



**ZSSK CARGO chce pokračovať  
v trende získavania nových prepráv  
ZSSK CARGO wants to continue  
in the trend of getting new  
transport orders**

**Predaj dcérskych spoločností  
ZSSK CARGO sa finalizuje  
The sale of ZSSK CARGO  
subsidiaries to be closed soon**

**Slovensko je od 1. októbra  
členom Dohody SMGS  
Slovakia has been a member state  
of the SMGS Agreement since  
1<sup>st</sup> of October**

**ZSSK CARGO**

# BUSINESS

**2/2014**



Vážení obchodní partneri,

rok 2014 je pre ZSSK CARGO významný z viacerých dôvodov. V prvom rade sa nám aktívnu obchodnou politikou podarilo za prvých osem mesiacov v medziročnom porovnaní prepraviť o takmer 320-tisíc ton tovarov viac. A to aj napriek pomerne výrazným obmedzeniam z dôvodu rekonštrukcie na železničnej infraštruktúre. Na druhej strane musím konštatovať, že z dôvodu vyhrotenej situácie na Ukrajine evidujeme od augusta podstat-

né obmedzenie plynulosti dopravy. Tieto udalosti negatívne ovplyvnili nielen naše výkony, ale narušili aj plynulosť dodávok zmluvne dohodnutých tovarov pre zákazníkov.

ZSSK CARGO si aj v roku 2014 udržiava významný podiel na domácom trhu nákladnej železničnej dopravy na úrovni 80 percent. V porovnaní s okolitými národnými dopravcami dosahujeme najvyšší trhový podiel. Pritom ako jediný železničný nákladný dopravca na Slovensku poskytujeme zákazníkom služby jednotlivých vozňových zásielok a zabezpečujeme obsluhu celého územia SR.

Naša spoločnosť dosiahla za prvý polrok 2014 kladný hospodársky výsledok. Podarilo sa to na jednej strane vďaka pozitívnemu vývoju tržieb z prepravy a činnosti nákladných vozňov, ako aj vďaka úsporám na strane nákladov. Zároveň za deväť mesiacov tohto roku sme znížili celkový dlh spoločnosti o 10 percent. V tomto trende budeme naďalej pokračovať. Tiež sa ale musíme zamerať na postupný rozvoj a obnovu ľudských zdrojov, techniky a technológií.

Tento rok sa spája aj s realizáciou vládnych opatrení na konsolidáciu železničnej nákladnej dopravy na Slovensku i ďalšieho rozvoja ZSSK

CARGO. Už na jeseň minulého roku sme naštartovali náročný proces medzinárodného výberového konania na vstup partnera do novovytvorených dcérskych spoločností Cargo Wagon, a. s., a ZSSK CARGO Intermodal, a. s. Cieľom uvedených krokov je vstup kvalifikovaných a renomovaných partnerov do dcérskych spoločností, čím sa predpokladá nárast efektívnosti správy a manažmentu parku nákladných vozňov, nárast kvality poskytovaných služieb a objemu intermodálnej prepravy a zároveň oddĺženie materskej spoločnosti ZSSK CARGO. Víťazom súťaže na kúpu 66-percentného podielu v dcérskej spoločnosti Cargo Wagon, a. s., je švajčiarska spoločnosť Ahaus-Alstätter Eisenbahn Cargo AG (AAE). Pred definitívnou účinnosťou zmlúv musí transakciu posúdiť Protimonopolný úrad SR. V súčasnosti prebieha finalizácia transakčnej dokumentácie, pričom spustenie činnosti spoločnosti Cargo Wagon, a. s., sa predpokladá v závere roka 2014.

Uvedená zmena vlastníctva parku nákladných vozňov ZSSK CARGO nebude mať dopad na kvalitu poskytovaných prepravných služieb. Táto situácia bude pre spoločnosť náročnejšia z pohľadu cash-flow a naším cieľom bude v komunikácii a v spolupráci so zákazníkmi zlepšiť využívanie všetkých disponibilných nákladných vozňov. V súvislosti s dcérskou spoločnosťou ZSSK CARGO Intermodal, a. s., predpokladáme, že do konca tohto roka vyhlásime elektronickú aukciu na predaj jej 66-percentného podielu. Celý proces vstupu investora do tejto dcérskej spoločnosti by mal byť ukončený v prvej polovici roku 2015.

Aj rok 2014 ukázal, že ZSSK CARGO sa musí sústrediť na získavanie nových prepráv. Akýkoľvek výpadok nosných komodít či už z dôvodu nižšieho dopytu, technologických problémov alebo geopolitickej situácie sa môže negatívne odradiť na hospodárení a výkonoch našej spoločnosti.

**Ing. Vladimír LUPTÁK**  
predseda predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK CARGO

*Dear business partners,*

*the year 2014 is of great importance to ZSSK CARGO for several reasons. First of all, thanks to our active business policy, during the first eight months we managed to transport almost 320 thousand tonnes more goods on a year-to-year basis. And this despite considerable restrictions owing to reconstruction works on the railway infrastructure. On the other hand, I must state that since August, we have recorded substantial limitation of the smoothness of transport as a result of the conflict in Ukraine. Those events have not only adversely affected our transport volumes but also disrupted the smoothness of supplies of contracted goods to the customers.*

*In 2014, ZSSK CARGO continues to maintain a significant share in the domestic rail freight transport market, which accounts for nearly 80 percent. Compared to the surrounding national carriers, we enjoy the highest market share. And what is more, we are the only rail freight carrier in Slovakia that provides to its customers the services of single wagon consignments while our services cover the whole territory of the Slovak Republic.*

*Our company achieved a positive economic result for the first half of 2014. Such an achievement was possible thanks to positive development of revenues from transport and freight wagon services, as well as thanks to cost savings. In addition, the company's total debt has declined by 10 percent over nine months of this year. We are determined to continue in this trend. But we also have to focus on the gradual development and reproduction of human resources and technologies. This year is also associated with the implementation of government measures aimed at the consolidation of rail freight transport in Slovakia and further development of ZSSK CARGO. Already in autumn last year, we launched rather a complicated international tendering process for the entry of partners into the newly established subsidiaries*

*Cargo Wagon, a.s., and ZSSK CARGO Intermodal, a.s. The aim of the mentioned process is the entry of qualified and renowned partners into the subsidiaries, which step is expected to enhance the efficiency of freight wagon fleet management, improve the quality of the services provided, increase the intermodal transport volume, and relieve the parent company ZSSK CARGO of its debts.*

*The winner of the tender for the purchase of a 66-percent shareholding in the subsidiary Cargo Wagon, a.s., is the Swiss company Ahaus-Alstätter Eisenbahn Cargo AG (AAE). Before the contracts definitely enter into force, the transaction has to be assessed by the Slovak Antimonopoly Office. At the moment, the transaction documentation is being finalized while Cargo Wagon, a.s., is expected to launch its operations at the end of 2014.*

*The said change in the ownership of ZSSK CARGO freight wagons fleet will have no impact on the quality of the provided transport services. This situation will be rather demanding for the company in terms of cash flow, but our aim is to make the use of all available freight wagons more efficient in cooperation and communication with the customers. In relation to ZSSK CARGO's subsidiary Intermodal, a.s., we anticipate that an electronic auction for the sale of a 66-percent shareholding will be announced by the end of this year. The entire process of the entry of an investor into the subsidiary is expected to be completed in the first half of 2015.*

*The year 2014 has also shown that ZSSK CARGO must concentrate all its efforts on getting new transport orders. Any decline in the basic commodities, whether due to lower demand, technological difficulties or a geopolitical situation, might adversely affect our company's performance and financial figures.*

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

|                                                                                                                                                                |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>ZSSK CARGO chce pokračovať v trende získavania nových prepráv</b><br><i>ZSSK CARGO wants to continue in the trend of getting new transport orders</i>       | <b>4</b>  |
| <b>Mierny nárast prepráv za osem mesiacov</b><br><i>A slight increase in the transport volumes over eight months</i>                                           | <b>7</b>  |
| <b>Predaj dcérskych spoločností ZSSK CARGO sa finalizuje</b><br><i>The sale of ZSSK CARGO subsidiaries to be closed soon</i>                                   | <b>8</b>  |
| <b>Májová kalamita spôsobila, že dreva sa vozí viac</b><br><i>May's windstorm has caused an increase in timber transportations</i>                             | <b>10</b> |
| <b>Prepravy chemických produktov si vyžadujú náležitú pozornosť</b><br><i>The transport of chemical products requires appropriate attention</i>                | <b>12</b> |
| <b>Komodita potraviny má na železnici stále miesto</b><br><i>Foodstuffs have a permanent place on the rails</i>                                                | <b>13</b> |
| <b>Konflikt na Ukrajine ovplyvňuje železničnú nákladnú dopravu na Slovensku</b><br><i>The Ukrainian conflict affects rail freight transport in Slovakia</i>    | <b>14</b> |
| <b>Podpora prepravy jednotlivých zásielok a skupín vozňov</b><br><i>ZSSK CARGO supports the transport of single consignments and wagon groups</i>              | <b>16</b> |
| <b>Logistické vlaky sú certifikovaným produktom, ktorý pravidelne preveruje audit</b><br><i>Logistic trains - certified product audited on a regular basis</i> | <b>18</b> |
| <b>Elektronická výmena dát znamená ďalší krok bližšie k zákazníkovi</b><br><i>Electronic data interchange means another step closer to the customer</i>        | <b>20</b> |
| <b>K prepravným službám online komunikácia navyše</b><br><i>Online communication in addition to transport services</i>                                         | <b>21</b> |
| <b>Drevo na kontajnerových vozňoch</b><br><i>Timber in container wagons</i>                                                                                    | <b>22</b> |
| <b>Opravy pre významného partnera</b><br><i>Repairs for a prominent partner</i>                                                                                | <b>23</b> |
| <b>InnoTrans Berlin 2014</b><br><i>InnoTrans Berlin 2014</i>                                                                                                   | <b>24</b> |
| <b>Slovensko je od 1. októbra členom Dohody SMGS</b><br><i>Slovakia has been a member state of the SMGS Agreement since 1<sup>st</sup> of October</i>          | <b>26</b> |





# ZSSK CARGO chce pokračovať v trende získavania nových prepráv

**Pri ohliadnutí sa za rokom 2013 možno z obchodného pohľadu konštatovať, že Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) dokázala prekročiť objem prepravy jednak voči podnikateľskému plánu, jednak v medziročnom porovnaní. Oproti roku 2012 ZSSK CARGO prepravila o vyše milión ton tovaru viac napriek tomu, že ne-realizovala približne milión ton prepráv nie z dôvodu ich straty, ale z dôvodu poklesu požiadaviek zákazníkov. Rozdiel, teda približne dva milióny ton, predstavujú nové prepravy, ktoré sa spoločnosti podarilo získať. A v tomto trende chce pokračovať aj v tomto a ďalšom roku.**

Rok 2014 začínal podobne, ako sa vyvíjal rok uplynulý. Po tom, čo ZSSK CARGO v mesiacoch október až december 2013 zaznamenala „najsilnejší“ posledný štvrťrok od vypuknutia krízy, pokračovali vysoké výkony aj v prvých mesiacoch tohto roka.

Vplyvom veľmi miernej zimy bolo možné prepravovať substráty, ktoré bežne v januári a februári zamrzávajú, čo podstatne ovplyvňuje prekládku či vykládku. Samozrejme, vyšší objem prepravy v zimných mesiacoch a predzásobenie sa mnohých zákazníkov sa prejavilo znížením prepravných požiadaviek v nasledujúcom období. Za január až august 2014 Cargo prepravilo 23,7 mil. ton tovaru, čo je asi 10 tisíc ton pod úrovňou plánu, no medziročne o takmer 320 tisíc ton viac.

## **Priaznivé aj nepriaznivé faktory**

Na tohtoročné výkony spoločnosti vplyva viacero nepriaznivých i priaznivých faktorov. K tým nepriaznivým patrí vyhrotenie situácie na Ukrajine. Spočiatku ZSSK CARGO nepociťovala takmer žiadne výraznejšie problémy, no v polovici roka prišlo k značnému obmedzeniu plynulosti dopravy

na Ukrajinských železničiach. Stabilné prepravy naraz ustali. Zákazníci – odberatelia mali mnohokrát aj zaplatený tovar naložený vo vozňoch, avšak technicky nebolo možné vozne dopraviť k slovenskej hranici. V ZSSK CARGO veríme, že nepokoje v danej oblasti ustanú a prepravy sa budú môcť vrátiť do „starých kolají“, na čo čakajú aj zákazníci.

## **Teplá zima – málo prepráv uhlia**

Najvýraznejší pokles zaznamenáva spoločnosť v preprave uhlia. Pri tvorbe podnikateľského plánu nebolo možné kalkulovať s takou miernou zimou, ani s veternou kalamitou. Skutočnosť, že veľkí odberatelia uhlia nemuseli spotrebovať toľko tejto suroviny, mala dopad na stav ich zásob a výrazné zníženie dopytu po uhlí v ďalších mesiacoch. K tomu prispelo aj zvýšené využívanie lacnej drevnej štiepky z kalamitného dreva. Na uvedenom prepade sa podieľa aj prechod časti prepráv uhlia ku konkurenčným dopravcom, ktorí poskytli cenu za prepravu pod úrovňou nákladov Carga.

K ďalším faktorom s negatívnym dopadom patrí nepriaznivá situácia niektorých podnikov v sektore hutníctva, pri ktorých ZSSK CARGO považovala prepravy už za „zabehnuté“ a rátať s nimi aj pri nastavovaní svojich kapacít. K spomínaným faktorom ďalej patrili spočítanie infraštruktúry znevýhodňujúce ťažké vlaky; zmena pomeru nákladky do ucelených vlakov a jednotlivých vozňov, resp. skupín vozňov u niektorých zákazníkov (tieto prepravy odchádzajú ku konkurencii vďaka výhodnému spočítaniu dopravnej cesty pre ľahké vlaky); presmerovanie niektorých prepravných prúdov bez možnosti ovplyvnenia zo strany ZSSK CARGO a iné.

### **Neprerušená preprava hromadných substrátov**

A ktoré faktory priaznivo ovplyvnili prepravy v tomto roku? Tu musíme opäť zarátať už spomínanú miernu zimu, ktorá napriek jej vplyvu na pokles spotreby uhlia umožnila zase neprerušenú prepravu hromadných substrátov aj v zimných mesiacoch. Ďalej veternú kalamitu, po ktorej zaznamenávame nárast exportu drevnej hmoty, no aj nové prepravy získané v roku 2014 v sektore hutníctva realizované na dlhých trasách v tranzite i exporte a ďalšie.

### **Blížšie ku koncovým zákazníkom**

Aj v tomto roku pokračujeme v ZSSK CARGO v snahe byť bližšie ku koncovým zákazníkom a je pozitívne, že sa táto snaha vo viacerých prípadoch prejavuje nárastom prepráv. Za významnú treba považovať skutočnosť, že ZSSK CARGO dokázala zvládnuť značné obmedzenia prevádzky na najdôležitejších železničných tratiach počas dlhodobých výluk manažéra infraštruktúry.

Prioritou spoločnosti je stabilizovať dlhodobé prepravy so strategickými partnermi, preto považuje za mimoriadne dôležité, aby boli končiace viacročné zmluvné kontrakty prolongované. Len tak dokáže správne nastaviť technické i personálne kapacity firmy, vhodne nasmerovať investície do vozňového a rušňového parku a pod.

### **Dcérske spoločnosti**

Mnohí zákazníci určite pozorne sledujú prebiehajúce procesy vstupu partnerov do dcérskych spoločností Cargo Wagon, a. s., a ZSSK CARGO Intermodal, a. s., s očakávaním dopadov na ich vlastné prepravy. Transakcia ohľadom Cargo Wagon, a. s., sa v jeseni 2014 chýli ku koncu. Pre fungovanie obchodu má veľký význam.

V oblasti poskytovania služieb v konvenčnej preprave vlastní ZSSK CARGO viac ako 12 tisíc nákladných vozňov, v skutočnosti však používa len vyše 8 tisíc z nich. Spolupráca s dcérskou spoločnosťou bude založená na princípe predaja a spätného nájmu vozňov, pričom materská spoločnosť si bude objednávať len ich potrebný počet. Pre zvýšenie vozne bude hľadať možnosti komerčného využitia dcérska spoločnosť s re-

levantným know – how a európskou pôsobnosťou. Dcérska spoločnosť bude taktiež zabezpečovať revízie a modernizáciu.

### **Efektívne využívanie vozňov**

Ako už bolo spomenuté, ZSSK CARGO bude pracovať len s potrebným počtom vozňov, čo vytvorí tlak na efektívne využívanie každého jedného vozňa. Bude jej záujmom minimalizovať prázdne behy po vykládke a skrátiť dobu obehu vozňov. Táto forma spolupráce spolu so vstupom renomovaného partnera má potenciál skvalitniť proces poskytovania vozňov zákazníkom, nakoľko umožní sústrediť sa na hlavnú obchodnú činnosť, rozšíriť ponuku požadovaných špeciálnych vozňov, vykrývať nerovnomernosti v preprave a pod.

### **Vozne pre intermodálnu prepravu**

Vozne, ktoré dnes vlastní ZSSK CARGO pre intermodálnu prepravu, budú vložené do dcérskej spoločnosti a využité na prepravy, ktoré bude ZSSK CARGO Intermodal realizovať spoločne so ZSSK CARGO. Práve v tejto oblasti firmu čaká rozsiahla komunikácia so zákazníkmi, aby ich dokázala presvedčiť, že nový model realizácie intermodálnej prepravy nebude pre nich znamenať zníženie kvality poskytovaných služieb, ale práve naopak, kvalitatívny posun vpred a nové technicko – technologické možnosti.

Život ZSSK CARGO a obidvoch dcérskych spoločností bude veľmi úzko spätý. Bolo by veľmi klamlivé sa domnievať, že by mohol jeden druhého zneužívať. Navzájom sa budú potrebovať a musia pracovať s vedomím, že úspech, či prípadný neúspech jednej spoločnosti by ihneď ovplyvnil aj druhú.

A zákazníci? V ZSSK CARGO veríme, že tento model prinesie očakávané ovocie, čo v konečnom dôsledku pocítia práve zákazníci vo forme zvýšenej kvality prepravných služieb.

**Ing. Jaroslav DANIŠKA**  
**podpredseda predstavenstva**

**a riaditeľ úseku obchodu a služieb ZSSK CARGO**

## **ZSSK CARGO wants to continue in the trend of getting new transport orders**

**When looking back at the year 2013, it can be stated from a financial point of view that Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) managed to exceed the transport volume, whether compared to the business plan or on a year-over-year basis. Compared to 2012, the volume of goods transported by ZSSK CARGO rose by more than one million tonne, despite not having realized transports of a volume of one million tonne not due to losing them but because of a decrease in customer demand. The difference, that is to say, roughly two million tonnes, represents new transport orders the company managed to obtain. And ZSSK CARGO wants to continue in this trend also this year and next year.**

The year 2014 began in a similar way as was the development in the previous year. In the months of October to December 2013, ZSSK CARGO had recorded the "most successful" last quarter since the outbreak of the crisis. These high transport volumes also continued in the first months of this year.

Thanks to rather a mild winter, it was possible to convey substrates that usually get frozen in January and February, which substantially influences the loading or reloading process. 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. From January to August 2014 Cargo transported 23.7 million tonnes of goods, which is approximately 10 thousand tonnes less than the planned volume but on a year-over-year basis, it is an increase of almost 320 thousand tonnes.

### **Favourable and unfavourable factors**

This year's ZSSK CARGO transport volumes have been affected by a number of favourable and unfavourable factors. The unfavourable ones include the worsening situation in Ukraine. At first, ZSSK CARGO faced almost no substantial problems, but in the middle of the year the smoothness of transport on the Ukrainian railways was noticeably constrained. Stable transports ceased at once. The customers - purchasers had many times paid for their goods loaded on wagons, but it was technically impossible to transport them to the Slovak border. At ZSSK CARGO we believe that the conflict in the mentioned region will soon come to an end and it will be possible for the transport business to get "back on the rails" again, which is also being awaited by the customers.

### **Warm winter - small coal transport volumes**

The largest decrease that the company recorded was in coal transport segment. At the time when the business plan was being drawn up, it was not possible to anticipate such a mild winter and a windstorm disaster. The fact that large coal purchasers did not need to consume so much of this commodity had an impact on their stock levels, leading to a significant decrease in the demand for coal in the coming months. The use to a larger extent of cheap woodchips from the windthrow contributed to this as well. The mentioned decrease was also caused by the transition of some of coal transports to competing carriers that offered a transport price below the Cargo cost level.

Another factor with an adverse impact is the miserable situation of some enterprises in the metallurgical industry, where ZSSK CARGO considered

the transports as “run-in” and counted with them when setting its capacities. The said factors also include infrastructure charges that put heavy trains at a disadvantage; a change in the proportion of use of block trains and separate wagons or wagon groups by some customers (these transports are being lost to competitors because of more affordable infrastructure charge rates for light trains); some transport flows having been redirected without the possibility for ZSSK CARGO to influence it, and other.

#### **Uninterrupted transport of bulk substrates**

And which factors have positively affected the transport volumes this year? We again have to include the already mentioned mild winter, which, on the one hand, caused a decline in the coal consumption but, on the other hand, enabled uninterrupted transport of bulk substrates also in winter months. Besides, we should mention the windstorm calamity, in the aftermath of which we recorded an increase in the export of timber as well as new transport orders obtained in 2014 in the metallurgical sector, which transports are realized on long routes in both the transit and export segment, and other.

#### **Getting closer to the end customers**

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. The fact that ZSSK CARGO managed to cope with considerable operational constraints on the most important railway lines during long-term closures of traffic on the part of the infrastructure manager should also be highlighted. As the company's priority is to stabilize long-term transports with strategic partners, we consider it is vital for many-a-year contracts that are soon going to expire to be extended. 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.

#### **Subsidiaries**

Many customers are sure to be carefully watching the ongoing processes associated with the entry of partners into the subsidiaries Cargo Wagon, a. s., and ZSSK CARGO Intermodal, a. s., anticipating some impacts on their own transport volumes. The transaction involving Cargo Wagon, a. s., is likely to be closed in autumn 2014. It is of great importance in the light of trade functioning.

As to the provision of services in the conventional transport segment,

ZSSK CARGO owns more than 12 thousand freight wagons, of which only a few more than 8 thousand are actually being used. The cooperation with the subsidiary will be based on the principle of sale and lease-back of wagons, while the parent company will only order as many wagons as necessary. The subsidiary, having the necessary know-how and operating throughout Europe, will then look for another commercial use of the remaining wagons. The subsidiary will also be responsible for technical inspections and modernization.

#### **Efficient use of wagons**

As already mentioned above, ZSSK CARGO will only use as many wagons as it considers necessary, thus putting pressure on the efficient use of each and every wagon. It is in its interest to minimize the running of empty wagons after unloading and to shorten the wagon circulation time. This form of cooperation along with the entry of a renowned partner has potential for improving the process of providing wagons to customers, as it will enable focusing on the core business, extending the offer of special wagons in demand, eliminating irregularities in transport, etc.

#### **Wagons for intermodal transport**

The intermodal transport wagons that are currently owned by ZSSK CARGO will be contributed to the subsidiary and used for transports which ZSSK CARGO Intermodal will realize jointly with ZSSK CARGO. This is just the area where the company will have to communicate intensely with the customers to make them believe that the new intermodal transport model will not bring them a decrease in the quality of the services provided but, quite the contrary, a qualitative shift forward and new technical and technological possibilities. ZSSK CARGO and its both subsidiary will be linked very closely. It would be very illusory to assume that one could exploit the other. They will need each other and must work together with the knowledge that the achievements or failures of one company would immediately have an impact on the other.

And customers? At ZSSK CARGO we believe that this model will bear the expected fruit and, consequently, our customers will benefit from it through the improved quality of transport services.

**Ing. Jaroslav DANIŠKA**  
Vice Chairman of the Board of Directors  
and Director of the Trade and Services Division of ZSSK CARGO



# Mierny nárast prepráv za osem mesiacov

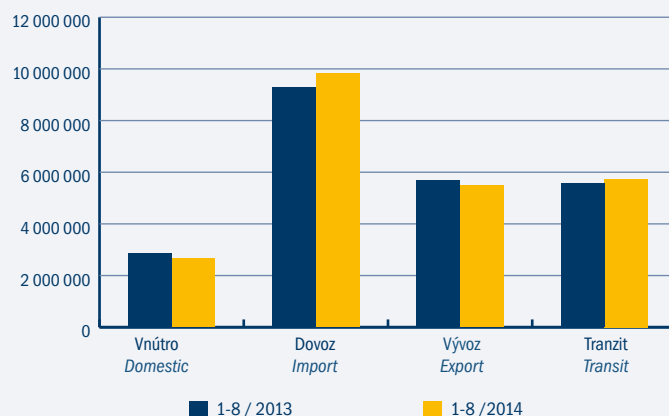
**Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO) prepravila za 8 mesiacov roku 2014 viac ako 23,7 mil. ton tovaru. Tento objem prepravy predstavuje pokles oproti plánu len o necelých 10 tis. ton (-0,04 %) a medziročný nárast o takmer 320 tis. ton (+1,37%).**

Vo vnútroštátnej preprave ZSSK CARGO zaznamenala najväčší medziročný nárast v komodite stavebniny (+55 tis. t – preprava štrku na výstavbu diaľnic), najväčší medziročný pokles v komodite uhlie (-185 tis. t – preprava do elektrární realizuje súkromný prepravca). V dovoze najväčší medziročný nárast predstavuje komodita železná ruda (+407 tis. t – preprava pre hutnícky priemysel), najväčší pokles komodita chémia (-35 tis. t – odstávka v dodávkach na strane firmy). Najväčší medziročný nárast vo vývoze je zatiaľ v komodite kovy (+146 tis. t – vývoz produkcie hutníckeho podniku). Najväčší medziročný pokles vo vývoze je v komodite ropné produkty (-234 tis. t – krátkodobá realizácia exportných prepráv v roku 2013, sezónny pokles výroby). V tranzite sa medziročne najviac navýšili prepravy v komodite chémia (+127 tis. t – hnojivá do Rumunska a naopak), najviac poklesla komodita uhlie (-62 tis. t – preprava koksu z Poľska do Rumunska). Za prvé dva mesiace roku 2014 bol plán prepravy prekročený hlavne vďaka miernej zime a predzásobeniu sa podnikov. Okrem toho ZSSK CARGO získala nové prepravy, resp. dosiahla nárast existujúcich prepráv. V ďalších mesiacoch vykázala spoločnosť pokles voči plánu prepravy, čo bolo spôsobené aj zložitou politickou situáciou na Ukrajine. 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). Naproti tomu ZSSK CARGO zaznamenala aj poklesy, ktoré súvisia s konkurenčnými prepravami súkromných prepravcov (preprava uhlia, ropné produkty a časť produkcie pre automotive).

Ing. Darina ZIBUROVÁ  
sekcia marketingu

| Komodita<br>Commodity                         | 1-8/2013          | 1-8/2014          | rozdiel 14 - 13<br>difference 14 - 13 | % zmena<br>% change |
|-----------------------------------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------------|---------------------|
| Nešpecifikované / Not specified               | 675 556           | 605 411           | -70 146                               | -10,4%              |
| Chémia / Chemicals                            | 1 354 513         | 1 434 476         | 79 962                                | 5,9%                |
| Drevo / Timber                                | 1 561 074         | 1 745 305         | 184 231                               | 11,8%               |
| Potraviny / Foodstuffs                        | 208 917           | 244 808           | 35 891                                | 17,2%               |
| Stavebniny<br>Construction material           | 1 914 167         | 2 007 620         | 93 453                                | 4,9%                |
| Kovy / Metals                                 | 3 644 607         | 3 741 720         | 97 113                                | 2,7%                |
| Ropné výrobky<br>Petroleum products           | 1 524 456         | 1 273 365         | -251 091                              | -16,5%              |
| Uhlie / Coal                                  | 3 083 859         | 2 867 060         | -216 799                              | -7,0%               |
| Železná ruda / Iron ore                       | 8 138 320         | 8 584 266         | 445 945                               | 5,5%                |
| Intermodálna preprava<br>Intermodal transport | 1 293 155         | 1 214 405         | -78 749                               | -6,1%               |
| <b>CELKOM / Total</b>                         | <b>23 398 625</b> | <b>23 718 435</b> | <b>319 810</b>                        | <b>1,4%</b>         |

Porovnanie objemu prepravy ZSSK CARGO v tonách za január až august 2013 a 2014.  
Comparison of ZSSK CARGO transport volumes in tonnes from January to August 2013 and 2014.



Porovnanie podielov prepráv ZSSK CARGO v jednotlivých režimoch za 8 mesiacov 2013 a 2014. Rozdiel 2014-2013: vnútro -192 tisíc ton, dovoz + 536 tisíc ton, vývoz - 195 tisíc ton, tranzit + 171 tisíc ton.  
Comparison of ZSSK CARGO transport modes - volumes in tonnes from January to August 2013 and 2014.

## A slight increase in the transport volumes over eight months

**Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO) transported more than 23.7 million tonnes of goods during 8 months in 2014. This volume of transport represents a decrease, compared to the plan, of roughly 10 thousand tonnes (-0.04%) and a year-to-year increase of almost 320 thousand tonnes (+1.37%).**

As to domestic transport, ZSSK CARGO recorded the greatest year-to-year increase in the commodity building materials (+55 thousand tonnes – transport of gravel for motorway construction purposes), and the most significant year-to-year decrease in the commodity coal (-185 thousand tonnes – the transport of coal to the power plants is provided by a private carrier).

As far as imports go, the largest year-to-year increase was seen in the commodity iron ore (+407 thousand tonnes – transport for the metallurgical industry) while the greatest decrease in the commodity chemical products (-35 thousand tonnes – supplies suspended by the supplying firm).

The greatest year-to-year export increase has been so far recorded in the commodity metals (+146 thousand tonnes – export of metallurgical products). The largest year-to-year export decrease is in the commodity petroleum products (-234 thousand tonnes – short-term performance of export transport services in 2013, a seasonal decline in production).

As to transit, the largest transport volume increase was recorded in the commodity chemical products (+127 thousand tonnes - fertilisers transported to/from Romania) while the greatest decrease was seen in the commodity coal (-62 thousand tonnes – transport of coke from Poland to Romania).

The transport volume plan for the first two months in 2014 was exceeded, mainly owing to the mild winter and the enterprises' stockpiling. In addition, ZSSK CARGO gained new transport orders and the existing transport volumes increased. In the other months, the company recorded a decrease, compared to the transport volume plan, which was also caused by the complicated political situation in Ukraine. 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 (calamity timber and gravel) by diverting transport from road to rail and also by diverting transit routes (iron ore, coal). On the other hand, ZSSK CARGO also recorded declines that are imputable to competitive transport services provided by private carriers (transport of coal, petroleum products and, partly, of automotive industry products).

Ing. Darina ZIBUROVÁ  
Marketing Section

# Predaj dcérskych spoločností **ZSSK CARGO** sa finalizuje

**Po roku od schválenia vládneho opatrenia na konsolidáciu železničnej nákladnej dopravy na Slovensku a na konsolidáciu a ďalší rozvoj ZSSK CARGO sa finalizujú rokovania s víťazom medzinárodného tendra na kúpu nákladných vozňov a 66% akcií v spoločnosti Cargo Wagon, a. s. Po posúdení predložených ponúk sa víťazom v júni stala švajčiarska spoločnosť Ahaus-Alstätter Eisenbahn Cargo AG (AAE).**

Transakcia zahŕňa predaj 12 344 nákladných vozňov, ktoré sú v súčasnosti vo vlastníctve ZSSK CARGO. Dcérska spoločnosť Cargo Wagon, a. s., by mala za vozne zaplatiť vyše 216 mil. eur s DPH. Zároveň investor zaplatí 7 miliónov eur za kúpu 66 % akcií Cargo Wagon, a. s. Súčasťou transakcie je spätný nájom 8 218 vozňov ZSSK CARGO v cene 10,35 eur za vozeň a deň na obdobie 8 rokov s opciou na ďalšie obdobie. Tieto vozne bude ZSSK CARGO naďalej využívať pre svoje potreby, resp. pre potreby zákazníkov, pričom bude zabezpečovať ich bežnú údržbu a stredné opravy. Revízne opravy budú v zodpovednosti Cargo Wagon, a. s.

Použitie zvyšných 4 126 vozňov je na rozhodnutí Cargo Wagon, a. s. Ide prevažne o vozne, ktorú sú aj v súčasnosti málo uplatniteľné na trhu, prípadne nie sú využiteľné vzhľadom na ich zlý technický stav, vek a vysoké náklady na rekonštrukciu. V rámci obchodného modelu Cargo Wagon, a. s., sa predpokladá, že časť týchto vozňov sa prenajíma a časť vozňov sa vzhľadom na nerentabilnosť ich rekonštrukcie vyradí z majetku spoločnosti.

## **Bez dopadu na kvalitu**

Zmena vlastníctva vozňov nebude mať dopad na kvalitu služieb poskytovaných zákazníkom. ZSSK CARGO bude mať naďalej k dispozícii vozne v súčasnosti požadované trhom. Okrem vozňov, ktoré si bude prenajímať od Cargo Wagon, a. s., bude ZSSK CARGO naďalej hospodáriť s ďalšími vozňami na lízing, bankový úver a prenajatými vozňami od iných prenajímateľov.

Po schválení prevodu vlastníctva k vozňom dcérskej spoločnosti a prevodu časti akcií investorovi valným zhromaždením ZSSK CARGO sa v súčasnosti pripravujú podklady na začatie konania na Protimonopolnom úrade (PÚ) Slovenskej republiky. Predpokladá sa, že transakcia nadobudne účinnosť do konca tohto roka v závislosti od konania na PÚ. Ide o zložitý proces, na ktorý sú naviazané ďalšie opatrenia nevyhnutné pre úspešné zrealizovanie transakcie. Zároveň sa pripravuje nové nastavenie procesov a zmluvných vzťahov s dcérskou spoločnosťou po zrealizovaní transakcie.

## **Zníženie dlhov**

Prostriedky získané z transakcie budú v zmysle vládneho materiálu prioritne použité na zlepšenie finančnej situácie ZSSK CARGO. Cieľom je splatiť štátnu finančnú výpomoc do konca roka 2016 a znížiť záväzky



voči bankám tak, aby sa do konca roka 2016 znížilo zadlženie spoločnosti na úroveň 30 % oproti stavu k 31.12.2012. Nižšia zadlženosť bude mať pozitívny dopad na hospodárenie spoločnosti a vytvorí sa lepšie možnosti na realizovanie rozvojových projektov, hlavne v oblasti techniky, technológií a zefektívnenia procesov a činností. Výstupy projektov prinesú pozitíva aj pre zákazníkov.

## **Vlastníkom AAE je VTG**

V septembri bola spoločnosť AAE prevzatá významnou európskou spoločnosťou VTG, ktorá je najväčším súkromným vlastníkom nákladných vozňov v Európe. Akcie VTG obchodované na verejných kapitálových trhoch majú trhovú kapitalizáciu viac ako 400 miliónov dolárov. K prevzatíu AAE by malo dôjsť po jeho schválení príslušnými protimonopolnými úradmi. Doteraz jediný akcionár AAE sa zároveň stane najväčším akcionárom VTG. Posilňuje sa tým strategická a obchodná pozícia víťaznej spoločnosti AAE a vytvárajú sa ešte lepšie príležitosti pre umiestnenie vozňov Cargo Wagon, a. s., ktoré nebudú predmetom spätného nájmu ZSSK CARGO.

Rozhodnutie VTG o vstupe do AAE a do Cargo Wagon ďalej zvýšilo význam a kredibilitu celej transakcie.

## **ZSSK CARGO Intermodal**

V prípade dcérskej spoločnosti ZSSK CARGO Intermodal, a. s., prebieha v súčasnosti finalizácia transakčnej dokumentácie, na základe ktorej budú investori predkladať svoje záväzné ponuky. Predpokladá sa, že do konca roka by ZSSK CARGO mohla vyhlásiť elektronickú aukciu na predaj 66 % podielu. ZSSK CARGO vloží do majetku dcérskej spoločnosti Terminál kombinovanej dopravy (TKD) Dobrá, vrátane techniky, nehnuteľností, ďalší súvisiaci majetok, ako aj 428 vozňov intermodálnej prepravy.

Po elektronickej aukcii sa pristúpi v súčinnosti s investorom k finalizácii transakcie a ku konaniu na Protimonopolnom úrade SR. Z predaja 66 % akcií sa očakáva výnos vo výške asi 20 mil. eur. Napriek tomu, že ide o finančne menej komplikovanú operáciu, samotná príprava je vzhľadom na predmet transakcie takisto náročná.

Ing. Dušan VAKULA  
odbor stratégie



## The sale of ZSSK CARGO subsidiaries to be closed soon

**One year after the Government had approved the measure for the consolidation of rail freight transport in Slovakia and for the consolidation and further development of ZSSK CARGO the negotiations with the successful bidder in the international tender for the purchase of freight wagons and a 66% shareholding in Cargo Wagon, a. s., are coming to a close. Based on the evaluation of the submitted bids, the Swiss company Ahaus-Alstätter Eisenbahn Cargo AG (AAE) became the successful bidder in June.**

The transaction involves the sale of 12,344 freight wagons that are currently the property of ZSSK CARGO. The subsidiary Cargo Wagon, a. s., should pay more than EUR 216 million incl. VAT for the wagons. Besides, the investor is to pay EUR 7 million for the purchase of 66% shares in Cargo Wagon, a. s.

The transaction includes the leaseback of 8,218 wagons to ZSSK CARGO at a price of EUR 10.35 per wagon per day for a period of 8 years with an option of another extension. ZSSK CARGO will continue using those wagons for its own needs or for the needs of its customers and will be in charge of their regular maintenance and medium repairs. Inspecting repairs will be the responsibility of Cargo Wagon, a. s. The use of the remaining 4,126 wagons is left to the discretion of Cargo Wagon, a. s. These are mainly wagons which have poor usability in the market or are unusable with regard to their poor technical condition, age and high reconstruction costs. The Cargo Wagon, a. s. business model suggests that some of the wagons will be leased and the remainder will be written off the company's assets owing to their non-profitability.

### No impact on quality

The change in the ownership of the wagons will have no impact on the quality of services provided to the customers. ZSSK CARGO will still have wagons at its disposal that are sought after in the market today. Apart from the wagons leased back from Cargo Wagon, a. s., ZSSK CARGO will also make use of further wagons based on leasing and bank loan arrangements and of wagons leased from other lessors. After the approval of the transfer of wagons ownership to the subsidiary by the ZSSK CARGO General Assembly and the transfer of a portion of the shares to the investor, the necessary underlying documentation is now being prepared in order for the proceedings before the Slovak Antimonopoly Office (AMO) to be commenced. The transaction is expected to take effect by the end of this year, depending on the proceedings before the AMO. It is quite a complicated process to which further measures are linked that are indispensable for the successful completion of the transaction. In addition, we are currently preparing new settings of the processes and contractual relationships with the subsidiary after the completion of the transaction.

### Debt reduction

Funds gained through the transaction will, as contemplated in the government document, be preferably used to strengthen the financial situation of ZSSK CARGO. The aim is to repay the state financial loan by the end of 2016 and to reduce the liabilities towards banks so that by the end of 2016, the company's debt is reduced to 30%, compared to the status as of 31 December 2012.

Lower debt will positively affect the financial results of the company, thus creating better possibilities for the implementation of development projects, particularly in the technological area, and making the processes and activities more efficient. Project deliverables will also benefit the customers.

### The owner of AAE is VTG

In September, the company AAE was taken over by VTG, a prominent European company that is the largest private owner of freight wagons in Europe. VTG shares traded on the public capital markets have a market capitalization of over 400 million dollars.

The AAE takeover should take place after being approved by the competent antimonopoly authorities. The hitherto sole shareholder in AAE will hence become the largest shareholder in VTG. This strengthens the strategic and market position of the successful bidder - AAE - and opens up yet better opportunities for the placement of Cargo Wagon, a. s., wagons that will not be leased back to ZSSK CARGO.

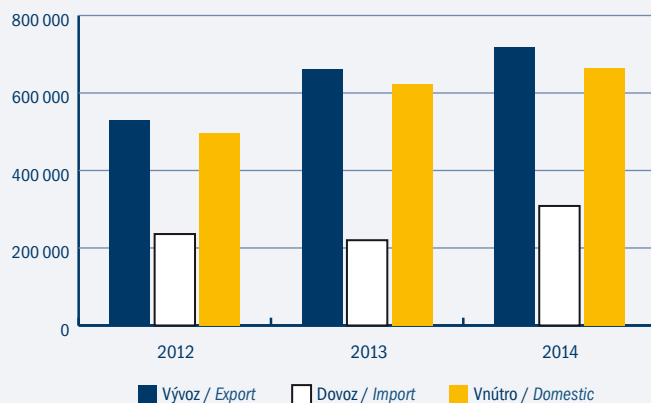
VTG's decision to enter into AAE and Cargo Wagon has further enhanced the significance and credibility of the entire transaction.

### ZSSK CARGO Intermodal

As far as the subsidiary ZSSK CARGO Intermodal, a. s., is concerned, the transaction documentation, on the basis of which the investors will submit their binding bids, is just being finalized. It is expected that an electronic auction for the sale of a 66-percent shareholding could be announced by ZSSK CARGO by the end of the year. ZSSK CARGO's contribution to the assets of the subsidiary will include the combined transport terminal (CTT) Dobrá, including technology, real estate, other related property as well as 428 wagons for intermodal transport. When being over, the electronic auction will be followed by the finalization of the transaction with the investor and by the proceedings before the Slovak Antimonopoly Office. The proceeds from the sale of 66% shares are expected to amount to approximately EUR 20 million. Although this is a less complicated transaction from a financial point of view, the preparation as such is rather tough with respect to the subject of the transaction.

**Preprava dreva ZSSK CARGO v segmentoch vnútro, dovoz a vývoz** oproti minulým rokom vykazuje výrazný nárast. Pri porovnaní objemov prepravy predstavuje nárast za obdobie január - august 2014 oproti roku 2013 okolo 12%, oproti roku 2012 o 34%. Tento nárast v prepravách je spôsobený veternou kalamitou, ktorá postihla v máji tohto roku rozsiahle územia najmä na strednom a severnom Slovensku. Po 10 rokoch sa veterná kalamita zopakovala nielen v oblasti Vysokých Tatier, ale zasiahla aj Nízke Tatry a Gemer.

Odhady zničených porastov už v počiatočnej fáze dosahovali čísla prevyšujúce kalamitu vo Vysokých Tatrách v roku 2004. Táto skutočnosť sa prejavila už od mesiaca jún zvýšenou nakládkou drevnej hmoty v postihnutých oblastiach. Je ale potrebné si uvedomiť, že Lesy SR ako rozhodujúci podnik, ktorý obhospodaruje okolo 50% lesného pôdneho fondu, zastavil plánovanú ťažbu dreva v iných oblastiach a presunul svoje kapacity na spracovanie kalamity. V konečnom dôsledku je tak v niektorých miestach nakládka dreva nižšia ako bežne po iné roky. Pre zabezpečenia pokrytia požiadavky na prepravu dreva sa po náročných rokovaniach so zákazníkmi a spolupracujúcimi dopravcami v zahraničí podarilo zorganizovať prepravu dreva v ucelených vlakoch vo vozňoch, ktoré poskytli iní držiteľia. Možno konštatovať, že táto spolupráca priniesla výsledky a za obdobie jún – september bolo len v týchto ucelených vlakoch prepravených 70 000 ton drevnej hmo-



Prepravy dreva ZSSK CARGO (okrem tranzitu) za 8 mesiacov príslušného roku (2012-14) v tonách.  
Volumes of timber transported by ZSSK CARGO (excluding transit) during 8 months of the respective year (2012-14) in tonnes.

ty. Prepravy boli smerované nielen cez „tradičnú“ PPS Bratislava východ, ale aj cez pohraničný priechod Čaňa – Hidasnémeti. V segmente dovoz eviduje ZSSK CARGO za 8 mesiacov roka 2014

# Májová kalamita spôsobila, že dreva sa vozí viac



## May's windstorm has caused an increase

**The transport of timber by ZSSK CARGO shows a significant increase in the domestic, import and export segments, compared to the previous years. When comparing the transport volume figures for January - August 2014 to those for 2013 and 2012, an increase of nearly 12% and 34%, respectively, was reached. Such an increase in the transport volumes was caused by the windstorm that hit large areas in central and northern Slovakia in May this year. After 10 years a windstorm recurred, hitting not only the High Tatras region but also the regions of the Low Tatras and Gemer.**

Yet the early windthrow estimates assumed values exceeding the calamity that had happened in the High Tatras in 2004. As early as June this resulted in the increased volume of timber loads in the affected regions. It should, however, be noted that Lesy SR (the Forests of the Slovak Republic), being the largest enterprise that manages nearly 50% of the forest land fund, ceased the planned timber harvesting in the

other regions and relocated its capacities to process the windthrow. Consequently, in some locations the timber load volumes are lower than usual in other years.

In order to satisfy the demand for timber transport, following tough negotiations with customers and cooperating carriers abroad, we managed to organise the transport of timber in block trains with wagons provided by other owners. It can be stated that this cooperation bears fruit; between June and September those block trains transported 70,000 tonnes of timber. The transit routes were directed not only through the "traditional" border crossing station Bratislava východ but also through the border crossing Čaňa – Hidasnémeti.

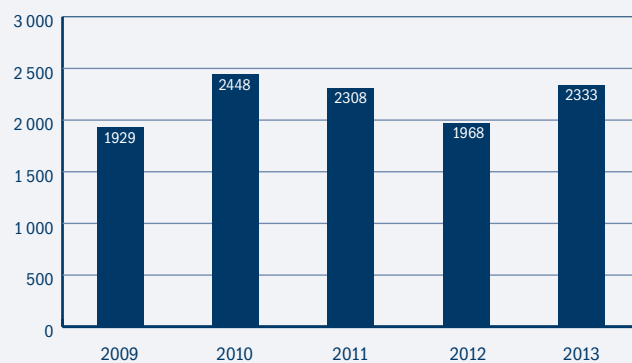
In the import segment, ZSSK CARGO recorded, for the first 8 months of 2014, a volume comparable with the full-year import volumes for 2012 and 2013. This figure is unfortunately influenced by adverse circumstances that are associated with the Ukrainian conflict and the uncertainty as to how the situation will develop; the customers have

objem porovnateľný s celoročnými objemami dovozu za roky 2012 a 2013. I tento ukazovateľ je bohužiaľ spôsobený nepriaznivými okolnosťami. V tomto prípade súvisí s konfliktom na Ukrajine a neistotou, ako sa bude situácia vyvíjať, takže odberatelia maximalizovali odbery z Ukrajiny, aby si zabezpečili dostatok suroviny na pokrytie výroby. Dnes nevieme presne povedať, ako sa bude situácia v dovoze vyvíjať do konca roka, ale posledné správy z Ukrajiny dávajú nádej, že sa situácia stabilizuje a aj budúci rok bude preprava v smere východ – západ v intenciách minulých rokov.

V segmente dovoz ZSSK CARGO na základe požiadavky zákazníka takisto v tomto roku zabezpečili prepravu drevnej hmoty z prihraničnej oblasti Čiech a v mesiacoch máj - júl sa po dlhých rokoch otvoril pohraničný priechod Horné Srnie - Vlársky průsmyk a začali sa prepravovať skupiny vozňov. Po vyhodnotení prepráv sa zákazník rozhodne, či aj v budúcnosti budú tieto prepravy pokračovať.

V segmente vnútro sa aktívnou obchodnou politikou podarilo rozprúdiť prepravu dreva v dvojnápravových vozňoch radu Es, ktoré boli dlhodobo nevyužívané. V súčasnosti sú tieto vozne plne využité a zároveň sa uvoľnili vozne radu Eas pre iné prepravy.

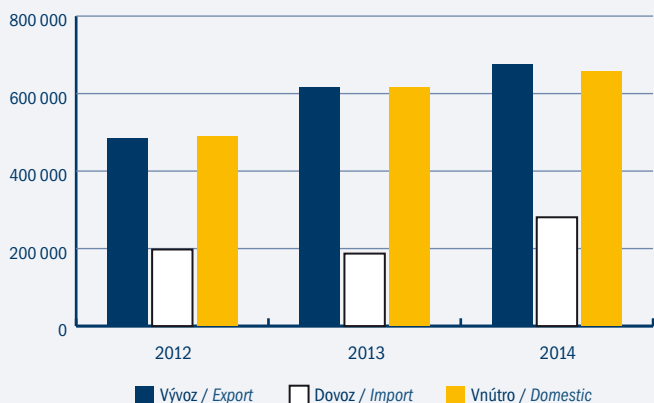
Čo sa týka budúcnosti – do konca tohto roka a niekoľko nasledujúcich mesiacov v roku 2015 ešte bude zvýšená preprava kalamitného dreva. Predpokladáme, že po tomto období sa preprava dreva vráti k objemu porovnateľným s predchádzajúcimi rokmi. Je pritom potrebné



Porovnanie objemov prepravy dreva ZSSK CARGO v rokoch 2009 – 2013 v tisícich ton.  
Comparison of the volumes of timber transported by ZSSK CARGO in the years 2009 to 2013 in thousand tonnes.

nadviazať na terajšie skúsenosti s organizovaním prepráv ucelených vlakov, ktoré sú nakladané vo viacerých tarifných bodoch a následne spojené do uceleného vlaku a prepravené do PPS. Niektorí zákazníci prejavili záujem pokračovať týmto spôsobom aj v budúcnosti a dáva to nádej na zachovanie a dokonca zvýšenie objemov prepráv v porovnaní s rokmi pred kalamitou.

Ing. Ľubomír KROTKÝ  
sekcija predaja



Prepravy dreva ZSSK CARGO (okrem tranzitu) v kap. 44 NHM (guľatina) za 8 mesiacov príslušného roku (2012-14) v tonách. Pri dovoze v roku 2014 došlo v porovnaní s predchádzajúcim rokom k nárastu dokonca až o 40%. Dôvodom sú vysoké odbory guľatiny z Ukrajiny kvôli politickej a ekonomickej neistote v ďalších mesiacoch.

Volumes of timber transported by ZSSK CARGO (excluding transit) in HGC Chapter 44 (round timber) during 8 months of the respective year (2012-14) in tonnes. In the import segment, an increase of almost 40% have been recorded in 2014, compared to the previous year. Such an increase has resulted from high volumes of timber purchased from Ukraine due to the political and economic uncertainty in the months to come.



## in timber transportations

thus maximised purchases from Ukraine in order to have a sufficient stock of raw material to satisfy the production requirements. Today we are still unable to anticipate how the import situation will develop until the end of the year, but the latest news from Ukraine gives us a hope that the situation will get stabilised and that next year the east-west transit will also follow the trends prevailing in the previous years.

In the import segment, this year ZSSK CARGO has at the request of the customer also provided the transport of timber from the Czech border region; during May to July the Horné Srnie - Vlársky průsmyk border crossing was reopened after many years and wagon groups began to be transported. After having assessed the transport volumes, the customer will decide whether or not continue with such transport.

In the domestic transport segment, the active sales policy has facilitated intensifying the transport of timber on two-axle wagons of the Es series that stayed unused for a long time. Currently, those wagons

are fully exploited, which has made wagons of the Eas series available for the transport of other goods.

As to the future, the intensified transport of windthrow will continue until the end of this year and then during several month in 2015. We expect that after that period the timber transport volumes will resume figures comparable to those for the preceding years. In this regard, it is necessary to draw on the hitherto gained experience with organising block trains that are loaded under different tariff categories and, subsequently, marshalled in a block train and transported to a border crossing station. Some customers have shown interest in continuing this way also in the future, which gives us a hope that the transport volumes will be preserved or even increased, compared to the years preceding the calamity.

Ing. Ľubomír KROTKÝ  
Sales Section



## Prepravy chemických produktov si vyžadujú náležitú pozornosť

**Viaceré produkty v komodite chémie sú nebezpečnými látkami, ktoré sa prepravujú na železnici v zmysle ustanovení Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID).**

Produkty v komodite chémie sa prepravujú pre chemické podniky, ktoré vyžadujú pravidelné dodávky surovín. Medzi najväčších a najvýznamnejších partnerov, ktorým ZSSK CARGO zabezpečuje prepravu vo vnútroštátnej preprave, v dovoze a vývoze, sú Slovnaft Bratislava, Duslo Šaľa, Fortischem Nováky, Slovalko Žiar nad Hronom, Strážske, Enviral Leopoldov a mnohé ďalšie. Na prepravu chemických produktov - napr. síry, čpavku (amoniaku), soli, plastov, pneumatík, hnojív, metanolu atď. využívajú zákazníci vozne radov Tds, Uadds, Zaes. V zmysle tarify ZSSK CARGO TR 1 (§ 15) medzi tovary z komodity chémie patria látky tr. 7 - rádioaktívny tovar, tr. 1 - výbušniny, rôzne kyseliny NHM 2801, 2806, 2807, 2808, 2809, 2814 a 291521. Cena tovaru sa počíta podľa všeobecných, prípadne osobitných tarifných ustanovení a príslušných tabuliek, pričom sa pripočítava prirážka 15%, keďže preprava nebezpečných tovarov si vyžaduje zvýšené náklady. Tieto látky sa prepravujú väčšinou v privátnych vozňoch ucelenými vlakmi a prejavujú o ne záujem aj iní železniční súkromní dopravcovia. Preto sa ZSSK CARGO snaží v týchto prepravách zabezpečiť kvalitné služby i konkurencieschopné ceny.

Komodita chémie má relatívne stabilnú pozíciu aj v tranzitných prepravách cez východnú hranicu s objemom asi 150 tis. ton ročne. Najviac objemu sa prepraví v dovoze a tranzite cez pohraničnú priechodovú stanicu (PPS) Čierna nad Tisou a Maťovce (metanol a benzén a iné). V týchto PPS sa tovar prekladá a v Čiernej nad Tisou sa aj prečerpáva v modernom prečerpávacom komplexe. Prečerpáva sa v ňom šesť skupín kvapalných komodít. Kapacita čerpačky je 450-500 metrov kubických za hodinu.

V Maťovciach na prekládku slúži aj preväzovňa vozňov, v ktorej sa neprekladá tovar, ale menia podvozky širokorozchodných (1520 mm) vozňov na podvozky s rozchodom 1435 mm. Preväzovňa vozňov Maťovce je jedinou v ZSSK CARGO a slúži od roku 1987. Jej kapacita dosahuje 88 previazaných vozňov za 24 hodín.

Ing. Zuzana VARGOVÁ  
Ing. Martina SURMÍKOVÁ  
sekcia predaja

## The transport of chemical products requires appropriate attention

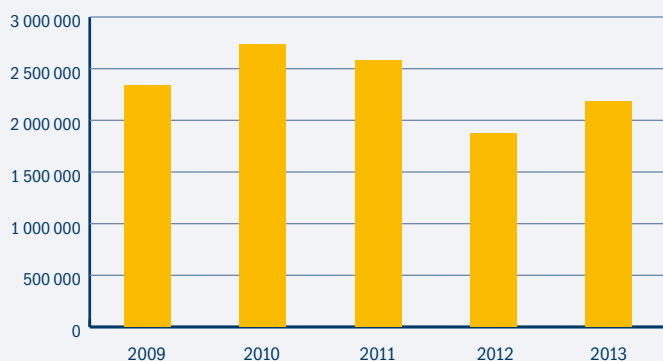
**Several of the items falling within the commodity chemical products are dangerous substances that are transported by rail in accordance with the provisions of the Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID).**

Chemical products are transported to chemical factories that require regular supplies of chemicals. The largest and key partners, to whom ZSSK CARGO provides transport services in the domestic transport, import and export segments, include Slovnaft Bratislava, Duslo Šaľa, Fortischem Nováky, Slovalko Žiar nad Hronom, Strážske, Enviral Leopoldov and many others. For transportations of the chemical products such as sulphur, ammonia, salts, plastic products, tyres, fertilisers, methanol, etc., wagons of the Tds, Uadds, Zaes series are used. According to the ZSSK CARGO Tariff, TR 1 (Section 15), chemical products include substances falling within Class 7 - radioactive goods, Class 1 - explosives, various acids HGN 2801, 2806, 2807, 2808, 2809, 2814 and 291521. The price of goods is calculated according to the general or specific tariff provisions and relevant tables while a 15% surcharge shall be added, as the transport of dangerous goods requires increased costs. Those substances are most often transported in private wagons by block trains, and other private rail carriers also show interest in their transport. Therefore, ZSSK CARGO uses its best endeavours to ensure the high quality of these services and competitive prices.

Chemical products have a relatively stable position also in transits through the eastern border, with a volume of roughly 150 thousand tonnes per year. Largest volumes of goods are transported within the import and transit segments through the border crossing stations (BCS) Čierna nad Tisou and Maťovce (methanol and benzene and other). At these BCSs the goods are transshipped and, in Čierna nad Tisou, even pumped in a modern pumping complex. Six groups of liquids are pumped using this facility. The pumping complex has a capacity of 450-500 cubic metres per hour.

For transshipment purposes, in Maťovce there is a bogie change workplace where the goods are not reloaded but broad-gauge wagon bogies (1,520 mm) are changed to bogies with a gauge of 1,435 mm. The bogie change workplace in Maťovce is the only such facility at ZSSK CARGO and has been in service since 1987. Its capacity reaches 88 changed wagon bogies per 24 hours.

Ing. Zuzana VARGOVÁ  
Ing. Martina SURMÍKOVÁ  
Sales Section

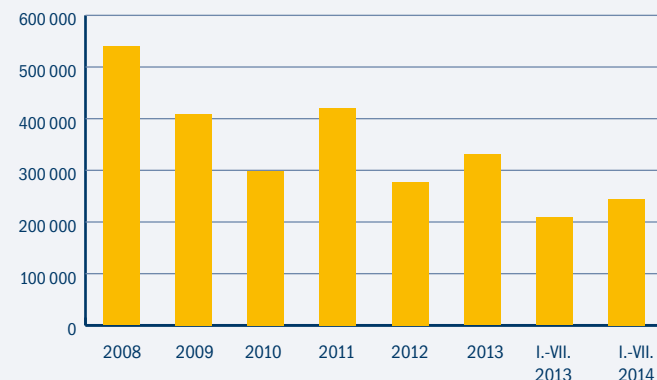


Vývoj preprav ZSSK CARGO v komodite chémie za roky 2009 - 2013 v tonách.  
Development of ZSSK CARGO transport volumes in the commodity chemical products for the years 2009 to 2013 in tonnes.

# Komodita potraviny má na železnici stále miesto

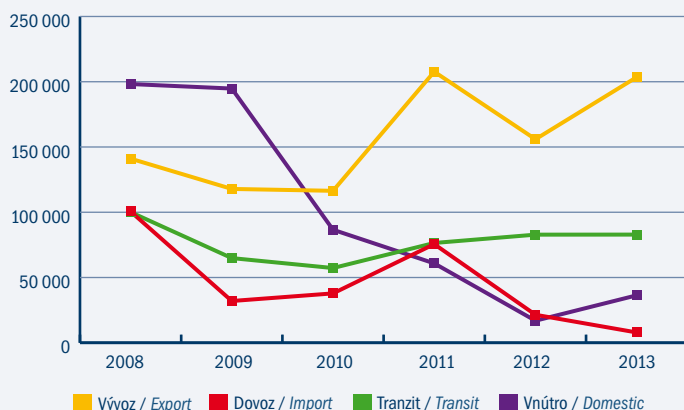
**Podiel potravín na celkovom objeme prepráv ZSSK CARGO zostáva už dlhodobo na úrovni jedného percenta. Objemy prepráv tejto komodity sa v rokoch 2008-2013 pohybovali v rozmedzí 330 až 530 tisíc ton s výrazne klesajúcim trendom v rokoch 2009 a 2010, čo bolo spôsobené nižšou úrodou a vysokými cenami agrárnych produktov v dôsledku celosvetovej potravinovej krízy.**

Typickými tovarmi komodity potraviny sú obilniny (predovšetkým pšenica a kukurica), olejnaté semená a plody, mlynárske výrobky, slad, rastlinné a živočíšne oleje a tuky, cukrová repa, melasa a škroby. Pomer medzi jednotlivými režimami prepravy – vnútro, dovoz, vývoz sa pred niekoľkými rokmi výrazne zmenil predovšetkým poklesom dovozu a vo vnútroštátnej konvenčnej preprave prechodom prepravy



Vývoj objemu prepravy ZSSK CARGO v komodite potraviny v tonách v rokoch 2008 až 2013 a porovnanie 8 mesiacov 2013 a 2014.

Development of ZSSK CARGO transport volumes in the commodity foodstuffs in tonnes in the years 2008 to 2013 and comparison of 8 months in 2013 and 2014.



Vývoj objemu prepravy potravín v ZSSK CARGO od roku 2008 do 2013 v jednotlivých režimoch v tonách.

Development of the volumes of foodstuffs transported by ZSSK CARGO between 2008 and 2013 in individual modes in tonnes.

cukrovej repy zo systému ACTS-kontajnerov na prepravu vo veľkých kontajneroch (sledované už ako intermodálna preprava) pre Slovenský cukrovar Sereď, kde každoročne repná kampaň predstavuje prepravu 70 – 80 tisíc ton.

Medziročné porovnanie celkových objemov potravín do augusta 2014 ukazuje, že v tomto roku došlo k navýšeniu objemov v porovnaní so sledovaným obdobím roku 2013 o vyše 17%.

Na prepravy tejto komodity ZSSK CARGO ponúka len obmedzený počet vozňov radu Hadgs, Eas a Tdgs. Z tohto dôvodu sa vývoz realizuje predovšetkým vo vozňoch cudzích železničných správ a súkromných vozňoch a to takmer výhradne ucelenými vlakmi, ktoré sú pre svoju efektívnosť veľkým lákadlom pre konkurenciu – súkromných železničných dopravcov. Zvýšiť konkurencieschopnosť ZSSK CARGO v týchto prepravách pritom pomohlo zavedenie nového regulačného rámca spolplatenia železničnej infraštruktúry v roku 2011.

Tohtoročná úroda v krajinách EÚ označujú poľnohospodári za dobrú, vysoká úroda je však poznačená nepriaznivým počasím, časté a trvalé dažde spôsobili nižšiu kvalitu zrna.

Ing. Denisa PELÉŠKOVÁ  
sekcia predaja

## Foodstuffs have a permanent place on the rails

**The share of foodstuffs in the total ZSSK CARGO transport volume remains 1 percent in the long term. In the years 2008 to 2013 the volumes of transport of this commodity ranged between 330 thousand tonnes and 530 thousand tonnes, with a considerably decreasing trend in 2009 and 2010, which was brought about by a lower crop yield and high prices of agricultural products owing to the global food crisis.**

The commodity foodstuffs typically include such goods as grain (above all wheat and maize), oilseeds and oleaginous fruits, milled products, malt, plant and animal oils and fats, sugar beet, molasses and starches. The proportion between the individual transport modes - domestic, import, export - significantly changed a few years ago, entailing in particular an import decrease and the changeover within domestic conventional transport from the system of sugar beet transport in ACTS containers to transport in large containers (monitored as intermodal transport) for the sugar refinery Slovenský cukrovar Sereď, where the beet campaign amounts annually to the transport of 70 – 80 thousand tonnes.

The year-to-year comparison of the total foodstuff volumes until August 2014 shows that this year the volumes have risen by more than 17%, compared to the reporting period in 2013.

ZSSK CARGO only provides a limited number of wagons of the Hadgs, Eas and Tdgs series for the transport of this commodity. Therefore, exports are made using mainly wagons of foreign railway companies and private wagons, almost exclusively by employing block trains, which are, thanks to their efficiency, found by the competitors - private railway operators - very attractive. The introduction of a new regulatory framework for railway infrastructure charges in 2011 has helped to enhance ZSSK CARGO's competitiveness in these transport services. This year's harvest is said to be rather good by farmers in the EU countries; the high yield was, however, marked by bad weather when frequent and long-lasting rains caused a lower grain quality.

Ing. Denisa PELÉŠKOVÁ  
Sales Section

**Ukrajinské železnice (UZ) patria k najvýznamnejším partnerom ZSSK CARGO. Práve cez pohraničné priechodové stanice Čierna nad Tisou/ Čop a Maťovce/ Užhorod z UZ prúdi najvyšší objem prepravy v porovnaní s ostatnými susediacimi železničnými správami. Preto aj ZSSK CARGO veľmi citlivo vníma dianie na Ukrajine. Do júla sa negatívny vplyv konfliktov a zlej hospodárskej situácie Ukrajiny na železničnú nákladnú dopravu, v miere, že by došlo k obmedzeniam či zastaveniu dopravy, nepotvrdili. Zmeny nastali v ďalších mesiacoch. V októbri sa situácia upokojuje, riziká však samozrejme trvajú.**

Rozhodujúcu časť tovarových tokov ZSSK CARGO cez uvedenú hranicu tvoria prepravy v smere východ – západ, a to najmä suroviny a polotovary pre hutníctvo v SR i okolitých krajinách. V prvom polroku 2014 že-

lezničná nákladná doprava nezaznamenala problémy, ktoré by ohrozili plynulosť preprav. V období od januára do augusta 2014 Cargo dokonca na vstupe cez slovensko-ukrajinskú hranicu prepravilo viac tovaru ako v porovnateľných obdobiach predchádzajúcich dvoch rokov. Je to ovplyvnené viacerými faktormi, ako napríklad priebeh zimy, predzásobenie zákazníkov, presmerovanie tokov tovaru a pod. Obavy z plynulosti železničnej nákladnej dopravy trvajú od začiatku roka, resp. najmä od polovice februára, kedy došlo k najväčšiemu stretom medzi demonštrantami a vládnyimi zložkami, ktoré vyústili do pádu prezidenta Janukovyča a vytvorenia novej dočasnej vlády s proeurópskym smerovaním. Nákladná doprava smerujúca z oblasti Doneckej, Prídneperskej, Juhozápadnej, Odeskej a Južnej dráhy na Ľvovskú dráhu (UZ je rozdelená na šesť regionálnych dráh, slovenské železnice susedia s Ľvovskou drá-

# Konflikt na Ukrajine ovplyvňuje železničnú nákladnú dopravu na Slovensku

## The Ukrainian conflict affects rail freight transport in Slovakia

**The Ukrainian Railways (UZ) belongs to the most important partners of ZSSK CARGO. Compared to the other neighbouring railways, the largest transport volume flows from the UZ through the border crossing stations Čierna nad Tisou/ Čop and Maťovce/ Užhorod. Therefore, ZSSK CARGO perceives the situation in Ukraine very sensitively. The adverse impact of the conflict and miserable economic situation in Ukraine on rail freight transport, to such extent as to restrict or halt traffic, had not been confirmed before July. Changes have come about in the further months. The situation has calmed down but, of course, the risks still persist.**

The major part of ZSSK CARGO goods that flows through the mentioned border crossings is made up of transports in the east-to-west direction, carrying above all raw material and semi-finished goods for the metallurgical sector in Slovakia and the surrounding countries. In the first half of 2014 the rail freight transport sector did not see any problems that could have threatened the smoothness of transport. Between January and August 2014 Cargo transported, at the entry through the Slovak-Ukrainian border, even more goods than in the comparable periods of the previous two years. This was influenced by several factors, such

Koncom septembra Ukrajinské železnice čiastočne obnovili železničnú dopravu vo východných oblastiach Ukrajiny (Donecká a Luhanská oblasť), kde bola na mnohých tratiach prerušená následkom antiteroristickej operácie (máj 2014 - začiatok septembra 2014) ukrajinskej armády. Rozhodujúce zriaďovacie železničné stanice nákladnej dopravy Doneckej dráhy (Jasinuvata, Debalcevo, Mikitovka), ale aj ďalších približne 45 rozhodujúcich nakladačích železničných staníc Doneckej dráhy sú však následkom bojových operácií značne poškodené. Záber je z mesta Jasinuvata, v ktorom sa nachádza jedna z najväčších zriaďovacích železničných staníc na Ukrajine.

At the end of September the Ukrainian Railways has partly resumed railway transport in the regions of eastern Ukraine (Donetsk and Luhansk regions), where the railway traffic was suspended on many tracks as a result of the anti-terrorist operation (May 2014 - beginning of September 2014) undertaken by the Ukrainian military. However, the military operations have caused considerable damage to the major freight transport marshalling yards and stations of the Donetsk railways (Jasinuvata, Debalcevo, Mikitovka), as well as to another 45 key loading stations under the administration of the Donetsk railways. The picture was taken in the town of Jasinuvata, where one of the largest Ukrainian marshalling yards is located.



hou) bola v tom čase úplne presmerovaná. - **Napriek nutnému presmerovaniu určitých tovarových tokov, až na niekoľko hodinové zdržanie spôsobené odklonmi mimo oblasti juhozápadnej Ukrajiny bola doprava nákladných vlakov plynulá,** - komentuje udalosti z konca zimy generálny zástupca ZSSK CARGO na Ukrajine Ing. Jozef Virba.

Následný vývoj v marci, apríli a ďalších mesiacoch na Ukrajine už bol poznačený obsadením Krymu ruským vojskom a vojnovým stavom vo východnej časti krajiny, keď tzv. separatistické jednotky obsadili časti územia s niekoľkými väčšími mestami (Doneck, Lugansk).

S dôsledkami nepokojov v uvedenej oblasti, ktoré už zapríčiňovali obmedzenie funkčnosti UZ, sa železničná doprava pravidelnejšie stretávala v treťom štvrtroku. Tovar naložený vo vozňoch nebolo možné prepraviť z miesta nakládky k príjimateľovi. Pri dlhodobom výpadku dodávok ku koncovým odberateľom treba podľa úseku obchodu ZSSK CARGO rátať s rizikom, že zákazníci budú hľadať náhradné riešenia, napr. prepravy po inej trase, resp. z iných zdrojov, čo by mohlo znamenať pre spoločnosť stratu výkonov. - **Pri opätovnom náhlom „rozbehnutí“ prepráva bude zase plynulosť prepráv limitovaná kapacitami ZSSK CARGO, zahraničných dopravcov, infraštruktúry, prekládkových a vykládkových zariadení a podobne,** - vysvetľuje J. Virba a dodáva, že s vysokou nerovnomernosťou dobehu záťaže na ukrajinsko-slovenskú hranicu ZSSK CARGO zápasí v podstate od začiatku roka. Na ukrajinskej strane hranice sa pomerne pravidelne hromadia naložené vozy, no kapacity ZSSK CARGO i siete ŽSR, hoci sú využívané na maximum, nedokážu zo dňa na deň nerovnomerný dobeh zvládnuť. - **Zatiaľ však bol stále nadmerný objem vozňov v priebehu pár dní „rozpustený“ a tovar prepravený k zákazníkom. Z prevádzkového hľadiska to nie je jednoduché zvládnuť, ale podobné situácie poznáme aj z minulosti a pristupujeme k nim zodpovedne,** - prízvukuje J. Virba.

Vývoj na Ukrajinskej železnici je pritom ovplyvnený aj viacerými inštitucionálnymi zmenami a procesmi. V UZ došlo v marci k výmene na poste generálneho riaditeľa, v septembri bol potom designovaný generálny riaditeľ B. J. Ostapjuk zbavený kompetencií a zastupuje ho prvý námestník M. I. Blank. Do úvahy treba brať aj organizačnú reformu samotných



Prevádzku na traťovom úseku Ilovajsk – Kutejnikovo v Doneckej oblasti pozastavil 23. júna výbuch nástražného systému. Explózia nastala v čase, keď po trati prechádzal nákladný vlak, pričom 14 naložených vozňov sa vykoľajilo. Podobných incidentov sa v letných mesiacoch vo východnej časti krajiny odohralo viacero.

Traffic on the Ilovajsk – Kutejnikovo track section in the Donetsk region was disrupted by a booby-trap explosion on June 23. The explosion happened at the time when a freight train was moving on the track, causing the derailment of 14 loaded wagons. During the summer there were a number of similar incidents in the eastern regions of the country.

železníc, z ktorých sa má stať od budúceho roka verejná akciová spoločnosť so 100-percentnou účasťou štátu. Priamy vplyv týchto procesov na dopravu a prepravu však samotná Ukrajina odmieta, čo potvrdzuje aj generálny zástupca Carga na Ukrajine. Prevádzka jednoducho absorbuje aj veľké premeny takpovediac za pochodu.

Vzhľadom na aktuálny vývoj na Ukrajine ostáva veriť, že objemy prepráv cez slovensko-ukrajinskú hranicu, ktoré v treťom štvrtroku zaznamenávajú určité výkyvy, sa v čo najkratšom čase vrátia do obvyklých hodnôt.

Ing. Rudolf KUBIŠ  
Ladislav JANDOŠEK

as the course of the winter, stockpiles created by customers, redirected flows of goods, etc.

Concerns about the smoothness of rail freight transport have been present since the beginning of the year, more specifically since the middle of February, when there were severest clashes between the protesters and the government troops, resulting in the overthrow of President Yanukovich and the formation of a new temporary pro-European cabinet. Freight transport running from the regions of the Donetsk, Pridneprovsk, Southwest, Odessa and Southern railways to the Lvov railways (UZ is divided into six regional railways, of which the Lvov railways border the Slovak railways) was entirely rerouted at that time. - **Despite the forced redirection of certain goods flows, except for few-hour delays caused by diversions from the region of southwestern Ukraine, the freight train traffic was smooth,** comments Ing. Jozef Virba, ZSSK CARGO general representative in Ukraine, on the developments in the region at the end of the winter.

The subsequent developments in Ukraine in March, April and the further months were marked by the occupation of Crimea by the Russian army and the state of war in eastern Ukraine, when the so-called separatist troops took control of some parts of the territory including a few large cities (Donetsk, Lugansk).

Railway transport was facing the consequences of the disturbances in the mentioned region, which had already limited the operations of UZ, more often in the third quarter. Goods loaded on wagons were impossible to transport from the loading location to the consignee. In the case of long-term suspension of supplies to end customers, it is necessary, according to the ZSSK CARGO Trade Division, to take account of the risk that the customers will seek alternative solutions, such as transports on other routes or from other sources, which might entail a loss of transport orders for the company. - **After the transports are suddenly “set in motion” again, the transport smoothness will then be limited**

**by ZSSK CARGO's capacities as well as those of foreign carriers, the infrastructure, the transshipment and unloading facilities, and so on,**

- explains J. Virba, adding that ZSSK CARGO has been, in fact, faced with a considerably uneven distribution of load rundown on the Ukrainian-Slovak border since the very beginning of the year. On the Ukrainian side of the border, loaded wagons pile up quite often, but the capacities of ZSSK CARGO and of the ŽSR network cannot cope with such uneven load rundown, despite being exploited to the maximum. - **So far we have always managed to “melt” accumulated volumes of wagons within a few days, and to transport the goods to the customers. From an operational point of view, it is quite a tough task, but we know similar situations from the past and tackle them responsibly.** - underlines J. Virba.

The development in the Ukrainian railways is influenced by a number of institutional changes and processes. In March a change occurred in the position of the UZ director general; in September CEO B. J. Ostapjuk was deprived of his competences and, since then, first deputy director M. I. Blank has been acting in his capacity. Consideration should also be given to the organizational reform of the railways as such, leading to their transformation as of the next year into a public joint-stock company in which the state holds a 100-percent stake. Ukraine itself does not admit the direct impact of those processes on freight transport, which is also confirmed by the general representative of Cargo in Ukraine. The traffic simply absorbs even large transformations on the fly. Considering the current situation in Ukraine, there is nothing for us just to believe that the volumes of transport through the Slovak-Ukrainian border, which show certain fluctuations in the third trimester, will shortly return to normal values.

Ing. Rudolf KUBIŠ  
Ladislav JANDOŠEK

# Podpora prepravy jednotlivých zásielok a skupín vozňov

Železničná nákladná doprava je všeobecne považovaná za vhodný typ dopravy pri prepravách tovarov vysokých objemov na veľké vzdialenosti. Ako technologicky i nákladovo najvýhodnejšie sa prirodzene javia prepravy tovaru v ucelených vlakoch. Na prepravnom trhu je však aj veľký balík tovarov, ktoré musia byť prepravované ako jednotlivé vozňové zásielky, príp. skupiny vozňov. Kedysi rozsiahla služba unitárnych železníc, ktorá vyžadovala početné ľudské zdroje a rozsiahle technické a zriaďovacie kapacity, však postupne upadala. Jednak sa znižoval objem prepravy tovaru ako taký, jednak tieto zásielky vo veľkej miere prechádzali a prechádzajú na cestu.

Preprava jednotlivých vozňov bola vždy technologicky i nákladovo najnáročnejšou prepravnou službou a bývalí „národní“ železniční dopravcovia ju vykonávali za cenu pokrývajúcu stratu ziskom z prepravy ucelených vlakov. Dnes však už nie je priestor na podobné hospodárenie. Noví dopravcovia po liberalizácii železníc v zásade realizujú vozbú len lukratívnych ucelených vlakov a jednotlivé zásielky, príp. skupiny vozňov ostali na pleciach bývalého „národného“ dopravcu. ZSSK CARGO je jedinou železničnou spoločnosťou na Slovensku, ktorá zabezpečuje komplexnú prepravu tovaru formou nie len ucelených vlakov, ale aj skupín vozňov a jednotlivých vozňových zásielok s ich zvozom a rozvozom manipulačnými vlakmi pri dodržaní takmer celoplošnej obslužnosti územia.

## Motivácia pre zákazníkov

Aj ZSSK CARGO stála a stojí pred úlohou zefektívniť prepravu, ktoré sa nevykonávajú formou ucelených vlakov. Ide o zaujímavú časť prepravného trhu a spoločnosť chce o ňu bojovať. Preto v roku 2013 vo firme pristúpili k opatreniam, ktorých zámerom bolo zákazníkov motivovať k takej nakládke, ktorá prinesie úsporu obidvom stranám. Zákazníkovi, ktorý s ohľadom na svoje možnosti, technológiu, obchodné vzťahy a pod. môže a je ochotný si organizovať prepravu vozňových zásielok tak, aby vytváral skupiny vozňov, ponúka ZSSK CARGO výhodnejšiu cenu za prepravu už priamo v tarife. To znamená, že pri preprave skupiny 5 a viac vozňov vo vnútroštátnej preprave, dovoze a vývoze je zákazníkovi poskytnutá automaticky 4-percentná zľava z tarifnej ceny, prípadne z ceny poskytovanej formou percentuálnej

zrážky z tarifnej ceny (uvedené neplatí pre prepravu prázdnych vozňov a koľajových vozidiel na vlastných kolesách).

Zákazníci tento krok vítajú a postupne sa rozrastá počet dopravcov, ktorí uvedený spôsob prepravy využívajú. V tomto roku môžeme vlastne prvýkrát porovnávať. Zatiaľ čo za obdobie január až august 2013 bolo s využitím uvedeného opatrenia prepravených okolo 1,640 mil. ton tovaru, v rovnakom období roku 2014 sa tento objem zvýšil na približne 1,770 mil. ton.

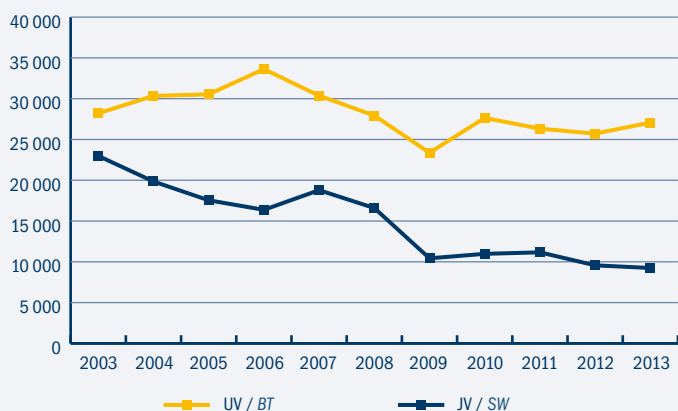
## Zľavy pre ľahké tovary

Ďalšou formou podpory jednotlivých vozňových zásielok je cenová podpora preprav ľahkého tovaru. Nie každý zákazník má možnosť pri nakládke využiť ložnú hmotnosť železničného vozňa. Niektoré materiály majú takú nízku mernú hmotnosť, že aj pri maximálnom vyplnení priestoru vozňa je využitý len zlomok jeho únosnosti.

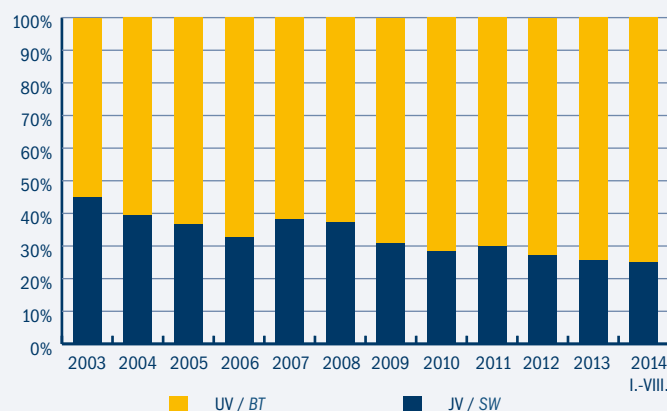
ZSSK CARGO chce zákazníkom dokázať, že aj také tovary je vhodné prepravovať po železnici. Priamo do tarify spoločnosť zapracovala nové sadzobníky pre ľahké tovary, v ktorých ponúka cenu za prepravu porovnateľnú s kamiónovou dopravou. Uvedené vozňové ceny je možné použiť vo vnútroštátnej preprave, ako aj v dovoze i vývoze, pokiaľ je tovar s hmotnosťou maximálne 6 ton naložený do priestorovo využitého, ale hmotnostne nevyťaženej dvojnápravového vozňa ZSSK CARGO (bližšie podmienky sú uvedené v TR 1). Napríklad pri preprave 6 t tovaru na vzdialenosť 200 km vo vnútroštátnej preprave by zákazník pri použití bežnej tarifnej ceny a minimálnej tarifnej hmotnosti zaplatil 223,60 eur za vozeň, pri použití uvedenej novinky len 176 eur za vozeň.

Zapracovanie podpory preprav skupín vozňov a ľahkých tovarov priamo do tarify bolo prejavom vôle ZSSK CARGO udržať na železnici aj tovary, ktoré nie je možné prepravovať v ucelených vlakoch a prejavom vôle bojovať o tieto zásielky na prepravnom trhu. Skutočnosť, že zákazníci túto snahu privítali a využívajú ju, spoločnosť a utvrdzuje v presvedčení, že jednotlivé zásielky a skupiny vozňov stále na železnici patria.

Ing. Rudolf KUBIŠ  
sektoria marketingu



Vývoj objemu prepravy ZSSK CARGO v ucelených vlakoch (UV) a jednotlivých vozňoch (JV) v rokoch 2003 – 2013 (tis. t)  
Development of the volume of transport in block trains (BT) and single wagons (SW) in 2003 to 2013 (thousand tonnes)



Vývoj podielu preprav v ucelených vlakoch (UV) a jednotlivých vozňoch (JV) v rokoch 2003 – 2014 (%)  
Development of the share of transport in block trains (BT) and single wagons (SW) in 2003 to 2014 (%)



## ZSSK CARGO supports the transport of single consignments and wagon groups

**Rail freight transport is generally considered a suitable type of transport for the conveyance of goods of large volumes for long distances. The transport of goods in block trains naturally appears to be most advantageous, both from technological and economical point of view. In the transport market there is, however, a great number of goods that must be transported as single wagon consignments or wagon groups. The formerly wide services of the unitary railway undertaking that required a lot of manpower and large technical and marshalling capacities were gradually declining. On the one hand, the volume of transported goods as such was decreasing and, on the other hand, the consignments were and still are largely shifted to the road.**

The transport of single wagons had always been the most costly and technologically demanding transport service and the former "national" rail carriers performed it at a loss covered by the profit on transport in block trains. Today, however, there is no room for such management. After the liberalisation of the railways new carriers basically operate only lucrative block trains while single consignments or wagon groups have remained on the shoulders of the former "national" carrier. 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 wagon consignments that are collected and distributed in handling trains while ensuring the servicing of almost the whole territory.

### **Motivation for customers**

It was and still is a task for ZSSK CARGO to make more efficient transport services that are not performed through block trains. It is an attractive part of the transport market and the company wants to fight for it. Thus, in 2013, the company took measures aimed at motivating customers to make such loading of goods that brings savings to both sides. A customer who, with respect to their possibilities, technology and business relations, etc., is able and willing to organise the transport of wagon consignments so as form wagon groups, is offered by ZSSK CARGO a more favourable transport price directly within the tariff. This means that for the domestic transport, import and export of 5 or more wagons a customer is automatically offered a 4% discount on the tariff price

or on the price offered as a percentage reduction in the tariff price (this does not apply to the transport of empty wagons and rolling stock). Customers welcome this measure and the number of carriers utilising the mentioned mode of transport has been gradually growing. This year we can, in fact, make comparison for the first time. While nearly 1.640 million tonnes of goods were transported utilising the said measure from January to August 2013, this volume rose to approximately 1.770 million tonnes during the same period in 2014.

### **Discounts for light goods**

Another form of supporting single wagon consignments is discount on the transport of light goods. Not every customer has the possibility to employ the loading capacity of a rail wagon. The specific weight of some materials is so low that despite the wagon space being filled as much as possible, only a fraction of its loading capacity is used. ZSSK CARGO wants to prove to the customers that the transport by rail of such materials is advantageous as well. New rates of charges for light goods have been incorporated directly in the Tariff, where the offered transport charges are comparable to those for truck transport. The mentioned wagon rates can be used within domestic transport, import and export, provided that goods of a weight of not more than 6 tonnes are loaded on a ZSSK CARGO two-axle wagon that is spatially used up but whose loading capacity is not fully exploited (more detailed conditions are laid down in TR 1). For example, when transporting 6 tonnes of goods for a distance of 200 km in domestic transport, a customer would pay EUR 223.60 per wagon if the standard tariff rate and the minimum tariff weight are applied and only EUR 176 per wagon if the mentioned more advantageous tariff rate is applied. The incorporation of support for the transport of wagon groups and light goods directly into the tariff expresses the goodwill of ZSSK CARGO to keep goods which cannot be transported in block trains on the railway and also its effort to tender for such consignments on the transport market. The fact that the customers welcome and utilise this effort convinces the company to believe that single consignments and wagon groups still belong on the rail.

Ing. Rudolf KUBÍŠ  
Marketing Section

# Logistické vlaky sú certifikovaným produktom, ktorý pravidelne preveruje audit

**Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) zaviedla už pred vyše desaťročím produkt logistické vlaky a doteraz je jediným dopravcom na sieti ŽSR s takouto službou. Logistické vlaky sú vlaky s najvyššou prioritou v nákladnej doprave, s garanciou dodržania času prepravy a garanciou prístavby vozňov u zákazníka. Pre dodržanie uvedených záruk má každý logistický vlak navyše pevné nástupy vlakových čiat. Pre logistické vlaky bol zavedený systém manažérstva kvality a spoločnosť na tento produkt vlastní certifikát kvality ISO 9001. V pravidelných intervaloch oprávnenosť certifikátu preveruje externá certifikačná spoločnosť, resp. vykonáva kontrolu dodržiavania požiadaviek normy ISO 9001 v danom produkte.**

## Garancia parametrov prepravy

Aby ZSSK CARGO mohla garantovať čas prepravy vlaku, uzatvorila so správcom infraštruktúry dohodu, ktorou sa obe strany zaviazali dodržiavať dohodnuté parametre pri preprave logistického vlaku. Pri logistikom vlaku je garantovaná včasná výprava a príchod vlaku do cieľovej stanice pri dodržaní základných podmienok prepravy zo strany zákazníka. V prípade, že zákazník dodrží dohodnuté technologické postupy pre správne fungovanie celého procesu prepravy logistického vlaku, a to najmä dodržanie dohodnutých časov preberania a odovzdania vozňov (súpravy) a dokumentácie poskytovanej zo strany zákazníka (nákladné listy a sprievodné listiny), má zaručené parametre prepravy logistického vlaku.

## Kontrolné body

Ďalšou výhodou logistického vlaku je skutočnosť, že spracovanie a jazda každého logistického vlaku je priebežne monitorovaná v kontrolných bodoch s následným vyhodnocovaním. V prípade nesplnenia kvalitatívnych ukazovateľov vlaku ZSSK CARGO prijíma nápravné opatrenia. Tieto kontrolné a meracie body prepravného procesu slúžia pre verifikáciu poskytovaných služieb prepravy logistického vlaku. Spravidla sú stanovené vo východiskových, cieľových a pohraničných priechodových staniciach.

## Certifikované pracoviská

V prípade, že vlak navrhovaný na zaradenie medzi logistické vlaky nemá meracie a kontrolné body, ktoré sú zaradené medzi tzv. certi-

fikované pracoviská, musia sa tieto v čo najkratšom čase pripraviť na plnenie náležitých povinností. Príprava spočíva vo výškolení zamestnancov daného pracoviska a následnom zaradení do zoznamu certifikovaných pracovísk. Prostredníctvom interných, resp. externých auditov sa priebežne preveruje plnenie povinností certifikovaného pracoviska a dodržiavanie požiadaviek normy ISO 9001. Základné podmienky, ktoré musí nákladný vlak spĺňať na to, aby bol zaradený do produktu „logistické vlaky“, je pravidelná trasa vlaku, kategória vlaku (ucelený vlak) a prevádzkové predpoklady na realizáciu.

## 29 logistických vlakov

V súčasnosti má ZSSK CARGO v produkte logistické vlaky zaradených 29 vlakov. Spoločnosť realizuje vnútroštátne aj medzinárodné prepravy pre zákazníkov ako VW Bratislava, PSA Trnava, Continental Púchov, US Steel, Carmeuse Slovakia, Slovnaft, Mondi SCP, Dolvap Varín a pre operátorov kombinovanej dopravy Maersk a Rail Cargo Operator – CSKD. Zaraďovanie, resp. vyradovanie logistických vlakov do/z produktu je vykonávané priebežne pri zmenách grafikonu vlakovej dopravy (GVD) v závislosti od požiadaviek zákazníkov. V najbližšom období nie sú v zozname logistických vlakov plánované žiadne výrazné zmeny vzhľadom k pripravovanej úprave súčasného nastavenia produktu. V produkte logistické vlaky je dvakrát ročne vykonávaný prieskum spokojnosti zákazníkov s poskytovanými službami. Pri poslednom prieskume za prvý polrok 2014 sa dosiahla hodnota spokojnosti zákazníkov 1,6, pričom sa spokojnosť hodnotí ako v škole, na stupnici 1-5.

## Nový model služby

S cieľom zvyšovania kvality poskytovaných služieb v produkte logistické vlaky sa v súčasnosti pracuje na novom modeli tohto produktu, kde sa spoločnosť chce zamerať nielen na logistické prepravy, u ktorých jediným kritériom je iba čas prepravy, resp. včasný príchod do stanice určenia, ale aj na iné kvalitatívne ukazovatele, ako sú napríklad čistota vozňov, prístavba vozňov (požadované množstvo, rad, ...) a pod., podľa požiadaviek zákazníkov. Týmto krokom chce Cargo zaťtraktívniť samotný produkt a osloviť širší okruh zákazníkov.

Ing. Jaroslav KREMENÁK  
sekcia technicko-technologickéj prípravy prevádzky

# Logistic trains - certified product audited on a regular basis

**Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) introduced the logistic trains product over a decade ago, and is still the only carrier using the ŽSR network that provides such a service. Logistic trains are trains given the highest priority in freight transport, with a guarantee of complying with the transport time and a guarantee of the wagons being shunted onto the customer's siding. To meet the above-mentioned guarantees, there are fixed arrivals**

**of train crews for each logistic train. A system of quality management has been put in place for logistic trains, and the company holds an ISO 9001 quality certificate for this product. The rightfulness of the certificate is periodically verified by an external certification firm that checks compliance with the ISO 9001 requirements for the particular product.**

# Zoznam certifikovaných vlakov ZSSK CARGO v GVD 2013/2014, stav k 01.09.2014

List of certified trains for 2013/2014 TTT, (As of 1 September 2014)

| Vlak / Train                                                                        | Východová stanica / Forwarding station | Vstupná pohraničná priecho-<br>dová stanica / Entrance border<br>crossing station | Výstupná pohraničná priecho-<br>dová stanica / Exit border<br>crossing station | Cieľová stanica / Destination<br>station |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| Certifikované logistické vlaky / Certified logistic trains                          |                                        |                                                                                   |                                                                                |                                          |
| Nex 46 386                                                                          | Trnava (00:39)*                        |                                                                                   | (01:33)* Devínska Nová Ves                                                     | (09:57) Gevrey FR                        |
| Nex 48 109                                                                          | Trnava (09:03)*                        |                                                                                   | (10:09)* Devínska Nová Ves                                                     | (08:12) Livorno IT                       |
| Nex 48 113                                                                          | Trnava (09:03)*                        |                                                                                   | (10:09)* Devínska Nová Ves                                                     | (06:19) Parma IT                         |
| Nex 48 292                                                                          | Trnava (11:05)*                        |                                                                                   | (12:14)* Devínska Nová Ves                                                     | (18:00) Gevrey FR                        |
| Nex 48 298                                                                          | Trnava (11:05)*                        |                                                                                   | (12:14)* Devínska Nová Ves                                                     | (17:00) Gevrey FR                        |
| Nex 48 994                                                                          | Trnava (19:30)*                        |                                                                                   | (20:53)* Kúty                                                                  | (18:40) Gelsenkirchen-Bismarck DE        |
| Nex 48 996                                                                          | Trnava (19:30)*                        |                                                                                   | (20:53)* Kúty                                                                  | (21:03) Gelsenkirchen-Bismarck DE        |
| Nex 48 302                                                                          | Devínska Nová Ves (17:52)*             |                                                                                   | (18:33)* Kúty                                                                  | (08:43) Falkenberg DE                    |
| Nex 48 336                                                                          | Devínska Nová Ves (04:53)*             |                                                                                   | (05:37)* Kúty                                                                  | (19:39) Falkenberg DE                    |
| Nex 47 306                                                                          | Púchov (21:12)*                        |                                                                                   | (21:25)* Lúky pod Makytou                                                      | (23:32) Hannover DE                      |
| Nex 47 307                                                                          | Hannover DE (20:58)                    | Lúky pod Makytou (00:04)*                                                         |                                                                                | (00:18)* Púchov                          |
| Nex 48 701                                                                          | Valašské Meziříčí ČR (16:00)           | Lúky pod Makytou (19:58)*                                                         |                                                                                | (20:13)* Púchov                          |
| Nex 48 638                                                                          | Devínska Nová Ves (22:30)*             |                                                                                   | Devínska Nová Ves (22:36)                                                      | (00:50) Wien Zvbf AT                     |
| Nex 48 658                                                                          | Devínska Nová Ves (19:51)*             |                                                                                   | Devínska Nová Ves (19:57)                                                      | (23:39) Wiener Neustadt AT               |
| Nex 48 659                                                                          | Wiener Neustadt AT (00:48)             | Devínska Nová Ves (03:10)                                                         |                                                                                | (03:16)* Devínska Nová Ves               |
| Pn 49 770                                                                           | Žilina Teplička (03:58)*               |                                                                                   | (04:41)* Čadca                                                                 | (07:12) Ostrava – Kunčice CZ             |
| Pn 51 154                                                                           | Turňa nad Bodvou (13:19)*              |                                                                                   |                                                                                | (14:17)* Slavec Jaskyňa                  |
| Pn 52 101                                                                           | Kostoľany n. H. (15:02)*               |                                                                                   |                                                                                | (16:24)* Haniska pri Košiciach           |
| Pn 53 101                                                                           | Stožok (21:18)*                        |                                                                                   |                                                                                | (06:59)* Kapušany pri Prešove            |
| Pn 51 530                                                                           | Čierna nad Tisou (04:45)*              |                                                                                   |                                                                                | (11:11)* Lisková                         |
| Certifikované vlaky kombinovanej prepravy / Certified trains for combined transport |                                        |                                                                                   |                                                                                |                                          |
| OPERÁTOR / OPERATOR: MAERSK                                                         |                                        |                                                                                   |                                                                                |                                          |
| Nex 40 736                                                                          | Soroksár HU (12:00)                    | Štúrovo (04:13)*                                                                  | (07:56)* Kúty                                                                  | (06:13) Bremerhaven DE                   |
| Nex 40 737                                                                          | Bremerhaven DE (20:41)                 | Kúty (19:21)*                                                                     | (22:29)* Štúrovo                                                               | (00:50) Soroksári út HU                  |
| Nex 40 738                                                                          | Soroksár HU (17:21)                    | Štúrovo (02:00)*                                                                  | (05:04)* Kúty                                                                  | (04:00) Bremerhaven DE                   |
| Nex 41 340                                                                          | Bratislava Pálenisko (16:38)*          |                                                                                   | (18:07)* Kúty                                                                  | (15:28) Bremerhaven DE                   |
| Nex 41 752                                                                          | Bratislava Pálenisko (16:38)*          |                                                                                   | (18:07)* Kúty                                                                  | (01:51) Mělník ČR                        |
| Nex 41 753                                                                          | Mělník ČR (19:20)                      | Kúty (02:20)*                                                                     |                                                                                | (03:33)* Bratislava Pálenisko            |
| OPERÁTOR / OPERATOR: Rail Cargo Operator - CSKD                                     |                                        |                                                                                   |                                                                                |                                          |
| Nex 41 842                                                                          | Žilina zr.st. (19:44)*                 |                                                                                   | (20:14)* Čadca                                                                 | (22:53) Zebrydowice PL                   |
| Nex 41 843                                                                          | Zebrydowice PL (16:00)                 | Čadca (22:47)*                                                                    |                                                                                | (23:24)* Žilina zr.st.                   |

Poznámka: Stanice označené hviezdíčkou sú súčasne kontrolnými meracími bodmi pre certifikovaný produkt.

Note: Asterisked stations are at the same time measurement checkpoints for the certified product.

In order to be able to guarantee the train transport time, ZSSK CARGO has entered into an agreement with the infrastructure manager under which both parties are bound to abide by the agreed parameters in the transport of logistic trains. In case of a logistic train, the timely dispatch and arrival of the train at its final destination are guaranteed, provided that the basic transport conditions are met by the customer. Provided and to the extent that the customer complies with the agreed technological procedures for the correct functioning of the entire logistic train transport process, in particular complying with the agreed times for the takeover and handover of the wagons (train set) and the documentation that is required to be furnished by the customer (consignment notes and cover documents), the logistic train transport parameters are guaranteed. Another advantage of a logistic train is the fact that the handling and running of each logistic train are permanently monitored at the checkpoints, with a subsequent evaluation being made. If the qualitative parameters of a train are not met, ZSSK CARGO takes corrective measures. Currently, the ZSSK CARGO logistic trains product includes 29 trains.

The company provides inland and international transports for customers such as VW Bratislava, PSA Trnava, Continental Púchov, US Steel, Carmeuse Slovakia, Slovnaft, Mondi SCP, Dolvap Varín and for the combined transport operators Maersk and Rail Cargo Operator – ČSKD. The inclusion or exclusion of logistic trains in/from the product is carried out from time to time upon changes to the train traffic timetable (TTT), depending on the customers' requirements. In order to improve the quality of the services provided as part of the logistic trains product, a new model of this product is currently being prepared; the company wants to focus not only on logistic transports where the only criterion is the transport time or timely arrival at the destination station but also on other qualitative parameters, such as wagon cleanliness and availability (required number, series, etc.) according to the requirements of customers.

Ing. Jaroslav KREMENÁK  
Section of Technical and Technological Preparation of Operations

# Elektronická výmena dát znamená ďalší krok bližšie k zákazníkovi

**ZSSK CARGO je opäť o krok bližšie k zákazníkovi. Od apríla tohto roku spoločnosť sprístupnila aplikáciu EDI – Elektronická výmena dát, čo je moderný spôsob komunikácie so zákazníkmi, pri ktorej dochádza k výmene dát podľa vopred dohodnutých štandardov. EDI doklady majú rovnakú právnu hodnotu ako dokumenty „papierové“.**

Po spustení služby zasielania faktúr prostredníctvom aplikácie PED – Podateľňa elektronických dokumentov od 1. októbra 2011 je aplikácia EDI ďalšou zaujímavou službou. ZSSK CARGO ju poskytuje zákazníkom na zmluvnom základe. Výmena dát touto formou je rýchlejšia a vďaka automatizácii celého procesu aj oveľa lacnejšia.

Aplikácia umožní zasielanie dátových súborov všetkým zákazníkom (ktorí prejavia záujem a pripravenosť), ktorým následne nebudú zasielané faktúry a prílohy v papierovej forme. Faktúry zasielané v elektronickej podobe prostredníctvom kanála EDI sú priamo načítané ekonomickým informačným systémom zákazníka (nie je nutné ich identifikovať, zadávať, stačí zaúčtovať).

Tento druh elektronickej výmeny informácií, a teda zasielanie faktúr v elektronickej podobe, je vhodný pre veľkých strategických zákazníkov, pretože si samozrejme vyžaduje prvotné hardvérové, softvérové i vedomostné investície. No zároveň majú tieto investície pre zákazníka okamžitú návratnosť a veľkú pridanú hodnotu. Medzi prínosy EDI komunikácie patrí najmä zefektívnenie a skvalitnenie procesov vo firme, nárast kvality informácií a z toho plynúce úspory. Takto doručené dáta môže ďalej zákazník využiť na štatistické spracovanie a rôzne druhy výstupných zostáv.

Od 1. apríla 2014 ZSSK CARGO spustila pilotnú prevádzku postupného nasadzovania EDI za jednotlivé okruhy faktúr s najväčším zákazníkom U. S. Steel Košice. Aplikácia EDI je zo strany ZSSK CARGO pripravená pre komunikáciu s ďalšími zákazníkmi, ktorí prejavia záujem o takýto druh výmeny elektronických dát.

V prípade záujmu resp. bližších informácií kontaktujte, prosím, [infoservis@zscargo.sk](mailto:infoservis@zscargo.sk)

**Ing. Mária JAKŠOVÁ**  
riaditeľka sekcie podpory predaja



## Electronic data interchange means another step closer to the customer

**ZSSK CARGO is again a step closer to the customer. Since April 2014, the company has put in place the EDI - Electronic Data Interchange - application, which is a modern way of communication with customers where data interchange takes place according to predetermined standards. EDI documents have the same legal force as “paper” documents.**

In addition to the service for sending invoices through the PED (Mail Registry for Electronic Documents) application, which has been launched since 1 October 2011, the EDI application is another interesting service. ZSSK CARGO provides this service to its customers on a contractual basis. Such form of data interchange is faster and, thanks to the whole process being automated, also much cheaper.

The application will enable sending data files to all customers (having interest and being ready) who will not be consequently sent invoices and annexes in paper form. Invoices sent electronically through the EDI application are directly loaded by the customer's economic information system (it is not necessary for them to be identified or entered; they just need to be carried to account).

This type of electronic interchange of data, i.e. sending invoices in electronic form, is suitable for large strategic customers, as it requires certain initial hardware, software and knowledge investments. But on the other hand, such investments have immediate return and bring a considerable added value to the customer. The advantages of EDI communication above all include more efficient and improved corporate processes, increased quality of information and thereto-related savings. The data delivered this way can be used by the customer for statistical purposes and for various kinds of output reports.

Since 1 April 2014, ZSSK CARGO has launched pilot operation to introduce the EDI application gradually for individual kinds of invoices with the largest customer U. S. Steel Košice. ZSSK CARGO has made the EDI application ready for communication also with other customers who will be interested in such a type of electronic data exchange. If you are interested or need more detailed information, please contact [infoservis@zscargo.sk](mailto:infoservis@zscargo.sk).

**Ing. Mária JAKŠOVÁ**  
Director of the Trade Support Section

**V rámci rozširovania elektronických služieb súvisiacich s prepravou má ZSSK CARGO pripravenú ponuku na komunikáciu svojho informačného systému pre podporu prevádzky (ISP) priamo s informačným systémom zákazníkov. Implementácia komunikačných rozhraní nie je síce jednoduchá vec, ale dokáže priniesť obidvom stranám okrem skvalitnenia dát aj urýchlenie niektorých častí prepravného procesu.**

Nová služba je určená pre zákazníkov s vlastným informačným systémom (IS), do ktorého si môžu zabezpečiť implementáciu rozhrania na ISP. Ide o komplexnú elektronickú výmenu informácií (EVI) týkajúcu sa objednávk prepravy, požiadaviek na opätovnú nákladku, vlečkovej agendy, nákladných listov, prepravných súpisov výkonov a poskytovania informácií. Pri EVI sú informácie vymieňané medzi informačnými systémami online a teda v oblasti objednávk prepravy, vlečkovej agendy, nákladných listov a PSV sú informácie v oboch systémoch identické.

V rámci spracovania objednávk prepravy (OP) zákazník zaeviduje objednávku prepravy v svojom IS, ktorý ju na pozadí zašle do ISP. Aj aktualizácia existujúcej OP je zabezpečená tým istým spôsobom. Spätnou informáciou z ISP uvidí zákazník v svojom IS, aký je aktuálny stav plnenia príslušnej objednávky.

Pri vlečkovej agende sú predmetom výmeny odovzdávkové a návratové listy. Ponuku zasiela zo svojho systému odovzdávajúca strana a vyjadrenie ako aj výsledky technickej či prepravnej prehliadky eviduje

a zasiela preberajúca strana. Súčasťou odovzdávkových a návratových listov sú samozrejme aj informácie o začiatku a ukončení pobytu vozňov poskytnutých dopravcom. Prepravný súpis výkonov pre vyúčtovanie vlečkových služieb, vrátane pobytov vozňov, je odsúhlasovaný tiež elektronicky.

Pri spracovaní zásielok dáta nákladných listov zasiela pred podajom zákazník zo svojho IS, pričom realizáciu samotného podaja potvrdzuje ZSSK CARGO zo svojho ISP. Informácie o zásielkach prijatých na prepravu od iných zákazníkov určených pre komunikujúceho zákazníka – prijímateľa sú zasielané z ISP. Je samozrejmé, že z ISP sú zasielané aj zmenené dáta nákladných listov po realizácii zmeny prepravnej zmluvy, po vážení alebo po prekládke.

V rámci poskytovania informácií sú z ISP zasielané rôzne pohybové informácie k vozňom určených pre príslušného zákazníka. Z nich si zákazník môže vytvoriť výstupy podľa vlastných potrieb. Zo strany zákazníka môžu byť do ISP zasielané výsledky vážení na váhe zákazníka.

Výmenu informácií medzi ISP a IS zákazníka momentálne ZSSK CARGO prevádzkuje s U. S. Steel Košice na jednej z jeho vlečiek, pričom obidve strany pracujú na tom, aby si vzájomne vymieňali údaje týkajúce sa prevádzky všetkých vlečiek tohto zákazníka.

**RNDr. Zlata ANDREJKOVÁ**  
úsek prevádzky

# K prepravným službám online komunikácia navyše

## Online communication in addition to transport services

**As part of the extension of the transport-related electronic services, ZSSK CARGO has prepared an offer for direct communication between its operations support information system (ISP) and the customer's information system. Although the implementation of communication interfaces is not an easy task, it can benefit both sides by improving data and speeding up some parts of the transport process.**

The new service is intended for customers with their own information system (IS) where they can implement an interface with the ISP system. This is a complex electronic data interchange (EDI) concerning transport orders, reloading requests, sidings agenda, consignment notes, listings of transport services and provision of information.

When it comes to EDI, information is shared between the information systems online, that is to say, the information concerning transport orders, sidings agenda, consignment notes, listings of transport services and provision of information is identical in both systems.

When placing a transport order (TO), the customer will enter the transport order into their IS, which will forward such an order to the ISP system. Updates to the existing TO are secured in the same manner. After receiving feedback information from the ISP system, the customer can see in their information system what the actual status of fulfilling the respective order is.

As to the sidings agenda, the interchange involves handover and return notes. An offer is sent by the handing-over party from their IS while a response and the results of a technical or transport inspection are recorded and sent by the taking-over party. As a matter of course, the handover and return notes also comprise information on the beginning and end of the stay of the wagons provided by the carrier. A transport services listing to charge for the siding services, including the stays of wagons, is approved electronically as well.

When processing consignments, the consignment note data is sent by the customer from their IS prior to submission while the realization of the submission is confirmed by ZSSK CARGO using its ISP system. Information on consignments received for transport from other customers that are addressed to the communicating customer - consignee is sent through the ISP system. It is obvious that the ISP system is also used to send amended consignment note data after the amendments are made to the contract of carriage after weighing and reloading.

As part of the provision of information, the ISP system sends various information on the movement of wagons designated for the particular customer. The customer may use such information to generate outputs according to their own needs. The customer can send to the ISP system the weighing results measured on the customer's scales. Data interchange between the ISP system and the customer's IS is currently realized by ZSSK CARGO with U. S. Steel Košice on one of the latter's sidings; both sides are working together to exchange information concerning the operation of all sidings belonging to this customer.

**RNDr. Zlata ANDREJKOVÁ**  
Operations Division

**Preprava drevnej guľatiny vo vozňoch typu Snps, Sps, Laas, alebo Res je úplne bežná, preto je zbytočné bližšie ju rozoberať. Ale prepravovať guľatinu na kontajnerových vozňoch? To môže znieť ako sci-fi. V ZSSK CARGO však ide o realitu v podobe spoločného projektu troch partnerov, ktorí hľadajú optimálne logistické riešenia pri využití súčasnej technickej základne.**

Dnes je možné vidieť vo vlakoch ZSSK CARGO zaradený plošinový vozeň Sgnss so špeciálnymi klanicovými paletami, v ktorých je naložená drevná guľatina. V takto naloženom vozni dokážeme využiť jeho únosnosť aj na 90%, čo predstavuje viac ako 60 ton tovaru!

Skúšobná preprava dreva v kontajnerovom vozni beží na trase Čierna nad Tisou – Lisková. Koncom mája tohto roku bola v Čiernej nad Tisou vykonaná vzorová montáž paliet a ich osadenie na vozeň, nakládka, preprava a vykládka. Tu sa aj dohodli postupy, ktoré partneri schválili. Do polovice októbra bolo vykonaných už 12 nakládk a celkový objem prepraveného tovaru dosiahol viac ako 600 ton.

Jednotlivé prepravy sú partnermi vyhodnocované a údaje zaznamenávané do správy zo skúšobnej prevádzky. Počas nej sú podnety zamestnancov zúčastnených na prepravách riešené operatívne. Tak tomu bolo

napríklad aj pri osadení plechových platní na vozeň z dôvodu zvýšenia bezpečnosti a komfortu obsluhy pri dočisťovaní vozňa po vykládke. Na bežnú prevádzku je potrebné v zmysle platnej legislatívy zabezpečiť viaceré povolenia, resp. schválenie rozšírenia používania vozňa. Preto prebiehajú intenzívne rokovania s výrobcom vozňov Tatravagónka, a. s., ako aj Výskumným ústavom koľajových vozidiel z Prahy. Vedúci oddelenia logistiky spoločnosti Slovwood Ružomberok, a. s., Ing. Ján Kútnik hovorí o viacerých dôvodoch presadzovania tohto projektu. - **Ponuka riešenia s využitím klanicových paliet bola zaujímavá hlavne z pohľadu možnosti využitia vysokej kapacity vozňa, zníženia nákladov na dopravu, posun a vykládku. Tieto ekonomické dôvody doplnili aj obchodné podmienky - maximalizácia dodávok do závodu v klanicových vozňoch,** - uvádza J. Kútnik a dodáva, že po rozbehnutí skúšobných preprav sa potvrdilo očakávané lepšie využitie vozňa a na skúšobnej relácii sa dosiahlo výrazné zvýšenie hmotnosti tovaru na vozni ako aj pomeru netto hmotnosti k tare vozňa. Zástupca tohto partnera v projekte verí v skoré nasadenie vozňov na bežnú prepravu.

Ing. Miroslav BUC  
úsek služieb ŽKV

# Drevo na kontajnerových vozňoch

| Partner v projekte<br>Partner in the project | rola<br>role                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| SLOVWOOD Ružomberok, a.s.                    | zabezpečenie tovaru a jeho vykládka<br>providing for goods and their unloading                                                                                                                                                    |
| Innofreight Speditions GmbH                  | zabezpečenie klanicových paliet<br>providing for stanchion pallets                                                                                                                                                                |
| ZSSK CARGO                                   | udržiavacia dielňa, dopravca, subjekt zodpovedný za údržbu<br>- ECM, vlastník, držiteľ vozňov, nakládka vozňov<br>maintenance workshop, carrier, Entity in Charge of Maintenance<br>- ECM, owner, keeper of wagons, wagon loading |

## Timber in container wagons

**The transport of round timber in wagons of the Snps, Sps, Laas or Res series is fairly common, and so it is useless to deal with it in more detail. But to transport round timber in container wagons? This may sound like sci-fi. However, at ZSSK CARGO, this is a reality in the form of a joint project undertaken by three partners seeking optimum logistic solutions by means of the currently existing technological base.**

Today one can see ZSSK CARGO trains in which Sgnss flat wagons are incorporated, fitted with special stanchion pallets on which round timber is loaded. The carrying capacity of such a loaded wagon can be exploited at up to 90%, which represents over 60 tonnes of goods.

The trial transport of timber in container wagons is running on the Čierna nad Tisou – Lisková railway line. At the end of May this year the assembling of sample pallets was shown in Čierna nad Tisou, including the loading of pallets on a wagon, their transport and unloading. Procedures were also agreed there that were subsequently approved by the partners. By the middle of October as many as 12 loading operations were carried out and the total volume of transported goods exceeded 600 tonnes.

Individual transports are evaluated by the partners and the data is recorded in the trial operation report. During such trial operation the motions raised by the staff engaged in the transport process are dealt with operatively. That was also the case when sheet-metal plates were fitted



onto the wagon in order to enhance the safety and comfort of the attending staff in cleaning the unloaded wagon. Under the applicable legislation, normal operation requires obtaining several licences or approvals for the extended use of wagons. Therefore, intense negotiations are being conducted with the wagon manufacturer Tatravagónka, a. s., as well as with the VÚKV, a.s. (former Research Institute of Railway Rolling Stock) in Prague. The head of the logistics department of Slovwood Ružomberok, a. s., Ing. Ján Kútnik speaks about several reasons for promoting this project. - **The offered solution with the use of stanchion pallets was interesting, mainly in the light of the possibility of exploiting the high carrying capacity of a wagon, reducing the transport, shunting and unloading costs. These economic reasons were complemented by business conditions - maximizing box pallet wagon supplies to the factory,** - says J. Kútnik, adding that after the start of trial transport operations the expected better exploitation of the carrying capacity of the wagon was confirmed and a significant increase in the weight of goods carried by the wagon, as well as in the ratio between net weight and wagon tare, was reached during such trial transport operations. The representative of this partner in the project believes that the wagons will soon be put in service for standard transport operations.

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                | ●                   | ●              |
| Spišská Nová Ves      | ●                   |                |
| Plešivec              | ●                   |                |
| Košice                |                     | ●              |
| Haniska pri Košiciach | ●                   | ●              |
| Maľovce               | ●                   |                |
| Čierna nad Tisou      | ●                   | ●              |

## Opravy pre významného partnera

**ZSSK CARGO ako certifikovaný subjekt zodpovedný za údržbu (ECM) získala v tomto roku v lete zákazku na vykonávanie revízných opráv vozňov významného partnera zo spoločnosti Rail Cargo Operator - CSKD, s. r. o. (RCO). Ide o kontajnerové vozne Sggrss 80', ktoré zabezpečujú pravidelné prepravy na dlhé vzdialenosti v celej Európe.**

Vzhľadom na uvedené použitie vozňov zákazník kladie veľký dôraz na kvalitu práce počas opravy. V rámci zákazky bolo potrebné pripraviť pre tieto špeciálne vozne – tzv. dvojčatá, ktorých dĺžka cez nárazníky je viac ako 26 metrov, technologické zariadenia dielne, oboznámenie sa zamestnancov s pravidlami periodickej údržby vozňov ako aj nároky subjektu zodpovedného za údržbu ECM, ktorým je česká spoločnosť. Údržbárske zásahy sú realizované v dohodnutých rozsahoch a v súla-

de s odsúhlaseným harmonogramom. Revízne opravy sú realizované v opravovni nákladných vozňov Štúrovo. Každá oprava je pravidelne monitorovaná a vyhodnocovaná. Prípadné zistenia počas opravy a navrhované riešenia odborníci zo ZSSK CARGO operatívne komunikujú jednak so zákazníkom z RCO, ako aj ECM. Práve ECM realizuje preberanie vozňov po oprave, pričom sa kladie dôraz na kvalitu vykonaných prác a komplexnosť dokumentácie.

(mb)



### Repairs for a prominent partner

**This summer, ZSSK CARGO, as a certified Entity in Charge of Maintenance (ECM), was awarded a contract for technical repairs of wagons of an important partner of Rail Cargo Operator - CSKD, s. r. o. (RCO). These repairs are to be carried out on Sggrss 80' wagons, which are used for regular transports for long distances across Europe.**

Given the mentioned use of the wagons, the customer puts great emphasis on the repair work quality. As a part of the contracted services, it was necessary to prepare technological equipment in the workshop for these special wagons (so-called twins, whose length over the buffers exceeds 26 metres) to give the staff training in periodic wagon maintenance rules, as well as to make them familiar with the requirements

of the Entity in Charge of Maintenance. Maintenance operations are carried out to the agreed extent and according to the approved time schedule. Technical repairs are carried out in the freight wagon repair shop in Štúrovo. Each repair is regularly monitored and evaluated.

(mb)

Šesťnápravová lokomotíva „Transmontana“ od rumunskej firmy Softronic pre DB Schenker, s asynchrónnymi motormi, s výkonom 6000 kW, napájacie napätie 15kV 16,7 Hz a 25kV 50Hz. Max. ťažná sila pri rozjazde 435 kN. Usporiadanie pojazdu Co' - Co', Zaťaženie na nápravu 21,5t. Za nárazníkmi sú osadené crash prvky. Trakčné motory sú regulované nezávisle na sebe, dojazd lokomotívy je možný aj s jedným trakčným motorom.

*“Transmontana” six-axle locomotive made by the Romanian company Softronic for DB Schenker, with asynchronous traction motors, a power output of 6,000 kW, a supply voltage of 15 kV 16.7 Hz and 25 kV 50 Hz. The maximum starting tractive effort is 435 kN. Co' - Co' wheel arrangement, axle load capacity of 21.5 tonnes. There are crash components installed behind the buffers. Traction motors are controlled autonomously; the locomotive can arrive at the destination with just one traction motor working.*



# InnoTrans Berlin 2014



Dva roky ubehli ako voda a v Berlíne sa v dňoch 23. – 26. septembra 2014 opäť uskutočnil najväčší medzinárodný veľtrh pre dopravnú a koľajovú techniku, stavbu tunelov a mostov InnoTrans Berlin 2014. Rekordné štatistiky opäť potvrdili výnimočnosť tohto medzinárodného veľtrhu: 2 758 vystavovateľov z 55 krajín sveta, takmer 139 tisíc návštevníkov. Na koľajisku výstavniska sa predstavilo 145 nových koľajových vozidiel a na Innotransu sa prezentovalo celkovo 140 produktov vo svetovej premiére! Čo je presvedčivý dôkaz inovatívnej sily železničného priemyslu i pokroku, ktorým železnica každú sezónu napreduje.

Okrem vysokého podielu domácich vystavovateľov, nezaostali ani iné zahraničné firmy a čo je potešujúce, na veľtrhu sa prezentovali aj firmy zo Slovenska. Medzi nimi AVOKOV - Asociácia výrobcov a opravcov koľajových vozidiel, s ktorou vystavovala aj Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. Vysoký záujem návštevníkov sa sústredil tradične na vonkajšiu expozíciu s vystavenými koľajovými vozidlami a traťovými strojmi. Medzi obľetované novinky patrili vysokorýchlostný vlak od firiem Bombardier a AlsandoBreda, pre talianskeho železničného operátora Trenitalia, s názvom Frecciarossa 1000, s konštrukčnou rýchlosťou 400 km/h, založený na platforme Bombardier Zefiro. Súprava má 471 sedadiel v štyroch triedach Executive, Business, Premium a Standard. Vystavený bol aj na Inno Trans 2012. No vtedy len ako model. Z osobných vozňov zaujal vozeň druhej triedy pre dopravcu RegioJet od firmy ASTRA Vagoane Calatori S. A., Rumunsko, s maximálnou rýchlosťou 200 km/h.

Z nákladných vozňov spomeňme hlavne slovenského výrobcu - TATRAVAGÓNKA, a. s., Poprad vo vonkajšej expozícii vystavovala štvornápravový cisternový vozeň Zans 88 m<sup>3</sup>, s podvozkom Y25Ls-K, s objemom cisterny 88 m<sup>3</sup>, štvornápravový krytý výsypný vozeň Tagnpps s ložným objemom 130 m<sup>3</sup>, či intermodálny vozeň Sggns na prepravu High cube kontajnerov výšky 2896 mm a High cube pallet wide kontajnerov výšky 2896 mm a šírky 2500 mm. Vhodný je aj na prepravu ISO kontajnerov 20', 26', 30', 40', 45'. Práve táto variabilita kontajnerov umožňuje minimálne 30 rôznych kombinácií loženia vozňa. Vo svojom stánku TATRAVAGÓNKA zase vystavila podvozok Y25Lsif-C-K s klátikovou brzdou.

Ing. Ján KRAJČÍ  
sekcia manažmentu ŽKV - ECM

**Two years had flown and once again Berlin, from 23 September to 26 September 2014, hosted the largest international trade fair for transport and rolling stock technology, tunnel and bridge construction - InnoTrans Berlin 2014. The record statistics again corroborate the exceptionality of this international trade fair: 2,758 exhibitors from a total of 55 countries across the world and almost 139 thousand visitors. 145 new rail vehicles were displayed on the rail-yard of the exhibition grounds and a total of 140 products had their world premiere at the InnoTrans trade fair. This is convincing evidence of the innovative power of the railway industry as well as of the progress the railways make each and every season.**

In addition to a large number of domestic exhibitors, there were also foreign companies that did not lag behind; and what makes us pleased is that Slovak companies also presented themselves at the trade fair. These include AVOKOV - the Association of Rolling Stock Manufacturers and Repairers. Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., had joined this association and participated as an important exhibitor at the InnoTrans 2014. The visitors' considerable attention was traditionally focused on the outdoor exhibition with rolling stock vehicles and track machines.

Among the news that caught considerable attention was a high-speed train made by Bombardier and Alstom for the Italian railway

operator Trenitalia, called Frecciarossa 1000, with a construction speed of 400 km/h, based on the Bombardier Zefiro platform. The train set consists of 471 seats in four classes, namely Executive, Business, Premium and Standard. This train was also displayed at the InnoTrans 2012 trade fair. But at that time it was presented only as a model.

Out of the passenger wagons, a great deal of attention was attracted by a 2nd class wagon made by ASTRA Vagoane Calatori S.A, Romania for the carrier Regiojet, with a maximum speed of 200 km/h. As regards freight wagons, we should mention particularly the Slovak manufacturer - TATRAVAGÓNKA, a. s., Poprad, which displayed, on the outdoor exhibition grounds, a Zans 88 m<sup>3</sup> 4-axle tank wagon, based on a Y25Ls-K bogie, with a tank capacity of 88 m<sup>3</sup>, a Tagnpps 4-axle covered self-discharging wagon with a loading volume of 130 m<sup>3</sup>, or a Sggns intermodal wagon for carrying high cube containers of a height of 2,896 mm and high cube pallet wide containers of a height of 2,896 mm and a width of 2,500 mm. It is also fit to carry 20', 26', 30', 40', 45' ISO containers. Just this container variability enables at least 30 different combinations of wagon loading. At its stand, TATRAVAGÓNKA displayed a Y25Lsif-C-K bogie with a brake block.

**Ing. Ján KRAJČÍ**  
**Rolling Stock Management Section-ECM**



Štvornápravová lokomotíva TRAXX F140 AC, ktorú firma Bombardier vystavovala aj v roku 2012. Napájací systém lokomotívy je 15 kV, 16,7 Hz a 25 kV, 50 Hz, výkon 5600 kW, max. rýchlosť 140 km/h. Lokomotíva má inštalovaný dieselový motor tzv. poslednej míle, ktorý jej umožňuje plynule prejsť posledné úseky trasy, ktoré už nie sú elektrifikované, či už je to v staniciach, prístavoch, termináloch.

TRAXX F140 AC four-axle locomotive, which the company Bombardier exhibited also in 2012. The locomotive has a supply voltage of 15 kV, 16.7 Hz and 25 kV, 50 Hz, a power output of 5,600 kW, max. speed of 140 km/h. Installed in the locomotive is the so-called last mile diesel engine that enables the locomotive to smoothly travel last non-electrified route sections, whether at stations, ports or terminals.



Slovenská Tatravagónka Poprad v Berlíne predstavila štvornápravový cisternový vozeň Zans 88 m<sup>3</sup>, s podvozkom Y25Ls-K, s objemom cisterny 88 m<sup>3</sup>.

At the Berlin trade fair the Slovak company Tatravagónka Poprad presented a Zans 88 m<sup>3</sup> 4-axle tank wagon, based on a Y25Ls-K bogie, with a tank capacity of 88 m<sup>3</sup>.



Bohatý bola aj segment motorových jednotiek, mestských, či prímestských dráh. Elektrická jednotka Newag EMU IMPULS 36WEa. Jednotky je možné poskladať z dvoch až šiestich vozidiel (36WEa je zložená z troch vozidiel). Napájacie napätie 3kV=, max. rýchlosť 160 km/h. U najdlhšej, 6-vozidlovej jednotky 35We je celková kapacita až 922 osôb, z toho 218 miest na sedenie.

The segment of electric multiple units for urban and suburb tracks was rich as well. Newag EMU IMPULS 36WEa electric multiple unit. The units can be composed of two to six coaches (36WEa is composed of three coaches). Supply voltage of 3 kV, max. speed of 160 km/h. The longest 6-coach 35WE unit has a total capacity of 922 passengers, including 218 seats.



Štvornápravový krytý výsypný vozeň Tagnpps s ložným objemom 130 m<sup>3</sup>. Výrobcom je Tatravagónka Poprad.

Tagnpps 4-axle covered self-discharging wagon with a loading volume of 130 m<sup>3</sup>. The manufacturer is Tatravagónka Poprad.



# Slovensko je od 1. októbra členom Dohody SMGS

Vláda SR schválila v závere apríla 2014 návrh na pristúpenie SR k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (SMGS) a v máji návrh odsúhlasila aj Národná rada SR. Následne zasadnutie ministrov OSŽD odsúhlasilo na svojom júnovom rokovaní vo Vilniuse pripojenie Slovenska k tejto dohode s účinnosťou od 1. októbra 2014. Pristúpenie k Dohode SMGS zabezpečí SR rovnocenné postavenie na hranici dvoch prepravných práv (SMGS a CIM) a dvoch železničných rozchodov.

ZSSK CARGO v súvislosti s ukončením prác na novej Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru, ktorej garantom je Organizácia pre spoluprácu železníc (OSŽD), iniciovala na pôde rezortného ministerstva začatie prístupového procesu k uvedenému dokumentu. Nové znenie Dohody by totiž po vstupe do platnosti v polovici roka 2015 znvýhodňovalo SR v oblasti prekládky a tovarových tokov po našom území. Revidovaná Dohoda určuje v jednom z článkov podmienky prepravy tovarov, kde stanovuje, že stanice, ktoré vykonávajú pri zmene prepravno-tarifného právneho režimu zmenu prepravnej zmluvy, sa musia nachádzať v krajine, v ktorej sa súčasne uplatňuje Dohoda SMGS a iná medzinárodná dohoda. Zároveň sa v Služobnom predpise k Dohode SMGS uvádza, že prekládka tovaru do vozňov iného rozchodu, alebo prestavenie vozňov na podvozky iného rozchodu sa uskutočňuje preberajúcim dopravcom v pohraničnej stanici na území preberajúceho dopravcu v prepravnom práve SMGS.

Pre ZSSK CARGO a celý železničný sektor by to znamenalo, že v prípade nepristúpenia k Dohode sa prekládka bude realizovať na ukrajinskej strane a s negatívnym dopadom pre celú nákladnú dopravu na Slovensku, pretože členmi Dohody SMGS sú susedné krajiny – Poľsko aj Maďarsko.

ZSSK CARGO zohralo kľúčovú úlohu po stránke odbornej podpory, dokumentácie a argumentácie, ktoré boli nevyhnutné v súvislosti s prístupovými krokmi SR k Dohode SMGS.

Po vzniku Slovenskej republiky a rozdelení ČSD v roku 1993 Slovenská republika nepristúpila k Dohode SMGS. V roku 1999 ju mala dočasne nahradiť tzv. Trojdohoda medzi Ruskou federáciou, Ukrajinou a SR.

**PhDr. Monika SCHMIDTOVÁ**  
riaditeľka odboru vnútorných  
a vonkajších vzťahov

## Slovakia has been a member state of the SMGS Agreement since 1<sup>st</sup> of October

*At the end of April 2014 the Slovak Government approved a proposal for the accession of Slovakia to the Agreement on International Goods Transport by Rail (SMGS), and in May the proposal was also approved by the National Council of the Slovak Republic. Thereafter, at the meeting of ministers of the Organization for Cooperation between Railways held in Vilnius in June Slovakia's accession to this Agreement was approved, with effect as of 1 October 2014. Thanks to its accession to the SMGS Agreement, the Slovak Republic will have equal status at the border between two transport law regimes (SMGS and CIM) and two rail gauges.*

*In connection with the finalization of work on the new Agreement on International Goods Transport by Rail, whose guarantor is the Organization for Cooperation between Railways (OSJD), ZSSK CARGO initiated the commencement of the process of accession to the mentioned document at the Transport Ministry. The new wording of the Agreement would, after coming to force in the middle of 2015, put Slovakia at a disadvantage in the area of transshipment and goods flows across our country.*

*One of the articles of the revised Agreement sets forth transport conditions stipulating that stations which amend the contracts of carriage upon the change of the transport law and tariff regime must be located in a country in which the SMGS Agreement and other international treaty are applied simultaneously. In addition, the Service Regulation concerning the SMGS Agreement states that the reloading of goods on wagons with a different gauge or remaking wagon bogies to a different gauge shall be carried out by the receiving carrier at the border crossing station in the territory of the receiving carrier under the SMGS transport law regime.*

*This would mean to ZSSK CARGO and the whole railway sector that in the case of non-accession to the Agreement, the reloading process would take place on the Ukrainian side, which would have an adverse impact on the entire freight transport segment in Slovakia, since the neighbouring countries – Poland and Hungary – are member states of the SMGS Agreement.*

*ZSSK CARGO played a key role as to technical support, documentation and argumentation, which contribution was indispensable for Slovakia's efforts to accede to the SMGS Agreement.*

*After the coming into existence of the Slovak Republic and the split of the Czechoslovak Railways in 1993 the Slovak Republic did not accede to the SMGS Agreement. In 1999, it should have temporarily been substituted by the so-called Trilateral Agreement between the Russian Federation, Ukraine and the Slovak Republic.*

**PhDr. Monika SCHMIDTOVÁ**  
Director of the Department of Internal  
and External Relations

# Spolahlivý partner pre kontajnerovú prepravu

**Rail Cargo Operator**  
Rail Cargo Group

Spoločnosť Rail Cargo Operator – CSKD, s. r. o., s dlhoročnými skúsenosťami v kombinovanej doprave, prešla v roku 2013 reštrukturalizačnými zmenami, súčasťou ktorých bolo cezhraničné zlúčenie spoločností SKD INTRANS, a. s., s CSKD INTRANS, s. r. o., do spoločného podniku CSKD INTRANS, s. r. o., so sídlom v Prahe a zriadenie organizačnej zložky na Slovensku so sídlom v Žiline. Následná zmena mena a od 1. januára 2014 predstavenie organizačnej štruktúry ako strategickú podnikateľskej jednotky – Operátor v rámci Rail Cargo Group, dôrazne poukazuje na spojenie so spoločnosťou Rail Cargo Austria AG, ktorá je výhradným vlastníkom už od roku 2008. Výsledkom týchto zmien je spoločnosť s celoeurópskou pôsobnosťou, so zameraním na kombinovanú prepravu, intermodálne projekty a prepravné riešenia šité na mieru potrebám zákazníkov.

## **Nová technika**

S nárastom prepravovaných TEU, bolo nutné udržať a zefektívniť doterajší štandard služieb zákazníkom, a to aj za pomoci manipulačnej techniky, ktorú sa firma rozhodla opäť tohto roku rozšíriť o niekoľko strojov. V lete sa za účasti dlhoročných partnerov spoločnosti Rail Cargo Operator – CSKD, s. r. o., uskutočnilo slávnostné odovzdávanie manipulačného stroja značky Hyster Slovakia pre bratislavský terminál. Spolupráca s dodávateľom fy. Hyster Slovakia trvá už od roku 2010, a to pre nákup, dodávku, servis, financovanie, prípadne iné doplnkové služby kontajnerovej manipulačnej techniky. Ako prvý z bývalého Československa používa tzv. produkt „King Size Service“, kde fy. Hyster Slovakia dodáva po zadefinovaní stroja všetko „na kľúč“.

Do dnešného dňa sa flotila kontajnerovej manipulačnej techniky rozširila na 9 veľkokapacitných strojov v Bratislave, Žiline a Košiciach. „**Najnovšie stroje nám znížili spotrebu PHM o necelých 33%, čo je vynikajúce číslo v porovnaní s technikou, ktorú sme používali v minulosti. Odľahčené stroje s nižšou hmotnosťou nám dokážu šetriť plochu na našich prekladiskách Bratislava, Žilina, Ružomberok a Košice a zároveň šetria aj spotrebu pneumatík. Navyše, kontajnery už vieme klásiť do 5, 6 až 7 vrstiev na seba. Týmto spôsobom nepotrebujeme väčšiu odkladaciu plochu, keďže kontajnery ukladáme do výšky. Stroje sú na diaľku monitorované a v prípade potreby môže servisný technik prísť do 20 až 30 minút vykonať potrebný zásah. Tento typ techniky nás posunul o krok**

**vpred, keď môžeme byť viac konkurencieschopný, šetriť náklady a zároveň ponúkať vysoko-náročné služby pre medzinárodných významných klientov v našom regióne a regiónoch strednej Európy,**“ hodnotí pozitívny prínos novej manipulačnej techniky prevádzkový a obchodný riaditeľ RCO – CSKD, s. r. o., Adam Gaštan.

## **Ďalších 100 vozňov**

Keď spoločnosť Rail Cargo Operator – CSKD, s. r. o., rozširovala svoje kapacity a modernizovala vozový park, rozhodnutie padlo na intermodálny vozeň radu Sggnss, ktorého výrobcom je spoločnosť Tatravagónka Poprad, a. s. Prvá objednávka bola zadaná na 250 kusov vozňov, ku ktorým v roku 2014 pribudlo ďalších 50 kusov. Tie boli expedované a dodané v železničnej stanici Žilina od 1.7.2014 do 31.8.2014. Celú objednávku 100 kusov má uzatvoriť dodanie ďalších päťdesiat vozňov na prelome rokov 2014 a 2015.

Tieto nadčasové vozne, ktoré bez váhania môžeme označiť ako „prielom“ na európskom trhu, nakupuje Rail Cargo Group od popredného slovenského výrobcu nákladných vozňov. Vozne Sggnss sú prispôbené na neobmedzenú prepravu po európskych koridoroch. Samotný vozeň ponúka 17 možných kombinácií vyťaženia a nadštandardný stupeň bezpečnosti, keďže je naň bez problémov možné naložiť aj dva štyridsať stopové kontajnery dverami ku sebe, čo zamedzuje prístup neoprávnených osôb do kontajnera. Rail Cargo Operator bude po tejto zmene vlastniť k 31.1.2015 až 450 intermodálnych vozňov jazdiacich cez intermodálne centrá Žilina a Bratislava ďalších 140 jazdiacich na linke Praha – Hamburg a späť. Spolahlivosť, presnosť a kvalita, ktorú klienti bezpečne vyžadujú, dáva spoločnosti Rail Cargo Operator – CSKD, s. r. o., za úlohu zodpovedne pristupovať k týmto výzvam s otvorenou myslou a túžbou posúvať hranice možností vždy o stupeň ďalej.



## **Slovenské a české terminály / Slovak and Czech terminals**

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

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

sales@railcargoperator.cz  
www.railcargoperator.sk

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

**CY Praha** - Žižkov, Jana Želivského 2  
**CY Přerov**, Přerov - Horní Moštěnice  
**CY Brno**, K Terminálu 614/11

sales@railcargoperator.cz  
www.railcargoperator.cz

# Reliable partner for container transport

The company Rail Cargo Operator – CSKD, s. r. o., having long-term experience in combined transport, underwent, in 2013, restructuring changes that included the cross-border merger of SKD INTRANS, a. s., and CSKD INTRANS, s. r. o., into the joint undertaking CSKD INTRANS, s. r. o., with its registered address located in Prague, and the establishment of a business unit in Slovakia, with its registered address located in Žilina. The subsequent change of the name and the introduction as of 1 January 2014 of the organizational structure as the Strategic Business Unit - Operator within the Rail Cargo Group, strongly suggests a relationship with Rail Cargo Austria AG, which has been the sole owner since 2008. The result of such changes is a company operating throughout Europe whose business focuses on combined transport, intermodal projects, and transport solutions tailored to the needs of the customers.

## **New technology**

With the increasing number of transported TEU, it was necessary to maintain and make more efficient the existing standard of customer services by means of the handling technology, which the company decided to supplement with several machines this year.

In the summer, the ceremonial handover of the Hyster Slovakia handling machine to the Bratislava terminal took place in the presence of long-term partners of Rail Cargo Operator – CSKD, s. r. o. The cooperation with the supplier Hyster Slovakia has started in 2010, especially in the area of purchase, delivery, service, financing or other supplementary services of container handling technology. It is the first company from former Czechoslovakia to use the so-called „King Size Service“, where Hyster Slovakia makes all supplies on a „turn-key basis“ after the machine has been defined. The fleet of container handling technology has been extended to 5 high-capacity machines in Bratislava, Žilina and 4 in Košice. „**The latest machines have helped us to reduce the fuel consumption by nearly 33%, which is a great saving, compared to the technology we used in the past. Lightweight machines with a lower weight are more friendly to the surfaces on our transshipment yards in Bratislava, Žilina, Ružomberok and Košice and, concurrently, help us to reduce the consumption of tyres. Moreover, containers can now be laid on each other in 5, 6 and even 7 layers. Therefore, we do not need so much loading area, as containers are laid vertically in a stack. The machines are monitored from a distance, and if necessary, the service technician can arrive within 20 to 30 minutes to carry out the necessary servicing operation. This type of technology has moved us a step forward, thus becoming more competitive and able to save costs and to offer high-demanding services to important international customers in our region and the regions of Central Europe,**“ says Adam Gaštan, Operation and Sales Director of RCO – CSKD, s. r. o., with respect to the benefits of the new handling technology.

## **Another 100 wagons**

When Rail Cargo Operator – CSKD, s. r. o., considered extending its capacities and modernizing the wagons fleet, a decision was taken to purchase intermodal wagons of the Sggnss series, manufactured by Tatravagónka Poprad, a. s. The initial order was placed for 250 wagons and, in 2014, another 50 wagons were acquired. These were dispatched and delivered to the Žilina railway station between 1 July, 2014 and 31 August 2014. The whole order for 100 wagons should be closed by delivering another 50 wagons at the turn of 2014 and 2015.

These timeless wagons, which can undoubtedly be termed as a „breakthrough“ on the European market, are purchased by the Rail Cargo Group from a prominent Slovak manufacturer of freight wagons. Sggnss wagons are designed for unlimited transport on the European corridors. The wagon as such offers 17 loading combinations and a superior level of safety, as it is possible to load two 40-foot containers on each wagon with the doors facing each other, which prevents unauthorised persons from accessing the container.

After this change, as of 31 January 2015, Rail Cargo Operator will own a total of 450 intermodal wagons running through the intermodal centres in Žilina and Bratislava, and another 140 wagons running on the line Prague – Hamburg and back.

Reliability, preciseness and quality, which the customers unconditionally require, give Rail Cargo Operator – CSKD, s. r. o., a task to responsibly approach these challenges with an open mind and a desire to move the limits of the possible a step further.



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

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

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

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

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

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

**REGIÓN/REGION KOŠICE**

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

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

**REGIÓN/REGION ZVOLEN**

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

**REGIÓN/REGION ŽILINA**

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

**REGIÓN/REGION BRATISLAVA**

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

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

**INTERMODÁLNA PREPRAVA/  
INTERMODAL TRANSPORT**

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

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

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

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

**PREPRAVA MIMORIADNYCH ZÁSIELOK/  
EXCEPTIONAL TRANSPORT**

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

**ZÁKAZNÍCKY SERVIS/  
CUSTOMER SERVICE**

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

**ÚSEK SLUŽIEB ŽELEZNIČNÝCH  
KOĽAJOVÝCH 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 L'viv  
☎ +380 32297 1198  
☎ +380 32297 1198  
☎ +380 954 786 565  
✉ gzcargo.lviv@gmail.com

**www.zscargo.sk**