on the ŽSR network is subject to applicable regulations according to the mode of transport and the transport document used:

- In domestic transport according to Appendix C of COTIF – RID, with the use of a domestic ZSSK CARGO consignment note;
- In international transport to/from RID Member States/EU countries according to Appendix C of COTIF – RID, with the use of a CIM consignment note or a CUV wagon note as a transport document;
- In international transport to/from countries that are signatories to the SMGS Agreement according to Annex 2 to the SMGS Agreement, with the use of a SMGS consignment note;
- In international transport between COTIF member states and SMGS countries by transit via Slovakia (or import from Slovakia by transit via a COTIF member state to a SMGS country) according to RID and Annex 2 to the SMGS Agreement, with the use of a CIM/SMGS consignment note – these issued are addressed by a separate CIT – GLV CIM/SMGS handbook.

ZSSK CARGO advisors' service

The aforesaid proves the fact that ZSSK CARGO provides services of high quality not only to its customers but also responsibly to its employees. The quality of services in this field is largely affected by the fact that at ZSSK CARGO, since 2003, DG transport issues have been dealt with by five certified safety advisors who are long-term regular employees with vast experience in the field of rail freight transport.

High quality of the transport of DG

ZSSK CARGO deserves a high qualitative rating in the area of rail transport of DG also owing to the results it has achieved on an international scale. The railway undertakings (RUs) of the RID member states/EU countries that have committed themselves to comply with the procedures pursuant to the Leaflet UIC 471-3 and have agreed to carry out inspections of the DG transport quality assess errors arising from non-compliance or violation of the DG transport conditions of other RUs at six-month intervals. Gradually decreasing its fault rate, ZSSK CARGO arrived at a fault rate of 0.90 in 2014, which is considered an indicator of high quality in applying and complying with the conditions of the transport of DG by rail under the Leaflet UIC 471-3.

Dangerous waste

The DG transport issues also include the transport of dangerous waste, where it is necessary to apply not only the above mentioned regulations but also the legislative requirements for the domestic and cross-border transport of waste, which represents an individual specific category. Up-to-date information concerning the foregoing which we as a carrier are required by the Ministry of Environment legislation to make available to both customers and state administration authorities is posted on the ZSSK CARGO website <http://www.zscargo.sk/sk/pre-zakaznikov/zakaznicky-servis/ponuka-produktov-sluzieb/produkty-nakladnej-prepravy/preprava-odpadov/>

Ing. Ingrid KRAJCÁROVÁ
RID Safety Advisor ZSSK CARGO

Po piatich rokoch úspešnej prevádzky Prekládkového komplexu - Západ spustila spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA a.s., v úzkej spolupráci so Železnicami Slovenskej republiky, realizačnú fázu výstavby nového Prekládkového komplexu - Východ. Nový moderný komplex sa bude nachádzať na východnej strane železničnej stanice Čierna nad Tisou v blízkosti štátnej hranice Slovenska s Ukrajinou.

Výstavbe komplexu - Východ predchádzal štvorročný proces projektovej prípravy a schvaľovania, nevyhnutný pre povolenie realizácie stavby. Projektová príprava stavby začala v roku 2011 podpisom zmluvy so spoločnosťou REMING CONSULT, a.s., ktorá je generálnym projektantom stavby. V rámci prípravy bolo na základe dobrovoľnej žiadosti BTS vykonané aj posudzovanie vplyvov stavby na životné prostredie v procese EIA. V roku 2012 vydalo Ministerstvo životného prostredia SR Záverečné stanovisko, ktoré odporučilo realizáciu stavby. Prípravné práce výstavby súboru stavieb Prekládkového komplexu - Východ sa začali v roku 2014 a samotná výstavba je plánovaná od júna 2015. Komplexné ukončenie, podľa harmonogramu výstavby, je plánované v októbri 2016.

nenie dopravníkov do tunelov, uzavretie priestoru nakládky, technológia vodnej clony na nakládke, priemyselné vysávače na podlažiach budovy s technológiou vyklápania, vzduchotechnické zariadenie na odsávanie a filtráciu vzduchu so samostatným filtrom pre železorzudné substráty a samostatným filtrom pre uhoľné substráty (v prevedení ATEX), úprava prístupových priestorov panelmi s možnosťou ich čistenia. Počíta sa aj s výstavbou novej sociálno-prevádzkovej budovy pre zamestnancov nového komplexu. Spomenuté opatrenia sa prejavili aj v celkovo vyššom rozpočte stavby, ktorá je financovaná z akcionárskych zdrojov, úverových zdrojov a zo zdrojov určených na technický rozvoj spoločnosti BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s.

Technologická špička prekládky

Výstavba nového Prekládkového komplexu - Východ a prevádzka Prekládkového komplexu - Západ s celkovou spoločnou ročnou prekládkovou kapacitou 4,8 mil. ton posunú Pohraničnú priechodovú stanicu Čierna nad Tisou na medzinárodnú technologickú špičku prekládkových staníc vybudovaných na styku rozchodov 1520 mm a 1435 mm. Významne sa zvýši ochrana životného prostredia odstránením úsyrov v priestoroch prekládky. Skrúti sa čas nakládky, zvýši sa vyťaženosť vozňov rozchodu 1435 mm a tvorba úradne odvážených ucelených vlakov, čo má priamy vplyv na skrátenie obehu vozňov a zlepšenie ekonomiky hospodárenia s vozňami.

Spoločnosť BTS začne v júni v Čiernej nad Tisou s výstavbou nového Prekládkového komplexu - Východ

Aj prekládka uhlia a koksu

Prekládkový komplex - Východ je určený nielen na prekládku železorzudných substrátov, ale aj na prekládku uhlia a koksu. Táto zmena si vyžiadala zapracovanie opatrení, v súlade so Smernicou 94/9/ES, týkajúcej sa zariadení a ochranných systémov určených pre použitie v priestoroch s nebezpečenstvom výbuchu - ATEX (Atmosphères Explosibles).

Normy ochrany životného prostredia

Okrem týchto opatrení musí komplex v rámci stavebných objektov a prevádzkových súborov spĺňať všetky normy pre obmedzenie primárnej a sekundárnej prašnosti zdroja veľkého znečistenia, kam bol výklopník, podľa veľmi prísnych noriem ochrany životného prostredia zaradený. Ide o dôkladnú uzavretosť budovy s technológiou vyklápania, umiest-

Skrúti sa čas pobytov vozňov rozchodu 1520 mm na území SR, čo požadujú ukrajinskí a ruskí vlastníci týchto vozňov. Skončí sa poškodzovanie vozňov rozchodu 1520 mm a v nemalej miere sa zníži aj percento znečistených vozňov po vykládke.

Toto všetko má strategický význam na udržanie objemov prepravovaných surovín po najdlhších prepravných ramenách železničnej infraštruktúry SR. Bude to pozitívne ovplyvňovať zamestnanosť na celej železničnej sieti SR v správe ŽSR, ako aj prepravné výkony ZSSK CARGO.

Ing. Marian FRKO

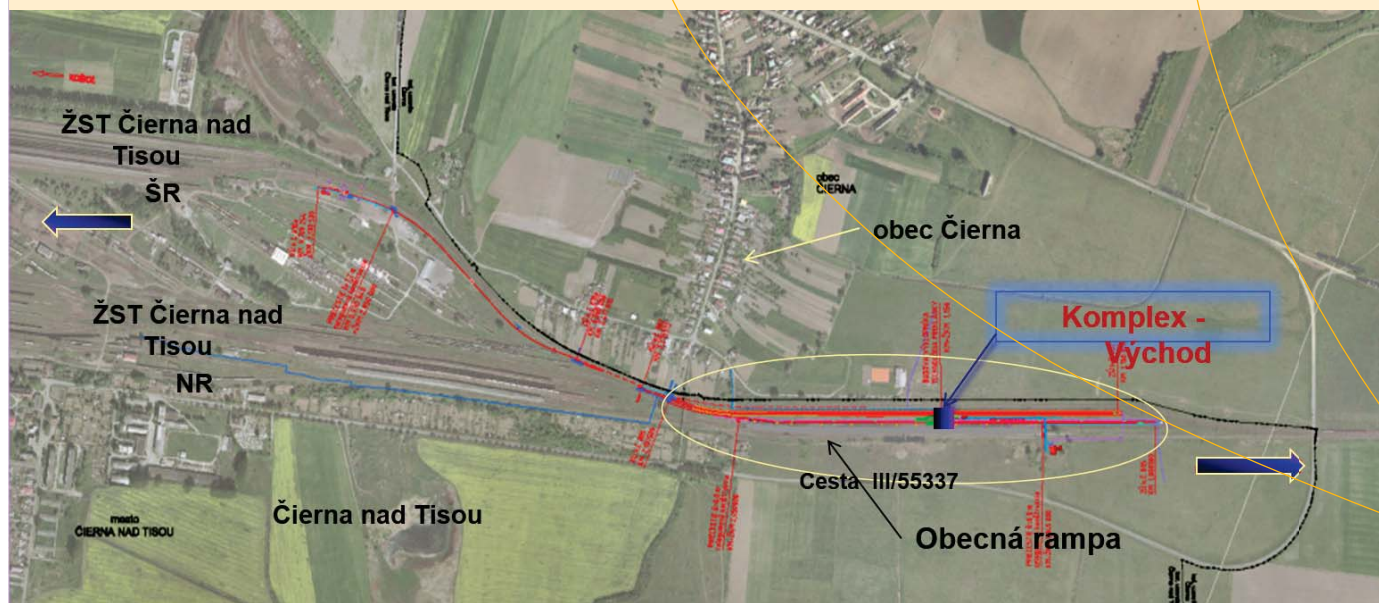
člen Predstavenstva a technický riaditeľ
BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s.

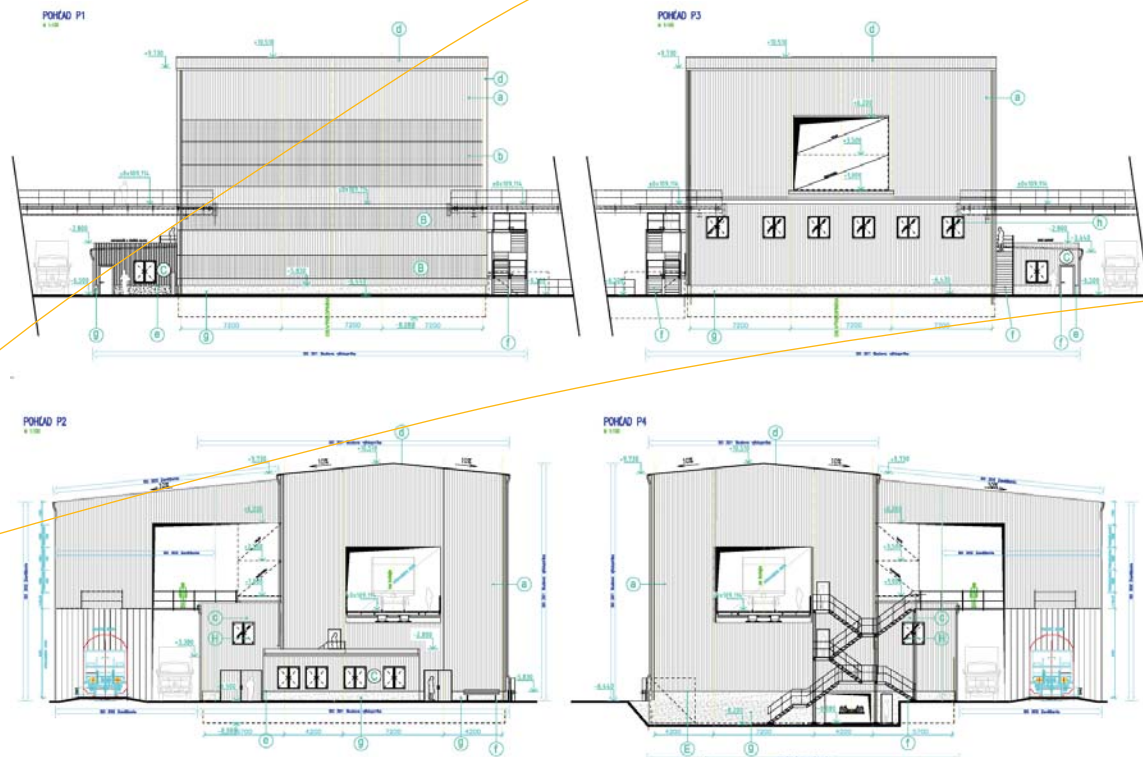
Ing. Alojz FILIPEK

člen Predstavenstva a hlavný inžinier projektu SUDOP KOŠICE, a.s.

Umiestnenie Prekládkového komplexu - Východ na ortofotomape v Katastrálnom území Čierna nad Tisou.

Localisation of the Transshipment Complex - East on an orthophotomap in the cadastral area of Čierna nad Tisou.





Pohľady
na budovu
s hydraulickým
výklopníkom
Prekládkového
komplexu -
Východ

Views of the
building with
a hydraulic tipper
that is part of the
Transshipment
Complex - East

BTS will begin the construction of the new Transshipment Complex - East at Čierna nad Tisou in June

After five years of successful operation of the Transshipment Complex - West BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA a.s., has, in close co-operation with the Railways of the Slovak Republic (ŽSR), launched the realisation stage of the construction of the new Transshipment Complex - East. The new modern complex will be located on the eastern side of the railway station Čierna nad Tisou in the close vicinity of the Slovak-Ukrainian state border.

The construction of the complex - East was preceded by a four-year project preparation and approval process that was necessary for the realisation of the construction to be permitted. The preparation of the construction project began in 2011 upon the signing of a contract with REMING CONSULT, a.s., acting as the general designer of the construction. As part of the preparation, an environmental impact assessment was made at the voluntary request of BTS (within the so-called EIA process) as well. In 2012, the Slovak Ministry of the Environment issued a final opinion recommending the realisation of the construction. The preparatory works related to the construction of a set of structures of the Transshipment Complex - East commenced in 2014 while the construction as such is planned to start in June 2015. According to the construction schedule, the completion of the construction is scheduled for October 2016.

Also the transshipment of coal and coke

The Transshipment Complex - East is designed not only for the transshipment of iron-ore substrates but also for the transshipment of coal and coke. This change has required the inclusion, in accordance with the Directive 94/9/EC, of measures concerning devices and security systems designed to be used in an environment involving the risk of explosion - ATEX (Atmosphères Explosibles).

Environmental protection standards

In addition to the above mentioned measures, the construction objects and operational sets being part of the complex must meet all standards restricting the primary and secondary dustiness of a large source of pollution, under which category the tipper comes according to stringent environmental protection standards. This involves the proper sealing of the tipper technology building, locating the conveyors in tunnels, sealing the loading space, a water curtain technology at the loading site, industrial vacuum cleaners on the floors of the tipper technology building, a ventilation system for air exhaustion and filtration with a separate filter for iron-ore substrates and a separate filter for coal substrates (ATEX environment), access space fitted with cleanable panels.

The construction of a new sanitary-operation building for employees of the new complex has also been planned. The said measures have also been reflected in a greater total budget for the construction that is to be financed using the shareholders' funds, loans and funds earmarked for the technological development of BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s.

Leading-edge transshipment technology

The construction of the new Transshipment Complex - East and the operation of the Transshipment Complex - West, with a combined annual transshipment capacity of 4.8 million tonnes, will cause the border crossing station Čierna nad Tisou to be on the leading edge of technology of international transshipment stations built on the meeting point of the track gauges of 1,520 mm and 1,435 mm.

Ing. Marian Frko
Member of the Board of Directors and Technical director of
BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s.

Ing. Alojz FILIPEK
Member of the Board of Directors and project manager of SUDOP KOŠICE, a.s.

LL klátky ako projekt

Znižovaním hluku v železničnej doprave sa ZSSK CARGO aktívne zaoberá na jednej strane monitoringom európskych riešení a na strane druhej získavaním vlastných skúseností prevádzkovaním vozňov s LL klátkami. Význam tohto projektu pre ZSSK CARGO podčiarkuje fakt, že bude v priebehu roka 2015 zaradený do zoznamu projektov.

LL brake blocks project

ZSSK CARGO has been actively dealing with the reduction of noise in railway transport by monitoring European solutions on the one hand and gaining its own experience with the operation of LL brake blocks-fitted wagons on the other hand. This project is of great importance to ZSSK CARGO, which is underlined by the fact it will be included in the list of projects during 2015.

Novou alternatívou na drevnú guľatinu sú vozne Sgnss ZSSK CARGO



Zavŕšením všetkých legislatívnych krokov na Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR ako aj Dopravnom úrade dosiahla ZSSK CARGO schválenie rozšírenia využitia vozňov Sgnss o prepravu drevnej guľatiny pomocou klanicových paliet. Schválením podstatnej zmeny k technickým podmienkam vozňa poskytuje spoločnosť novú alternatívu v preprave drevnej guľatiny s veľmi zaujímavými parametrami. Vozeň dokáže prepraviť na traťovej triede D až 65,5 t drevnej guľatiny.

Sgnss ZSSK CARGO wagons as a new alternative for round timber

After the completion of all legislative actions at the Ministry of Transport, Construction and Regional Development of the Slovak Republic and at the Transport Authority, ZSSK CARGO obtained approval for the use of Sgnss wagons being extended to the transport of round timber on stanchion pallets. The adoption of a substantial change to the wagon technical specifications affords the company a new alternative in the transport of round timber with rather interesting parameters. The wagon is capable of carrying as much as 65.5 tonnes of round timber in the D track category.

Kolosústruh v Žiline

Žilinská opravovňa poskytuje možnosť sústruženia dvojkoľiesí na novšom type kolosústruhu, ktorý bol presunutý z Bratislavy koncom minulého roka. Firma tak riešila náhradu už opotrebovaného kolosústruhu v Žiline. Vďaka presunu kolosústruhu Rafamet očakáva ZSSK CARGO kvalitnejšie opravy, zníženie času opráv v žilinskej ONV, a to všetko pri jednoduchšej manipulácii s dvojkoľesiami.

Wheel lathe in Žilina

The Žilina repair workshop offers the possibility of lathing wheelsets on a newer type of a wheel lathe that was relocated from Bratislava at the end of the last year. This helped the company find a replacement for the worn-out turning lathe in Žilina. As a result of the relocation of the Rafamet wheel lathe, ZSSK CARGO expects repairs of higher quality and a shorter repair time at the Žilina repair workshop (ONV), making the handling of wheelsets easier at the same time.

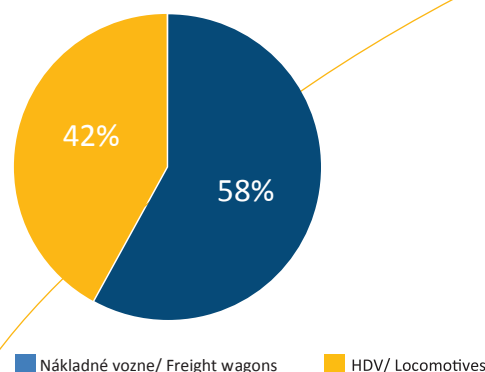
Žiadané výkony údržby a opráv vozňov a rušňov

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., poskytovala aj v roku 2014 služby údržby a opráv hnacích dráhových vozidiel a nákladných vozňov externým zákazníkom. Poskytované výkony síce nedosiahli úroveň roku 2013, ale boli s vyššou pridanou hodnotou.

Zákazníkom spoločnosť poskytovala svoje voľné kapacity a zároveň hľadala individuálne riešenia šité na mieru. Následná zákaznícka pozitívne spätná väzba svedčí o správnosti týchto krokov. Spoločnosť bola úspešná aj v tendroch, ktoré preverili jej flexibilitu.

Z pohľadu percentuálnej štruktúry výkonov pre externých zákazníkov bolo 58% v oblasti opráv nákladných vozňov a 42% v oblasti opráv hnacích dráhových vozidiel. Rovnako aj v roku 2015 má ZSSK CARGO záujem poskytovať kvalitné a komplexné služby údržby a opráv železničných koľajových vozidiel. Jej výhodou v tejto oblasti naďalej zostáva celosieťové pokrytie železničnej siete stacionárnymi opravovňami, ako aj opravy priamo na trati realizované vlastnými autodielnami.

Ing. Miroslav BUC
úsek služieb ŽKV



Výkony úseku údržby a opráv železničných koľajových vozidiel ZSSK CARGO pre externých zákazníkov v roku 2014. / Services of the ZSSK CARGO division of rolling stock maintenance and repairs for external customers in 2014.

Required wagon and locomotive maintenance and repair services

In 2014, Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., continued providing its external customers with the services of maintenance and repairs of motive power units and freight wagons. Despite having not reached the 2013 level, the services provided had a higher value added.

The company offered the customers its free capacities while seeking individual tailor-made solutions. Ensuing positive customer feedback proves the adequacy of those steps. The company also succeeded in tenders that verified its flexibility.

In terms of the percentage structure of the services for external customers, 58% of the services were freight wagons repairs, and 42% were motive power unit repairs. In 2015, ZSSK CARGO wishes to continue providing comprehensive high-quality rolling stock maintenance and repair services. The company's advantage remains that its stationary repair workshops cover the whole railway network, supplemented with own car repair shops making repairs directly on the track.

Ing. Miroslav BUC
Rolling Stock Services Division

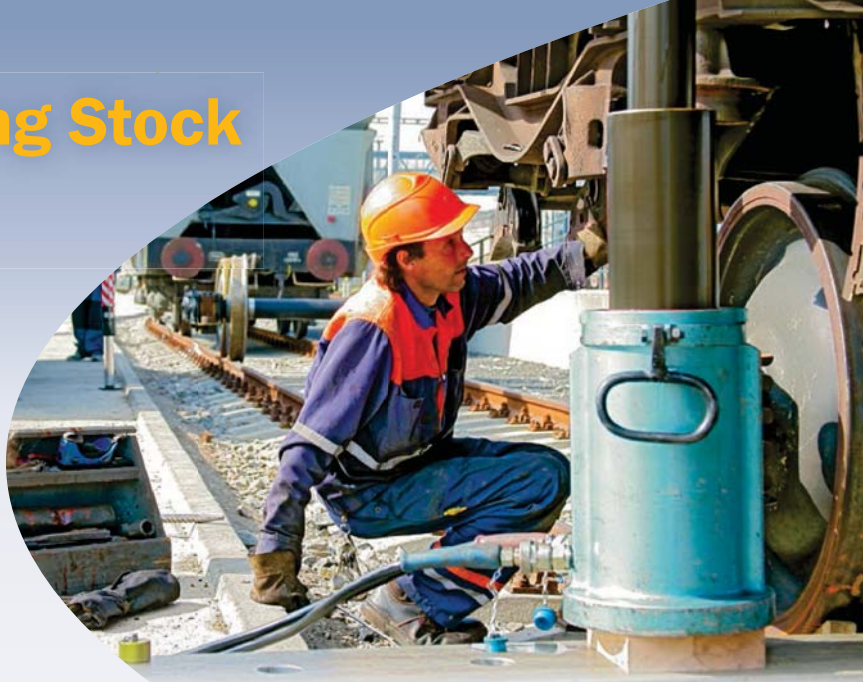
Maintenance of Rolling Stock

ECM Services

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.

Rolling Stock Services Division
Drieňová 24
820 09 Bratislava
Slovak republic

Mobil: +421 903 459 702
Tel.: +421 220 293 239
Fax: +421 243 420 880
E-mail: Cargo.U40@zscargo.sk
GPS: 48° 09' 38" N, 17° 09' 19" E



Maintenance of locomotives and wagons

- Periodic maintenance
- Corrective maintenance
- Modernizations
- Operational modifications
- Non destructive testing
- Spare parts repairs
- Paint shop
- Underfloor lathe HEGENSCHEIDT U2000

ECM Services for freight wagons

- Certified since March 21, 2013
- ECM for other wagon keepers
- ECM solutions
- Management function
- Maintenance development function
- Fleet maintenance management function
- Maintenance delivery function

Workshops

	Locomotive Workshop	Wagon Workshop
Bratislava	●	● ●
Štúrovo		●
Trenčianska Teplá	●	
Zvolen	●	●
Žilina	●	●
Spíšská Nová Ves	●	
Plešivec	●	
Košice		●
Haniska pri Košiciach	●	●
Maľovce	●	
Čierna nad Tisou	●	●

Nový pomocník DEBBIE

ZSSK CARGO má od minulého roku k dispozícii ultrazvukový merací prístroj DEBBIE, ktorý sa používa na meranie zostatkového vnútorného pnutia vo vencoch celistvých železničných kolies.

V súlade s predpisom Systém údržby nákladných vozňov (SÚNV) vydaným ZSSK CARGO je potrebné v jednotlivých stupňoch údržby merať vnútorné pnutie tepelne neodolného kolesa po tepelnom ovplyvnení. Meranie sa realizuje oprávnenou osobou na základe technologického postupu. Výstupom je protokol, ktorý je súčasťou dokumentácie k oprave vozňa. (mb)

DEBBIE as a new tool

Since last year, ZSSK CARGO has had at its disposal a DEBBIE ultrasound measuring device that is used to measure the residual inner stress in the rims of whole rail wheels.

According to the Freight Wagon Maintenance System guideline issued by ZSSK CARGO, it is required that the inner stress in a non-heat resistant wheel should be measured after thermal exposure at each maintenance level. Measurement is carried out by an authorised person following the technological procedure defined. The outcome of such measurement is a report to be enclosed with the wagon repair documentation. (mb)



**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
📧 info servis@zscargo.sk

**ÚSEK SLUŽIEB ŽELEZNIČNÝCH
KOLAJOVÝCH VOZIDIEL / ROLLING
STOCK SERVICES DIVISION**

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

**ECM
Subjekt zodpovedný za údržbu/ Entity
in Charge of Maintenance**

📧 ECM.Wagon@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



Magazín ZSSK CARGO Business na potulkách...
tentoraz pod najvyššou stavbou na svete - Burj Kha-
lífa v Dubaji (Spojené Arabské Emiráty). / Magazine
ZSSK CARGO Business in the world ... This time at
the tallest building in the world - Burj Khalifa in Du-
bai (United Arab Emirates)