



Viac ako 800 tisíc ton nových prepráv
More than 800 thousand tonnes of new transports

Boj o jednotlivé vozňové zásielky nevzdávame
We are not giving up the fight for single wagon loads

Prevod vyše 12 tisíc nákladných vozňov
ZSSK CARGO has transferred more than 12 thousands wagons

ZSSK CARGO

BUSINESS

2/2015



Vážený obchodní partneri,

nákladná železničná preprava sa od začiatku tohto roka vyvíjala pre ZSSK CARGO sľubne. Za prvé tri mesiace prepravila takmer 9 miliónov ton. Po relatívne miernej zime a dobrom začiatku roka však prišli výkyvy hlavne v prepravách pre hutnícky priemysel, resp. prepravách hromadných substrátov, ktoré tvoria kostru biznisu našej spoločnosti. Výpadky veľkých objemov je obťažné nahradiť drobnými prepravami väčšieho počtu zákazníkov, no čiastočne sa to firme podarilo, keď za osem mesiacov tohto roka získala viac ako 800 tisíc ton nových prepráv. ZSSK CARGO tak dokázala v uvedenom období hospodáriť so ziskom a je

Dear business partners,

rail freight transport has been developing promisingly for ZSSK CARGO since the beginning of this year. During the first three months the company transported almost 9 million tonnes. After the relatively mild winter and the good start of the year there occurred, however, declines chiefly in transports for the metallurgical industry, in particular in the transport of bulk substrates, which form the skeleton of our company's business. Though it is rather difficult for losses of large volumes to be compensated for by small-volume transports for a greater number of customers, the company partially succeeded in doing so when during eight months of this year it managed to gain new transport orders totalling over 800 thousand tonnes. ZSSK CARGO so managed to attain profit during the said period, and is expected to fulfil its business plan by the end of the year. And this also thanks to lower costs that are, among other things, dependent on a functionally set regulatory framework for railway infrastructure charges on the part of ŽSR. The Transport Ministry's systematic support helps rail freight transport in Slovakia to better compete with other types of transport, chiefly road transport. By way of illustration, the transport volumes of all rail carriers in Slovakia for 2014 totalled nearly 46 million tonnes, which is almost the pre-crisis level.

We can thus state that the measures adopted by the State in mid-2013 to stabilise rail freight transport in Slovakia appear to be effective.

predpoklad, že do konca roka splní podnikateľský plán. A to aj vďaka nižším nákladom, ktoré sa okrem iného odvíjajú od funkčného nastavenia regulačného rámca spoplatňovania železničnej infraštruktúry zo strany ŽSR. Systémová podpora ministerstva dopravy zasa pomáha železničnej nákladnej doprave na Slovensku lepšie konkurovať iným druhom dopravy, a to najmä cestnej. Pre ilustráciu, výkony všetkých železničných dopravcov v SR za minulý rok 2014 dosiahli spolu asi 46 miliónov ton, čo už je takmer predkrízová úroveň.

Dovolíme si teda zhodnotiť, že opatrenia štátu na stabilizáciu železničnej nákladnej dopravy v SR, schválené v polovici roka 2013, zaberajú. Len pripomeňme, že okrem kompenzácie oneskoreného zavedenia regulačného rámca pre železničných nákladných dopravcov a spomínanej systémovej podpory železničnej nákladnej dopravy to boli aj opatrenia ekonomickej konsolidácie a rozvoja ZSSK CARGO. Nás teší, že aj tento bod sa postupne naplňuje a v tomto roku sa nám podarilo odpredať majoritnú časť akcií dcérskej spoločnosti Cargo Wagon, ktorá manažuje nákladné vozne, renomovanému zahraničnému partnerovi. Následne došlo k plánovanému oddĺženiu štátnej akciovej spoločnosti. Pre ZSSK CARGO to znamená stabilizáciu a predpoklady pre rozvojové projekty v oblasti obchodu, prevádzky, koľajovej techniky, technológií i ľudských zdrojov.

Ing. Vladimír LUPTÁK
predseda predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK CARGO

Let us just recall that in addition to the compensation for the late introduction of a regulatory framework for rail freight carriers and the aforementioned systematic support for rail freight transport, it was also the economic consolidation and development measures taken by ZSSK CARGO. We are pleased that these measures are being gradually fulfilled, and this year we managed to sell a majority part of the shares in the subsidiary Cargo Wagon, which has charge of freight wagons management, to a renowned foreign partner. Thereafter, the state-owned joint-stock company was relieved of its debts as planned. This means to ZSSK CARGO that the company has become stabilised and there are preconditions for development projects, especially in such areas as trade, operations, rolling stock, technologies, and human resources.

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

Viac ako 800 tisíc ton nových prepráv More than 800 thousand tonnes of new transports	4
Prepravy ZSSK CARGO za 8 mesiacov roku 2015 Evaluation of the ZSSK CARGO transport volumes for 8 months in 2015	6
V komodite drevo sú rozhodujúce vývoz a vnútroštátna preprava Export and domestic transport are crucial in the commodity of timber	8
Stavebniny nielen na stavby, ale aj pre hutníkov Building materials not only for constructions but also for metallurgists	10
Boj o jednotlivé vozňové zásielky nevzdávame We are not giving up the fight for single wagon loads	11
Prevod vyše 12 tisíc nákladných vozňov do spoločnosti Cargo Wagon ZSSK CARGO has transferred more than 12 thousands wagons to Cargo Wagon	12
Sekcia hospodárenia s nákladnými vozňami Freight Wagons Operations Section	14
Oddženie spoločnosti podľa plánu Discharging the company's debts as planned	15
Prvý krok k úspechu je spokojný zákazník A satisfied customer is the first step towards success	16
Nové vozne na výstave v Mníchove odhalili budúcnosť prepráv New wagons at the Munich exhibition unveiled the future of rail transport	18
Turbulentná dekáda: liberalizácia i kríza. Desať rokov ZSSK CARGO A turbulent decade: liberalisation and crises. Ten years of ZSSK CARGO	20
Modernizácia železničnej stanice Čierna nad Tisou na vysokej technickej úrovni a v súlade s potrebami zákazníkov The modernisation of the railway station Čierna nad Tisou at high technological level and according to the needs of customers	22
Najväčší poskytovateľ služieb ECM na Slovensku The largest provider of ECM services in Slovakia	24
Rekonštruované rušne 363 dostali nový riadiaci systém aj elektrickú výzbroj Reconstructed 363-series locomotives with a new control system and electrical equipment	20

Viac ako 800 tisíc ton nových prepráv

Začiatkom októbra je ešte príliš skoro na celkové hodnotenie aktuálneho roka, no jeho záver je v dohľade a uplynulé mesiace nám už poskytli určitý obraz. Podobne ako minulý rok, aj tento sa začal pre ZSSK CARGO z obchodného hľadiska priaznivo a všetci si želali, aby výkony pokračovali v nastúpenom trende. Hoci ten sa napokon nepotvrdil, za úspech treba považovať realizáciu viac ako 800 tisíc ton nových prepráv, z toho časť z cestnej dopravy.

ZSSK CARGO v úvode roka veľmi mrzela strata významnej prepravy v dovoze uhlia z Českej republiky na Slovensko, hoci v prvých mesiacoch bola kompenzovaná inými prepravami. Za obdobie prvého štvrtroka 2015 spoločnosť previezla takmer 9 miliónov ton, čo bolo v porovnaní s plánom o 45 tisíc ton viac a medziročne dokonca o 87 tisíc ton viac. A to bol navyše porovnávaný začiatok minulého roka s miernou zimou považovaný za veľmi úspešný.

Významní dovozcovia surovín z Ukrajiny a Ruska využívali začiatkom tohto roka výhodný menový kurz a možnosť vytvorenia zásob, ktoré by im umožnili prekonať možné problémy v prípade zostrenia situácie na Ukrajine a obmedzenia dodávok surovín. Neskôr však prišli mesiace, počas ktorých nákladná železničná preprava zaznamenávala naozaj neočakávané výpadky.

Dve tretiny prepráv pre hutníkov

ZSSK CARGO je dlhodobo výrazne závislá na stave hutníctva a na prepravných požiadavkách hutníckych podnikov Slovenska a okolitých krajín. Objem prepráv pre uvedené odvetvie hospodárstva predstavuje až 66 percent, teda dve tretiny jej výkonov. Každý nárast či pokles výroby, nerovnomernosť dobehu surovín, zmena obchodnej politiky, či presmerovanie tokov tovaru sa veľmi citeľne prejavuje jednak v jej výkonoch a tržbách, jednak v nastavení kapacít, či už vozňového parku, hnacích vozidiel, alebo ľudských zdrojov. Napríklad tranzitné prepravy v smere z Ukrajiny do Maďarska, ktoré sa rozbehli až v druhom štvrtroku 2015, ani zďaleka nedosahovali očakávanú úroveň, či už išlo o železnú rudu alebo kovy. Výrazný dopad mal aj zámer jedného z najdôležitejších zákazníkov ZSSK CARGO minimalizovať stav skladových zásob surovín, najmä železnej rudy.

Z uvedených dôvodov treba konštatovať, že za obdobie prvých ôsmich mesiacov najväčší slovenský železničný dopravca prepravil vyše 23,2 mi-

lióna ton tovaru, čo je voči plánu o 1,2 milióna ton menej a medziročne o 0,5 milióna ton menej. Poďme sa však pozrieť podrobnejšie na prepravy jednotlivých komodít.

Rozdielne úspechy komodít

V preprave dreva zaznamenáva ZSSK CARGO v jednotlivých druhoch prepravy rozdielne úspechy. Vývoz, v ktorom minulý rok kulminovalo spracovanie kalamitného dreva, už nedosahuje také vysoké hodnoty, rovnako aj dovoz. Naopak, vnútroštátna preprava rastie, a to nie len v oblasti výroby papiera, ale aj nábytku. Podobne môžeme hovoriť aj o komodite chémia. Zatiaľ čo časť tranzitných prepráv prešla ku konkurenčným dopravcom, vo vnútri, vývoze i dovoze sa spoločnosti podarilo zakontrahovať prepravy, ktoré kompenzujú, ba i prevyšujú vzniknuté straty v danej komodite. Pri ropných výrobkoch však hrá rozhodujúcu úlohu vývoz, ktorého pokles Cargo nedokáže nahradiť nárastom vo vnútri a tranzite.

Hromadné substráty v sklze

Rôzne treba hodnotiť aj komodity, ktoré sú na Slovensku pre železničnú nákladnú dopravu azda najtypickejšie, a to prepravy hromadných substrátov – stavebnín, železnej rudy a uhlia. Od začiatku roka sa ujal vývoz vápenca na Ukrajinu, i keď s najväčšou pravdepodobnosťou nepôjde o dlho trvajúcu záležitosť. Na druhej strane, tohtoročný sklz v plánovaných prepravách železnej rudy už asi nebude reálne dobehnúť, nakoľko ide o prepravy vysokých objemov.

Ako už veľakrát, aj tento rok spôsobuje starosti preprava uhlia. Nielen že sa spoločnosť stretáva opäť so znížením dovozu pre elektrárne a teplárne, chýba najmä dovoz českého uhlia pre hutníctvo, ktorý prevzal konkurenčný dopravca. Negatívne sa prejavujú aj ekonomické sankcie EÚ voči Ruskej federácii, čo cítiť najmä v oblasti intermodálnej prepravy vo vývoze rozmontovaných automobilov, ako aj dovoze súčastí na ich výrobu.

V hre sú jednotlivé vozňové zásielky

Rok 2015 sa neniesol len v duchu poklesov výkonov. Za osem mesiacov ZSSK CARGO dokázala získať viac ako 800 tisíc ton nových prepráv, z toho časť z cestnej dopravy. Práve stiahnutie časti tovaru z cesty na železnici preto treba považovať nielen za čiastkový úspech, ale aj za smerovanie k naplneniu dopravnej politiky Slovenska a Európskej únie, ktorá deklaruje svoje zábery v tzv. Bielej knihe.

A je to práve služba prepravy jednotlivých vozňových zásielok (JVZ), v kto-



rej ZSSK CARGO vidí vysoký potenciál pre presúvanie nových objemov z cesty na železnicu. Napriek tomu, že o tento technologicky i nákladovo najnáročnejší produkt viacerí dopravcovia strácajú záujem, spoločnosť ho chce rozvíjať. Tomu plánuje prispôbiť nielen obchodnú a cenovú politiku, ale aj technicko – technologickú základňu s cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť voči cestnej doprave.

Viacročné kontrakty

Štátny nákladný dopravca spolupracuje aj s inými operátormi, ak je táto spolupráca výhodná pre všetky zúčastnené strany, a to napríklad v oblasti vzájomného využívania mobilného parku – či už nákladných vozňov alebo rušňov. Vďaka tomu dokázal získať nové prepravy, alebo uspieť v náročných tendroch. Za mimoriadne dôležité je potrebné považovať

úspešné prolongovanie viacročných kontraktov so strategickými partnermi, ktoré firme pomôžu stabilizovať dlhodobé prepravy. Len tak dokáže správne nastaviť technické i personálne kapacity firmy a vhodne nasmerovať investície do vozňového i rušňového parku.

ZSSK CARGO verí, že začiatok samostatnej podnikateľskej činnosti jej dcérskej spoločnosti pre manažment parku nákladných vozňov prinesie vďaka širokým možnostiam technickej základne a medzinárodnému know – how zákazníkom len pozitíva. A to práve v oblasti vozňovej služby, zabezpečovania požadovaných radov nákladných vozňov, vrátane špeciálnych, či vykrývania nerovnomerností.

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

More than 800 thousand tonnes of new transports

At the beginning of October it is still too early to make an overall assessment of the current year, but its end is near and the previous months have already provided us with a certain picture. Like the last year, this year also began auspiciously for ZSSK CARGO in terms of sales and everyone wished the transport volumes would continue such trend. Although the trend has not been ultimately confirmed, the realisation of more than 800 thousand tonnes of new transports, of which a portion has been diverted from road, should be considered success.

ZSSK CARGO was very sorry about the loss of significant coal transports from the Czech Republic to Slovakia at the start of the year, though it was compensated by other transports. During the first quarter of 2015 the company transported almost 9 million tonnes, which was an increase of 45 thousand tonnes compared to the plan, and even a year-to-year increase of 87 thousand tonnes. And what is more, the compared beginning of the last year with a mild winter was considered very successful.

Large importers of raw materials from Ukraine and Russia exploited the advantageous exchange rates at the beginning of this year and the possibility to pile up their stocks, which would facilitate them to overcome possible problems if the situation in Ukraine worsened and raw material supplies were restricted. Later on, however, there came months during which freight rail transport recorded unexpected declines.

Two thirds of transports for metallurgists

ZSSK CARGO has long been largely dependent on the situation in the metallurgy sector and on the transport requirements of metallurgical enterprises in Slovakia and the neighbouring countries. The volume of raw materials transported for the said industry accounts for as much as 66 per cent, i.e. two thirds, of the company's transport volumes. Any increase or decline in production, irregularity in raw material supplies, change in the sales policy or diversion of goods flows has a considerable impact on its transport volumes and revenues, as well as on the setting of its capacities including the wagon fleet, motive power units and human resources. For instance, Ukraine-to-Hungary transit transports which started up only in the second quarter of 2015 fell far short of the anticipated volumes, whether iron ore or metals are concerned. The intention of one of ZSSK CARGO's largest customers to minimise their raw material stock level, especially that of iron ore, had a significant bearing as well.

Therefore, it should be noted that during the first eight months the largest Slovak rail carrier transported more than 23.2 million tonnes of goods, which is a decrease of 1.2 million tonnes when compared to the plan, and a year-to-year decrease of 0.5 million tonnes. But let us take a closer look at the transport of individual commodities.

Commodities varying in success

As far as the transport of timber is concerned, ZSSK CARGO's success in the individual transport modes varies. Exports, in which segment the processing of windthrown timber culminated last year, have no longer been reaching high values, and the same is true about imports. On the

contrary, domestic transport has been growing, especially in the paper and furniture production sector. In a similar way we can speak about the commodity of chemical products. While some transit transports have been lost to competing carriers, the company has managed to conclude domestic transport, export and import contracts that offset or even exceed the transit transport losses. As to petroleum products, the crucial role is played by exports where the decrease cannot be offset by Cargo's increases in domestic and transit transports.

Bulk substrates in delay

Bulk substrates, such as building material, iron ore and coal, which are probably the most common commodities for freight rail transport in Slovakia, should also be assessed differently. Since the beginning of the year, certain success has been recorded in the transport of limestone to Ukraine, although this is most likely to be just a short-term matter. On the other hand, it is really unlikely to catch up on this year's delay in the planned iron ore transports, since these are transports of high volumes.

As many times before, the transport of coal is causing trouble also this year. Not only is the company faced once again with a decrease in imports for power and heat plants, but there is also a loss of Czech coal imports for the metallurgical industry, which imports have been taken over by a competing carrier. The economic sanctions which the EU has imposed on the Russian Federation also have adverse effects, which can be particularly felt in the area of intermodal transport.

Single wagon loads at stake

The year 2015 has not only been marked by transport volume declines. Over the past eight months, ZSSK CARGO has managed to gain more than 800 thousand tonnes of new transports, of which a portion has been taken over from road transport. And that is just the single wagon load (SWL) transport service where the joint-stock company ZSSK CARGO sees high potential for shifting new volumes from road to rail. Although a number of carriers are no longer interested in this costly and technologically demanding product, the company is determined to continue providing it and to develop it.

Long-term contracts

The state-owned freight carrier cooperates with other operators, provided such cooperation benefits all the participants, especially in the area of sharing the rolling stock, whether freight wagons or locomotives. Thanks to that, the company has managed to get new transport orders and to win tough tenders. The successful extension of a number of long-term contracts with strategic partners should be considered very important in the light of stabilising long-term transport volumes. That is the only way we can set the company's technical and personnel capacities correctly, and direct adequate investments in the wagon and locomotive fleets.

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

Prepravy ZSSK CARGO za 8 mesiacov roku 2015

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO) prepravila za 8 mesiacov roku 2015 viac ako 23,2 mil. ton tovaru. Tento objem prepravy predstavuje pokles oproti plánu takmer 1,2 mil. ton (-4,9 %) a medziročný pokles o takmer 513 tisíc ton (-2,16%).

Vo vnútroštátnej preprave spoločnosť zaznamenala najväčší medziročný nárast v komodite drevo (+142 tis. t – presmerovanie z cestnej dopravy), najväčší medziročný pokles v komodite kovy (-20 tis. t – preprava šrotu pre oceľiareň, ktorá obmedzuje výrobu).

V dovoze najväčší medziročný nárast predstavuje komodita chémia (+135 tis. t – preprava surovín na výrobu hnojív), najväčší pokles komodita uhlie (-410 tis. t – prechod k privátnemu dopravcovi).

Najväčší medziročný nárast **vo vývoze** je zatiaľ v komodite stavebniny (+269 tis. t – vývoz vápenca na Ukrajinu). Najväčší medziročný pokles vo vývoze je v komodite drevo (-132 tis. t – ukončenie vývozu kalami-

ného dreva a spracovanie vlastného kalamiťného dreva v zahraničí).

V tranzite sa medziročne najviac navýšili prepravy v komodite uhlie (+44 tis. t – preprava koksu z Poľska do Rumunska), najviac poklesla komodita kovy (-393 tis. t – preprava z Ukrajiny do Maďarska).

Za prvé tri mesiace roku 2015 bol plán prepravy prekročený. V ďalších mesiacoch vykázala spoločnosť pokles voči plánu prepravy, a to vplyvom ekonomických rozhodnutí podnikov, konkurenciou, ako aj zložitou situáciou na Ukrajine. K najväčším poklesom patrí strata preprav českého uhlia pre slovenskú oceľiareň, tranzitnej chémie (ČR - Maďarsko) a zníženie prepravných požiadaviek maďarského hutníckeho podniku v tranzite železnej rudy a kovov. V dôsledku sankcií voči Ruskej federácii poklesli aj prepravy v segmente automotive, ktoré sa prejavovali najmä v intermodálnej preprave. Neplnenie plánu ovplyvnil aj zámer jedného z najvýznamnejších zákazníkov v hutníctve znížiť zásoby skladových surovín.

ZSSK CARGO však dosiahla aj viacero úspechov, a to v oblasti získania nových, ako aj obnovenia stratených preprav, ktoré znižujú dopad vyššie uvedených poklesov.

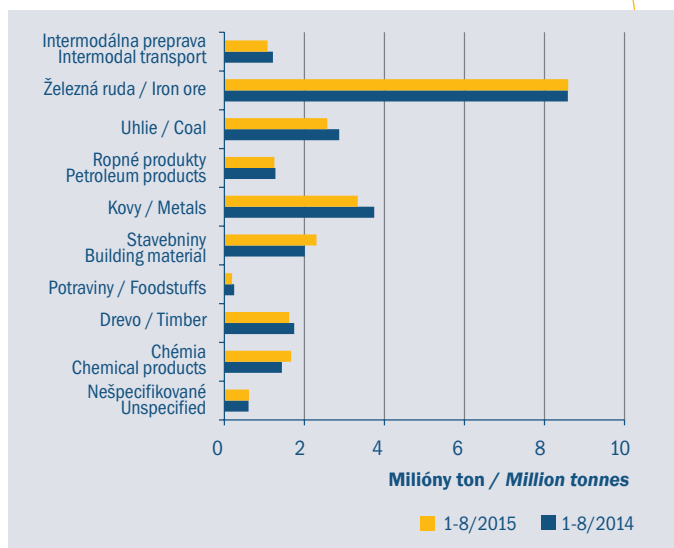
Ing. Darina ZIBUROVÁ
sekcija marketingu

Komodita / Commodity	1-8/2014	1-8/2015	rozdiel / difference 15 - 14	% zmena / difference
Nešpecifikované / Unspecified	605 406	611 847	6 440	1,1%
Chémia / Chemical products	1 434 407	1 664 007	229 601	16,0%
Drevo / Timber	1 745 310	1 616 009	-129 302	-7,4%
Potraviny / Foodstuffs	244 808	192 200	-52 607	-21,5%
Stavebniny / Building material	2 007 620	2 298 826	291 206	14,5%
Kovy / Metals	3 741 216	3 333 298	-407 918	-10,9%
Ropné výrobky / Petroleum products	1 273 365	1 249 210	-24 154	-1,9%
Uhlie / Coal	2 867 060	2 570 304	-296 756	-10,4%
Železná ruda / Iron ore	8 581 405	8 590 924	9 519	0,1%
Intermodálna preprava / Intermodal transport	1 214 338	1 075 422	-138 916	-11,4%
CELKOM / TOTAL	23 714 935	23 202 048	-512 887	-2,2%

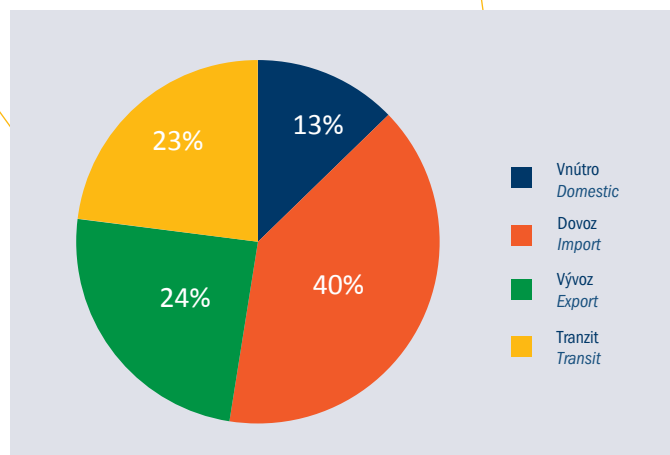
Porovnanie objemu prepravy ZSSK CARGO v tonách.
Comparison of ZSSK CARGO transport volumes in tonnes.

Režim / Transport mode	1-8/2014	1-8/2015	Rozdiel / Difference
Vnútro / Domestic	2 667 280	2 955 274	287 995
Dovoz / Import	9 821 428	9 227 257	-594 171
Vývoz / Export	5 496 163	5 687 053	190 890
Tranzit / Transit	5 730 064	5 332 464	-397 600
Spolu / Total	23 714 935	23 202 048	-512 887

Porovnanie režimov v prepravách ZSSK CARGO za osem mesiacov 2014 a 2015 (v tonách). / Comparison of transport modes (in tonnes).



Porovnanie objemu prepravy ZSSK CARGO v miliónoch ton.
Comparison of ZSSK CARGO transport volumes in million tonnes.



Podiel režimov na celkovom objeme prepravy ZSSK CARGO za osem mesiacov 2015.
Share of transport modes in the total transported volumes of the ZSSK CARGO during 8 months in 2015.



Evaluation of the ZSSK CARGO transport volumes for 8 months in 2015

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO) transported more than 23.2 million tonnes of goods during 8 months in 2015. This volume of transport represents a decrease of almost 1.2 million tonnes (- 4.9%) compared to the plan and a year-to-year decrease of nearly 513 thousand tonnes (- 2.16%).

As to domestic transport, the company recorded the largest year-to-year increase in the commodity of timber (+ 142 thousand tonnes - diverted transport from road to rail) and the largest year-to-year decrease in the commodity of metals (- 20 thousand tonnes - transport of scrap iron for a steel plant).

As far as import goes, the largest year-to-year increase was seen in the commodity of chemical products (+135 thousand tonnes – transport of chemicals for fertilizer production purposes) while the greatest decrease in the commodity of coal (-410 thousand tonnes – transport orders lost to a private carrier).

The greatest year-to-year **export** increase has been so far recorded in the commodity of building materials (+269 thousand tonnes – export of limestone to Ukraine). The largest year-to-year export decrease is in the commodity of timber (-132 thousand tonnes – the termination of transport of windthrown timber and the processing of own windthrown timber abroad).

As to transit, the largest transport volume increase was recorded in

the commodity of coal (+44 thousand tonnes - transport of coke from Poland to Romania) while the greatest decrease was seen in the commodity of metals (-393 thousand tonnes – transport from Ukraine to Hungary).

The transport volume plan for the first three months in 2015 was exceeded. In the other months, the company recorded a decrease, compared to the transport volume plan, which was caused by economic decisions of enterprises and competitors, as well as due to the complicated situation in Ukraine. The greatest declines include the loss of transports of Czech coal for the Slovak steel plant, chemical products in transit (Czech Republic - Hungary), and lower transport requirements of a Hungarian metallurgical company for the transit of iron ore and metals. As a consequence of the sanctions against the Russian Federation, a decrease was also recorded in the transport volumes in the automotive industry segment - especially in intermodal transport. Non-fulfilment of the plan was also affected by the decision of a key account customer (in metallurgical industry) to reduce its stock levels.

On the other hand, ZSSK CARGO made several achievements by gaining new transport orders and renewing lost transport orders, which reduces the impact of the above mentioned declines.

Ing. Darina ZIBUROVÁ
Marketing Section

V komodite drevo sú rozhodujúce vývoz a vnútroštátna preprava

Preprava komodity drevo sa na celkovej preprave ZSSK CARGO pohybuje za predchádzajúce roky v intervale 6 – 7%.

Vo vývoze dreva môžeme s výnimkou roku 2012 konštatovať, že preprava je na stabilnej úrovni okolo 1 milióna ton ročne. Z tohto množstva sa cez PPS Bratislava východ vyvezie okolo 75%. Prepravu zabezpečuje ZSSK CARGO v prevažnej miere vozňami, ktoré sú v jej držbe. V tomto segmente sa zvýšeným úsilím podarilo získať späť väčšinu prepráv, ktoré v minulosti prešli ku konkurenčným železničným dopravcom. Dovozy dreva sa pohybuje stabilne v rozmedzí 350 až 400 tisíc ton s tým, že po rokoch s vyšším dovozom nasleduje rok s dovozom nižším. Dovozy dreva cez PPS Čierna nad Tisou a Maťovce je na úrovni približne 80% celkového objemu dovozu. Minulý rok bol vyšší dovoz dreva zapríčinený aj vývojom situácie na Ukrajine, nestabilitou a neistotou. Odberatelia sa preto predzásobili surovinou. Tento rok sa pod nepriaznivý vývoj v dovoze dreva potom podpísalo nielen predzásobenie v roku 2014, ale aj reštrikcie na vývoz dreva z Ukrajiny.

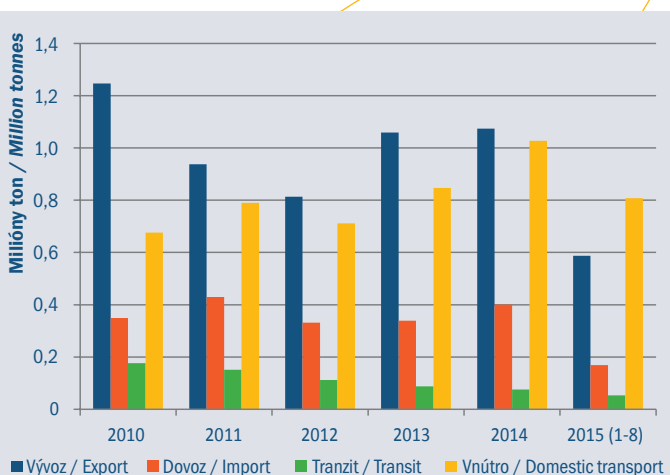
Nové riešenie – klanicové palety

Pri preprave dreva s prekládkou v Čiernej nad Tisou začala ZSSK CARGO v spolupráci s jedným z drevospracujúcich podnikov v minulom roku skúšobnú prepravu dreva na jednom vozni radu Sgnss s piatimi klanicovými paletami. Výhodou takéhoto usporiadania je väčší ložný objem vozňa, ktorý je dokonca vyšší ako objem širokorozchodného vozňa. Po vyhodnotení prepravy a spokojnosti zákazníka boli klanicové palety dosadené na celkom 10 vozňov Sgnss.

Pri dovoze komodity drevo ešte za zmienku stojí zabezpečenie prepravy dreva z prihraničnej oblasti Českej republiky, keď sa v roku 2014 podarilo po dlhých rokoch obnoviť prepravu cez pohraničný priechod Vlársky průsmyk – Horné Srnie. Nejde o veľké množstvá suroviny, no v tomto roku sa do augusta cez tento priechod prepravilo už viac ako dvojnásobok minuloročného objemu.

Vnútro

Vnútroštátna preprava za posledné roky rástla. Z približne 700 tisíc ton v roku 2010 na viac ako milión ton v roku 2014. Preprava dreva pre



Vývoj prepravy komodity drevo v ZSSK CARGO od roku 2010. Za rok 2015 sú k dispozícii údaje za 8 mesiacov. / Development of ZSSK CARGO transport volumes in the commodity of timber since 2010. Figures for 8 months are only available for 2015.

Export and domestic transport are

The transport of timber accounts for 6 - 7% of the total ZSSK CARGO transport volume over the previous years.

As to timber exports, it can be stated that with the exception of 2012, the transport volume is rather stable, totalling around 1 million tonnes per year. Of this volume, nearly 75% are exported through the BCS Bratislava-východ. The transport is carried out by ZSSK CARGO mostly in wagons that it possesses. Increased efforts in this segment have led to the regaining of most of the transports that were previously obtained by the competing rail carriers.

Timber imports steadily range between 350 thousand and 400 thousand tonnes, where years with higher import volumes are succeeded by a year with a lower import volume. Timber imports through the border crossing stations Čierna nad Tisou and Maťovce represent almost 80% of the total import volume. Last year's higher timber import volume is imputable also to the development of the situation in Ukraine and thereto-related unsteadiness and uncertainty. The customers, therefore, stocked up on this commodity. The adverse development in timber imports this year is, thus, attributable not only to the

stockpiling in 2014, but also to the restrictions on timber imports from Ukraine.

New solution – stanchion pallets

In the transport of timber transshipped at Čierna nad Tisou, ZSSK CARGO started, in cooperation with a wood processing plant, the trial transport of timber on one wagon of the Sgnss series with five stanchion pallets last year. The advantage of such wagon layout is its greater loading volume, which is even greater than that of a broad-gauge wagon. After evaluating the transport and given the customer's satisfaction, stanchion pallets were added to a total of 10 Sgnss wagons. As to timber imports, one more thing worth mentioning is that after long years the transport of timber from the Czech border region through the border crossing Vlársky průsmyk – Horné Srnie was successfully resumed in 2014. Though not large volumes of timber are being transported through this border crossing, the last year's volume was more than doubled until the August this year.

Domestic transport

Domestic transport has increased over the past years. From near-

päť rozhodujúcich zákazníkov je na úrovni 90% celkovej prepravy. Rast vnútroštátnych preprav dreva po železnici podnietili jednak legislatívne úpravy v cestnej preprave – mýto a kontrola hmotnosti kamiónov, ale aj veterná kalamita z mája 2014, ktorá znamenala výzvu zabezpečiť v krátkom čase enormne zvýšené požiadavky na nakládku. Vnútroštátnu prepravu ZSSK CARGO zabezpečovala najmä vozňami vo vlastnej držbe. Požiadavky na vývoz kalamitného dreva boli zabezpečené aj vozňami iných držiteľov. Na základe týchto skúseností došlo k obnoveniu preprav z viacerých tarifných bodov najmä na Gemer a s potešením môžeme konštatovať, že sa podarilo tieto prepravy zastabilizovať aj v tomto roku a medziročne nám vnútroštátna preprava dreva rastie.

Rozptýlenosť nakládky a sezónnosť

Preprava dreva je charakteristická rozptýlenosťou nakládky. Počet tarifných bodov, v ktorých sa nakladá drevo presahuje číslo 200, čo svedčí o náročnosti zabezpečenia nakládky. Ďalšou komplikáciou je sezónnosť nakládky dreva, kedy sú v špičkových mesiacoch požiadavky zákazníkov na pristavenie vozňov oveľa vyššie ako v mesiacoch mimo špičky. Všetky zložky ZSSK CARGO sa aj napriek spomínanej rozptýlenosti nakládky a sezónnosti preprav v komodite drevo snažia, aby boli zákazníci s prepravami spokojní a tieto prepravy pokračovali i v budúcnosti.

*Ing. Ľubomír KROTKÝ
sekcia predaja*



Komodita DREVO zahŕňa nasledovné tovary NHM

Kap. 44 – drevo a výrobky z dreva

Kap. 47 – vlákna z dreva alebo z iných vlákninových celulóзовých materiálov; zberový papier alebo lepenka

Kap. 48 – papier a lepenka

Poz. 3912 – celulóza a jej chemické deriváty



crucial in the commodity of timber

ly 700 thousand tonnes in 2010 to more than one million tonnes in 2014. The transport of timber for five key customers accounts for 90% of the total transport volume. The growth of domestic timber transport by rail was instigated not only by amendments to the road transport legislation, such as toll payments and truck weight checks, but also by the wind calamity in May 2014, which meant an urgent need for enormous volumes to be loaded within a short time. In order to provide for domestic transport, ZSSK CARGO mostly used its own wagons. To satisfy the requirements for the export of windthrown timber, it was necessary to lease wagons from other owners. Based on such experiences, transports have been resumed from many locations (tariff points), in particular in the Gemer region, and we are pleased that we can say this year we have also succeeded in stabilising those transports and the domestic transport of timber has grown on a year-to-year basis.

Diffuse loading sites and seasonality

Timber transport is characterised by diffuse loading sites. The number of locations (tariff points) where timber is loaded exceeds the number 200 which means it is quite demanding to provide for loading. Another

problem is the seasonality of timber transport, where during the peak season the customers' requirements for the availability of wagons are much higher than outside the peak season.

Despite the said diffuse loading sites and timber transport seasonality, all ZSSK CARGO units make each and every effort to ensure that the customers are satisfied and such transports also continue in the future.

*Ing. Ľubomír KROTKÝ
Sales Section*

The commodity of TIMBER includes the following HGN items

Chapter 44 – timber and timber products

Chapter 47 – wood fibres and other fibrous cellulosic materials; waste paper or cardboard

Chapter 48 – paper and cardboard

Note 3912 – cellulose and its chemical derivatives

Stavebniny nielen na stavby, ale aj pre hutníkov

Podiel stavebnín na prepravách ZSSK CARGO za posledných päť rokov mierne vzrástol a tvorí v súčasnosti 10%. Objem prepravených tovarov sa pohyboval v rokoch 2010-2014 v rozmedzí 2,9 – 3,2 milióna ton. Kľúčovými sú prepravy pre hutnícky priemysel – dolomitu, vápenca, magnezitu a trosky, prepravy hromadných substrátov - cementu, piesku, kameňa, vápna a prefabrikovaných konštrukčných stavebných dielcov potrebných pri výstavbe a rekonštrukcii mostov, diaľnic a železničných tratí.

Medziročné porovnanie celkového objemu prepravy stavebnín do augusta 2015 ukazuje, že došlo k navýšeniu prepraveného objemu oproti sledovanému obdobiu v roku 2014 o 14,5%.

Výrazne k tomu prispelo medziročné navýšenie vývozu stavebnín o 27,23%, na čom sa podieľali predovšetkým nové prepravy cementu v objeme 52 tis. ton do Maďarska a prepravy vápenca a dolomitu v objeme 330 tisíc ton na Ukrajinu. Medziročné navýšenie dovozu stavebnín o 22,4% predstavuje hlavne zvýšený dovoz kremenca, cementu a trosky do cementární.

Vo vnútroštátnej preprave narastá podiel prepráv štrku a kameňa pre výstavbu diaľničných úsekov, taktiež došlo k výraznému navýšeniu prepráv trosky pre potreby cementární.

Pomer medzi jednotlivými režimami prepravy – vnútro, dovoz, vývoz a tranzit - sa od roku 2013 mierne zmenil, došlo k nárastu podielu dovozu na súčasných 10% a vývozu na 55%, k zníženiu podielu vnútroštátnych prepráv na 33%. Tranzitná preprava si v posledných rokoch zachováva stabilný podiel 2%.

Prepravy stavebnín realizuje ZSSK CARGO predovšetkým v skupinách vozňov a ucelenými vlakmi. Nakoľko sa vysoký podiel prepráv uskutočňuje v privátnych vozňoch a vo veľkej miere ide o dlhodobé kontrakty veľkého objemu tovaru, existuje na trhu silný tlak súkromných železničných dopravcov.

Ing. Denisa PELEŠKOVÁ
sekcía predaja

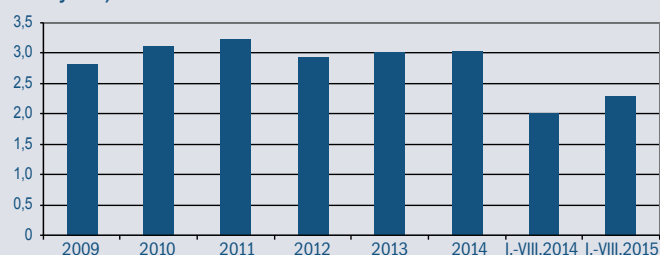
Building materials not only for constructions but also for metallurgists

The percentage of building materials in the ZSSK CARGO transport volume has slightly increased over the past five years, currently accounting for 10%. The volume of transported goods ranged between 2.9 million and 3.2 million tonnes in 2010 to 2014. The most significant is the transport of raw materials for the metallurgical industry, such materials including dolomite, limestone, magnesite and slag, as well as the transport of bulk substrates such as cement, sand, stone, lime and prefabricated construction components necessary for the construction and reconstruction of bridges, motorways and railways.

A year-to-year comparison of the total volume of building materials transported until August 2015 shows that the transport volume rose by 14.5%, compared to the reporting period in 2014. This was largely thanks to a year-to-year increase of 27.23% in building material exports, which is attributable predominantly to new transports of cement to Hungary totalling 52 thousand tonnes and transports of limestone and dolomite to Ukraine totalling 330 thousand tonnes. A year-to-year increase of 22.4% in building material imports is mainly due to the increased import of quartzite, cement and slag to cement plants. As to domestic transport, an increase can be seen in the transport of gravel and stone for the construction of motorway sections, as well as a significant increase is reported in the transport of slag for the needs of cement plants.

Ing. Denisa PELEŠKOVÁ
Sales Section

Milióny ton / Million tonnes



Vývoj objemu prepravy ZSSK CARGO v komodite stavebniny v miliónoch ton od roku 2009. / Development of ZSSK CARGO transport volume in the commodity of building materials in million tonnes since 2009.



Boj o jednotlivé vozňové zásielky nevzdávame

Preprava jednotlivých vozňových zásielok je celoeurópskym problémom. Ide o technologicky i nákladovo najnáročnejšiu formu prepravy tovaru s ich zvozom a rozvozom manipulačnými vlakmi, často ekonomicky neefektívnu. Napriek prekážkam sa ZSSK CARGO snaží o revitalizáciu tohto systému prepravy.

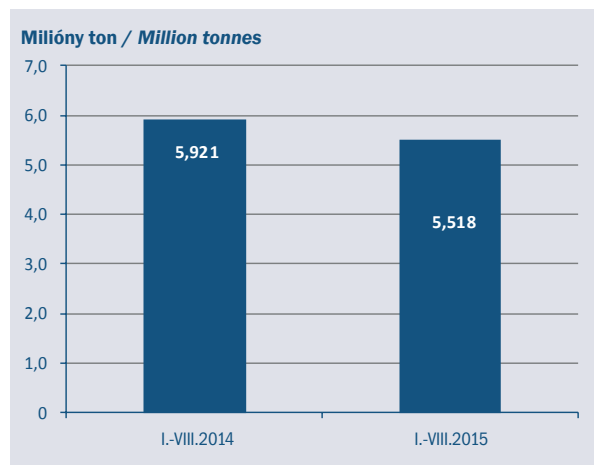
Jedným z prvkov zvyšovania konkurencieschopnosti železnice voči cestnej doprave je znižovanie nákladov súvisiacich s technologickým spracovaním zásielok. Ak ZSSK CARGO dokáže motivovať zákazníka, ktorý má možnosť a je ochotný organizovať svoju nákladku tak, aby vytváral z jednotlivých vozňových zásielok väčšie skupiny vozňov, zjednoduší sa

spoločnosti práca ako dopravcovi a v konečnom dôsledku – vďaka cenovej motivácii, pocíti pozitíva aj sám zákazník.

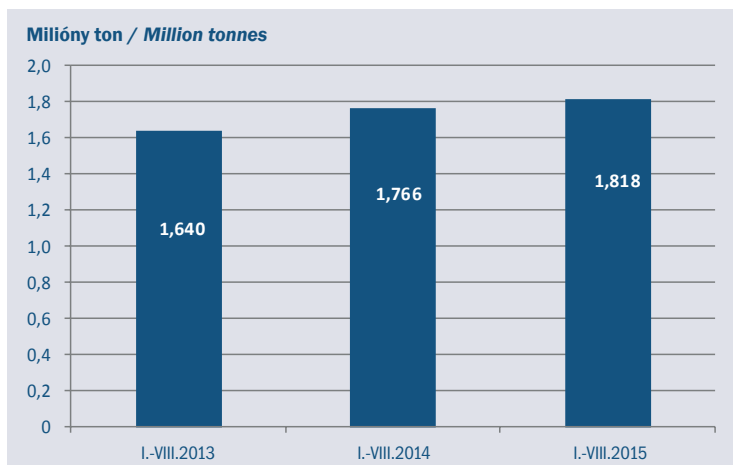
Preto ZSSK CARGO už od roku 2013 pristúpila k cenovej motivácii preprav skupín vozňov (§ 18 TR 1). Ako sa ukazuje, zákazníci uvedený prvok využívajú. V roku 2014 takto spoločnosť prepravila o 200 tisíc ton tovaru viac ako v roku 2013. Ak sa pozrieme na prvých 8 mesiacov roku 2015, vidíme ďalší nárast o 52 tisíc ton voči porovnateľnému obdobiu roku 2014.

Celkový objem prepravy jednotlivých vozňových zásielok za obdobie osem mesiacov tohto roka je síce nižší medziročne o asi 400 tisíc ton, no z uvedeného poklesu približne 87 % pripadá na ukončenie vývozu kalamitného dreva a zmenu systému nakládky pri vývoze produkcie oceliarní – zvýšenie podielu ucelených vlakov na úkor jednotlivých zásielok. Napriek tomu vidno i pozitíva. A to nielen stúpajúcu tendenciu v prepravách šrotu i vnútroštátnej preprave dreva, no najmä rast preprav mnohých menších zákazníkov. To ZSSK CARGO utvrdzuje v presvedčení, že jednotlivé vozňové zásielky na železnici stále patria. Preto sa i naďalej bude snažiť o revitalizáciu tohto systému prepravy. Jednak v oblasti technicko – technologickej, ako aj v oblasti obchodnej a cenovej politiky.

Ing. Rudolf KUBIŠ
sekcia marketingu



Celkové prepravy jednotlivých vozňových zásielok ZSSK CARGO za osem mesiacov 2014 a 2015 v mil. ton./ Development of single wagon load transport (in million tonnes).



Celkové prepravy jednotlivých vozňových zásielok ZSSK CARGO za osem mesiacov 2014 a 2015 v mil. ton./ Development of single wagon load transport (in million tonnes).

We are not giving up the fight for single wagon loads

Single wagon load transport is a Europe-wide problem. It is the most costly and technologically demanding form of transport of goods, where the goods are collected and distributed by handling trains, which is often cost-inefficient. Despite the obstacles, ZSSK CARGO strives to revitalise this transport system.

One of the measures to make rail transport more competitive vis-a-vis road transport is to cut the costs related to the technological handling of wagon loads. If ZSSK CARGO succeeds in motivating the customer who has the possibility and is willing to organise his loading process so as to form individual wagon loads into large groups of wagons, this will ease the work of the company as a carrier and, in the end, thanks to price incentives, the advantages will also be felt by the customer himself.

Therefore, since 2013, ZSSK CARGO has introduced price incentives for the transport of wagon groups (§ 18 GROUP 1). The customers appear to be taking advantage of this option. In 2014, the company transported 200 thousand more tonnes of goods this way than in

2013. When taking a look at the first 8 months in 2015, we can see a further increase of 52 thousand tonnes, compared to the same period in 2014.

The total volume of single wagon load transport for 8 months of this year has decreased by 400 thousand tonnes on a year-to-year basis, but roughly 87% of such decrease is attributable to the completed import of windthrown timber and changes in the system of loading of steel works products - a higher percentage of block trains to the detriment of single wagon load transport. Nevertheless, positives can also be seen. These include not only an upward trend in the transport of scrap material and in domestic timber transport but also an increase in the volumes of goods transported for small customers. This makes ZSSK CARGO believe that single wagon loads still belong on the railway. Therefore, its efforts to revitalise this system of transport will continue. Both in the technical and technological area and in the sales and pricing policy area.

Ing. Rudolf KUBIŠ
Marketing Section

Prevod vyše 12 tisíc nákladných vozňov do spoločnosti Cargo Wagon

Dňa 18. mája podpísali predstavitelia ZSSK CARGO a spoločnosti AAE Wagon, a. s., Zmluvu o odplatnom prevode hnuťelného majetku a následnom spätnom nájme dopravných prostriedkov. Na jej základe previedla ZSSK CARGO do svojej dcérskej spoločnosti Cargo Wagon, a. s., ktorej 66% akcií vlastní víťaz medzinárodného tendra AAE Wagon, a. s., 12 342 vozňov a späťne si prenájíma 8 216 vozňov na osem rokov s opciou na ďalších osem. Transakcia nemá vplyv na bežnú prevádzku ZSSK CARGO, jej služby a vzťahy so zákazníkmi. Tí majú prístup k nákladným vozňom v takom rozsahu, ako to bolo bežné aj pred prevodom vozňov.

Podpis zmluvy o predaji a spätnom nájme vozňov medzi ZSSK CARGO a AAE Wagon nasledoval potom, čo Protimonopolný úrad SR schválil 12. mája koncentráciu spočívajúcu v získaní nepriamej spoločnej kontroly VTG Aktiengesellschaft, Nemecko (VTG) a Solveq Funds SICAV plc Mal-



ZSSK CARGO has transferred more than 12 thousands wagons to Cargo Wagon

On 18 May 2015, the representatives of ZSSK CARGO and those of AAE Wagon, a.s., signed an Agreement for the Sale and Leaseback of Rolling Stock. Under the said Agreement, ZSSK CARGO has transferred a total of 12,342 wagons to its subsidiary Cargo Wagon, a.s., in which 66% of the shares are held by AAE Wagon, a.s., as the winner of the international tender, and has leased back 8,216 wagons for 8 years with an option for another eight years. This transaction has no impact on the current operations of ZSSK CARGO, its services and relations with the customers. Freight wagons are available to them to the same extent as was common prior to the transfer of wagons.

The Rolling Stock Sale and Leaseback Agreement was signed between ZSSK CARGO and AAE Wagon after the Slovak Antimonopoly Office approved, on 12 May 2015, a concentration based on the taking by VTG Aktiengesellschaft, Germany (VTG) and Solveq Funds SICAV plc Malta (SOLVEQ) of indirect common control of Cargo Wagon, a.s., (Cargo Wagon), including the freight wagons transferred to Cargo Wagon.

The tender for the acquisition of a 66-percent shareholding in Cargo Wagon, which also included the sale and leaseback of state-owned wagons, was won by the Swiss company AAE Wagon. Last year this company was taken over by the German company VTG, which has thus become the largest European private company offering freight wagon leases. VTG entered a debt of EUR 2 billion in its accounting books as part of the said acquisition and, therefore, had to find a partner to strengthen its financial resources. Therefore, the transaction was joined by the Maltese investment company Solveq Funds engaging in the business of collective investment, in respect of which it made a public statement that it is rather common to have global financial investors in transactions like this. AAE Wagon has acquired 66 % of the shares in Cargo Wagon, a.s., with the remaining 34 % of the shares being still held by ZSSK CARGO. ZSSK CARGO Director General Vladimír Lupták expects that strategic partner will help the state-owned carrier make more efficient use of the freight wagons that were previously less used.

Successful handover of wagons

In June, ZSSK CARGO handed over the freight wagons to Cargo Wagon, a.s. After having executed a final takeover protocol and having issued an invoice, which was paid on 10 July, ZSSK CARGO began to pay Cargo Wagon the rent for the leased wagons.

The fundamental aim of the transaction was to find a strong partner for the non-core business (ancillary activities) of ZSSK CARGO, and to gradually reduce the company's debt. The state-owned carrier's debt was reduced from the original EUR 450 million in 2010 - 2012 to EUR 320 million before the wagons sale transaction was commenced. After its completion, the company's debt decreased to EUR 150 million and is expected to drop to EUR130 million. This means to ZSSK CARGO that the company is becoming financially more stable and ready to attain positive economic results. Besides, more favourable conditions have been created for the implementation of development projects, especially in such areas as trade, operations, rolling stock, technologies, and human resources.

No impact on the services provided by ZSSK CARGO

The change in the ownership of the wagons has no significant impact on the quality of services provided to the customers. The wagons which ZSSK CARGO has leased from Cargo Wagon have been defined on the needs of the market. A large number of the wagons that have been sold to Cargo Wagon and have not been leased back to ZSSK CARGO have had a lower rate of employment and, what is more, a considerable amount of money is required for their repairs.

The change of the available wagon fleet puts pressure on the efficient management of freight wagon operations. The mentioned process falls with the responsibility of the newly established Freight Wagons Operations Section, which actively cooperates with the Trade Division in securing wagons for the customers.

ta (SOLVEQ) nad spoločnosťou Cargo Wagon, a. s., (Cargo Wagon) a nad nákladnými železničnými vozňami vloženými do Cargo Wagon. Víťazom tendra na získanie 66 % podielu v Cargo Wagon, ktorého súčasťou bol aj predaj a spätný prenájom štátnych vagónov, sa stala švajčiarska spoločnosť AAE Wagon. Tú v minulom roku prevzala nemecká VTG, ktorá sa tak stala najväčšou európskou privátnou spoločnosťou poskytujúcou lízing nákladných vozňov. Keďže pri tejto akvizícii VTG zaknihovala dlh 2 mld. eur, pre ďalšiu investíciu v Cargo Wagon hľadala partnera na posilnenie vlastných zdrojov. Do transakcie tak vstúpila maltská investičná spoločnosť Solveq Funds zaoberajúca sa kolektívnym investovaním, čo verejne komentovala, že pri podobných transakciách je bežné mať globálnych finančných investorov. Spoločnosť AAE Wagon získala 66 % akcií firmy Cargo Wagon, a.s., zvyšných 34 % akcií ostalo v majetku ZSSK CARGO. Generálny riaditeľ ZSSK CARGO Vladimír Lupták očakáva, že strategický partner pomôže štátnejmu dopravcovi lepšie využiť nákladné vozne, ktoré boli v minulosti menej využívané.

Odvzdávanie vozňov prebehlo úspešne

V priebehu júna ZSSK CARGO odovzdala spoločnosti Cargo Wagon, a. s. nákladné vozne. Po vyhotovení finálneho preberacieho protokolu, vystavení a úhrade faktúry, ku ktorej došlo 10. júla, začala ZSSK CARGO platiť Cargo Wagon nájomné za prenajaté vozne.

Základným zmyslom transakcie bolo nájsť silného partnera pre podporne činnosti, ktoré vykonáva ZSSK CARGO a zároveň postupne znížiť zadlženosť spoločnosti. Dlh štátneho dopravcu sa znížil z pôvodných 450 mil. eur v rokoch 2010 - 2012 na 320 mil. eur pred začatím transakcie predaja vozňov. Po jej ukončení klesol na 150 mil. eur s výhľadom na 130 mil. eur. Pre ZSSK CARGO to znamená, že sa stáva ekonomicky stabilnejšou spoločnosťou, pripravenou pre pozitívne hospodárenie. Zároveň sa vytvorili lepšie predpoklady pre realizáciu rozvojových projektov, hlavne v oblasti obchodu, prevádzky, koľajovej techniky, technológií a ľudských zdrojov.

Bez dopadu na služby ZSSK CARGO

Zmena vlastníctva vozňov nemá zásadný dopad na kvalitu služieb poskytovaných zákazníkom. Vozne, ktoré si ZSSK CARGO prenája od Cargo Wagon, boli zadefinované na základe potrieb trhu. Veľká časť vozňov, ktoré boli prevedené do Cargo Wagon a nie sú predmetom nájmu ZSSK CARGO, mali nižšiu úroveň využívania a navyše si vyžadujú značné finančné prostriedky na ich opravy.

Zmena disponibilného parku vozňov vyvoláva tlak na efektívne riadenie činnosti nákladných vozňov. Uvedený proces zabezpečuje novozriadená sekcia hospodárenia s nákladnými vozňami, ktorá aktívne spolupracuje s úsekom obchodu pri zabezpečení vozňov pre zákazníkov.

(r)

Júnový kolotoč odovzdávania vozňov

ZSSK CARGO fyzicky odovzdala k 22. júnu všetkých 4126 predaných vozňov, ktoré neboli určené na spätný prenájom, svojej dcérskej spoločnosti Cargo Wagon. Potvrdením o odovzdaní každého vozňa sa stal protokol podpísaný oboma zmluvnými stranami. Na druhej strane tie vozne, ktoré si ZSSK CARGO od dcérskej firmy prenája, sa neodovzdávali fyzicky, ale prostredníctvom reportu z informačného systému. Ich počet dosiahol 8216.

Fyzické odovzdávanie vozňov bolo náročné na čas i kapacity, preto sa úsek služieb ŽKV ako dovtedajší vlastník vozňov naň náležite pripravil. Vzhľadom na skutočnosť, že časť vozňov bola prevádzkovaná a časť deponovaná na celej železničnej sieti, bolo nutné zabezpečiť dôsledné riadenie a koordináciu celého procesu. So zástupcami Cargo Wagon, a. s., sa preto vopred zadefinovali a vzájomne odsúhlasili postupy odovzdávania.

Keďže vozne boli dislokované na celom území SR, bolo potrebné na odovzdávanie aktivovať štyri komisie. Na odovzdanie bol určený celý mesiac jún. Prvý júnový deň sa uskutočnilo spoločné „pilotné“ odovzdávanie vozňov vo Vrútkach, ktorého sa zúčastnili komisie ZSSK CARGO, ako aj z Cargo Wagon, a. s. Prvý deň priniesol jasné a zrozumiteľné nastavenie parametrov odovzdávania pre všetkých účastníkov. Vo Vrútkach bolo protokolárne odovzdaných 685 vozňov. Len na okraj poznamenajme, že

začiatok júna priniesol horúce počasie, keď sa teplota približovala k tridsiatke. Práca v teréne tak nebola len jednoduchou úradníckou kontrolou zoznamov vozňov...

Pilotné odovzdávanie 1. júna sa síce skončilo úspešne, ale nasledovalo ďalších 3441 vozňov rozosiatych v rôznych regiónoch slovenskej železničnej siete. Aj tých zvyšných vyše tritisícštyristo vozňov sa napokon za tri týždne v predstihu podarilo fyzicky odovzdať aj s protokolmi.

Ing. Miroslav BUC
úsek služieb ŽKV

June's hustle and bustle of handing over the wagons

On June 22, ZSSK CARGO physically handed over to its subsidiary Cargo Wagon all 4,126 sold wagons that had not been designated for leaseback. The handover of each wagon was confirmed by a protocol signed by both contracting parties. On the other hand, those wagons which ZSSK CARGO had leased back from its subsidiary were not handed over physically but through an information system report. Their number reached 8,216.

The physical handover of the wagons in June was rather time-consuming and required a lot of capacities. Since some of the wagons were in operation and some were deployed all over the railway network, it was necessary for the entire process to be managed and coordinated properly. The handover procedures were, therefore, pre-defined and mutually agreed with representatives of Cargo Wagon, a.s.,. As the wagons were deployed throughout Slovakia, it was necessary to activate four committees to be in charge of the handover process. The whole month of June was designated for the handover process. On the first day of June, the joint "pilot" handover of wagons took place in Vrútky, which was attended by committees of both ZSSK CARGO and Cargo Wagon, a.s. A total of 685 wagons were handed over based on a protocol in Vrútky. Afterwards, another 3,441 wagons dispersed in different regions of the Slovak railway network were handed over. Eventually, the remaining three thousand four hundred wagons were also physically handed over in advance within three weeks.

Ing. Miroslav BUC
Rolling Stock Services Division



Prvý vozeň odovzdala spoločnosti Cargo Wagon supervízorka Janka Pučková. Rovnako ako jej kolegovia úspešne absolvovala počas júna náročný kolotoč odovzdávania vozňov. / The first wagon was handed over to Cargo Wagon by supervisor Janka Pučková. She and her colleagues successfully coped with the hustle and bustle of the challenging wagons handover process in June.

Freight Wagons Operations Section

The Freight Wagons Management Section was established as of 1 June 2015, primarily as a result of the change of ownership of a major part of the ZSSK CARGO freight wagons. Its responsibilities and goals reflect the need to monitor the revenues and costs generated by those wagons in a more transparent manner and, last but not least, the need to manage damaged wagons more efficiently in order to cut the costs and reduce the overall balance sheet requirements of the wagons.

As a matter of course, the Section has set as its priority the fulfilment of the terms of the SLBA Agreement (Agreement on the Sale of Wagons to the subsidiary Cargo Wagon and their subsequent Leaseback). As to costs, it will focus predominantly on the lease of wagons, includ-

ing their handover and takeover for such purposes, the monitoring of rent exclusions, the monitoring and influencing of the time of repair of decommissioned wagons with a view to shortening the overall repair time, the coordination of the handover and takeover of wagons for technical inspection purposes, and the monitoring of any wagon defects during the warranty period. In this regard, it is also important to prepare and apply a 3% option with respect to the number of wagons leased from Cargo Wagon, and to monitor wheelset replacements.

Exploiting the unused wagon capacities

When taking a look at the side of revenues, the Section's responsibilities should be seen to include above all active searching for the opportunities to exploit the unused wagon capacities through short-term



Sekcia hospodárenia s nákladnými vozňami

Sekcia hospodárenia s nákladnými vozňami v ZSSK CARGO vznikla k 1. júnu tohto roka predovšetkým ako nevyhnutná súčasť zmeny vlastníctva väčšiny nákladných vozňov ZSSK CARGO. Jej činnosť a ciele vyplývajú z potreby prehľadnejšieho sledovania tržieb a nákladov, ktoré tieto vozne generujú, a v neposlednom rade z potreby efektívnejšieho manažovania poškodených vozňov a tým znižovania nákladov i celkovej bilančnej potreby vozňov.

Prioritou sekcie je prirodzene zabezpečenie plnenia podmienok zmluvy SLBA (Zmluva o predaji a spätnom nájme vozňov dcérskej spoločnosti Cargo Wagon). V oblasti nákladov to bude predovšetkým odovzdávanie a preberanie vozňov do, resp. z prenájmu, sledovanie výluk nájomného, sledovanie a ovplyvňovanie času opravy vyradených vozňov s cieľom skrátenia celkového času opravy, koordinácia odovzdávania a preberania vozňov do, resp. z revízie a monitorovanie prípadných chýb

subleases, or the opportunities for the wagons to be used abroad by actively communicating with the foreign partners. As regards the international management of wagons, the Section will continuously analyse the possibility for wagons to be used abroad in an appropriate manner based on our own indicative needs, and propose using foreign wagons for our own needs according to the volume of incoming or transiting wagonload from abroad.

Analysing the need for wagons

As an indispensable part of its responsibilities, the Section will make wagon analyses, where it intends to concentrate its attention particularly on preparing the supporting documentation and making the very analysis of the need for wagons. The other responsibilities include such tasks as preparing supporting documents for the purpose of calculating the RIV/PGV charges in order to justify the economic results of ZSSK CARGO, making an analysis of the use of freight wagons and the percentage of individual types of wagons, monitoring and identifying wagons that stand idle for more than 7 days, monitoring the running and loading of the so-called Cargo wagons on a monthly basis, monitoring and assessing the use of Cargo wagons in percentage terms. The Section has 17 employees, who have been redeployed from different departments of the Operations Division, the Rolling Stock Services Division and the Economic Division, and formed two compact departments, namely the Freight Wagons Rental Unit and the Freight Wagons Management Unit - AVV, which cover the area of revenues and costs of entrusted freight wagons.

Mag. Peter ORDOŠ
Freight Wagons Operations Section Director

na vozňoch v záručnej dobe. V tejto súvislosti je dôležitá aj príprava a uplatňovanie 3% opcie počtu prenájatých vozňov od Cargo Wagon a sledovanie výmeny dvojkolesí.

Uplatnenie nevyužitých vozňových kapacít

Ak sa pozrieme na stránku tržieb, tak treba činnosť sekcie vidieť predovšetkým v aktívnom hľadaní možnosti uplatnenia nevyužitých vozňových kapacít formou krátkodobého podnájmu, alebo možností využitia vozňov v zahraničí prostredníctvom aktívneho kontaktu so zahraničnými partnermi. V oblasti medzinárodného manažmentu vozňov bude sekcia priebežne analyzovať možnosť vhodného využitia vozňov v cudzine na základe vlastnej indikatívnej potreby a podľa dobehu záťaže z cudziny, resp. tranzitujúcej záťaže navrhovať využitie cudzích vozňov pre vlastnú potrebu.

Analýza potreby vozňov

Nevyhnutnou činnosťou sekcie bude aj oblasť analýzy vozňov, kde chce zamerať pozornosť predovšetkým na prípravu podkladov a samotnú analýzu potreby vozňového parku. Medzi ďalšie úlohy patria vyhotovovanie podkladov pre výpočet odhadu RIV/PGV poplatkov k objektívizácii hospodárenia ZSSK CARGO, vyhotovovanie analýzy využívania nákladných vozňov a podielu jednotlivých druhov, sledovanie a identifikácia vozňov bez pohybu viac ako 7 dní, sledovanie obehu a nakládky tzv. Cargo vozňov v mesačných intervaloch, sledovanie a vyhodnocovanie percentuálneho využitia Cargo vozňov.

Sekcia má 17 zamestnancov, ktorí k nej boli presunutí z rôznych zložiek úseku prevádzky, úseku služieb ŽKV a úseku ekonomiky a vytvorili tak dve kompaktné oddelenia - oddelenie prenájmu nákladných vozňov a oddelenie manažmentu nákladných vozňov AVV - ktoré obsiahnu oblasť tržieb a nákladov zverených nákladných vozňov.

Mgr. Peter ORDOŠ
riaditeľ sekcie hospodárenia s nákladnými vozňami

Oddlženie spoločnosti podľa plánu

Transakciu predaja svojich 12 342 vozňov dcérskej spoločnosti Cargo Wagon zavŕšila ZSSK CARGO dňa 10. júla, keď na jej účet prišla úhrada za predané vozne v zmluvne dohodnutej výške 216.602.040 eur s DPH.

Na oddlženie ZSSK CARGO bola použitá suma 180.501.700 eur, čo predstavuje kúpnu cenu vozňov bez dane z pridanej hodnoty. Prijatá DPH vo výške 36.100.340 eur bola zahrnutá do daňového priznania k DPH za mesiac jún 2015 a uhradená daňovému úradu 24.7.2015.

Suma 180.501.700 eur s DPH bola použitá nasledovne:

1. Dňa 10.7.2015 bola vykonaná úhrada časti záväzku z prijatej návratnej finančnej výpomoci vo výške 97.719.594,37 eur. K 10.7.2015 tak nesplatená suma istiny záväzku voči Ministerstvu financií SR poklesla na 19,5 mil. eur. Podľa aktuálne platného splátkového kalendára má byť výpomoc definitívne splatená v auguste roku 2016. Doteraz ZSSK CARGO na úrokoch z návratnej finančnej výpomoci zaplatila štátu asi 39,7 milióna eur.

2. Dňa 10.7.2015 bola vykonaná aj úhrada časti záväzku voči ŽSR vo výške 15 mil. eur, ktorý vznikol nezaplatením faktúr za prístup na železničnú dopravnú cestu (ŽDC) v roku 2010. Touto úhradou došlo k zníženiu tohto záväzku na 35.545.930,75 eur. Podľa dnes platnej dohody by mal byť tento záväzok celkom uhradený najneskôr 16.12.2017.

3. Zostatok finančných prostriedkov vo výške 67.782.105,63 eur bol použitý na čiastočné splatenie prevádzkových úverov ZSSK CARGO.

Oddlženie spoločnosti sa uskutočnilo v súlade s vopred schváleným plánom. Kým miera zadlženosti spoločnosti k 31.12.2014 bola na úrovni 292%, očakáva sa, že miera zadlženia k 31.12.2015 by mala klesnúť na 127%. Toto percento zohľadňuje aj zostatok dlhu ZSSK CARGO voči ŽSR z nezaplatených faktúr za prístup na ŽDC v roku 2010 vo výške 35.545.930,75 eur.

Ing. Michal BYDŽOVSKÝ
riaditeľ odboru Treasury

Discharging the company's debts as planned

The transaction of sale of 12,342 wagons to the subsidiary Cargo Wagon was completed by ZSSK CARGO on 10 July, when the contractually agreed price for the sold wagons, i.e. EUR 216,602,040 including VAT, was credited to its account.

An amount of EUR 180,501,700, which represents the purchase price of the wagons exclusive of VAT, was used to discharge ZSSK CARGO's debts. The received VAT amount of EUR 36,100,340 was included in the VAT return for June 2015, and paid to the tax office on 24 July 2015.

The amount of EUR 180,501,700 including VAT was used as follows:

1. On 10 July 2015, a portion of the debt resulting from the received repayable loan of EUR 97,719,594.37 was repaid. As of 10 July 2015, the outstanding principal amount of the debt towards the Slovak Ministry of Finance decreased to EUR 19.5 million. According to the currently valid repayment schedule, the loan should be repaid in full in August 2016. ZSSK CARGO has so far paid to the state around EUR 39.7 million as interest on the said repayable loan.

2. On 10 July 2015, a portion of the debt owed to ŽSR in the amount of EUR 15 million was also repaid, which debt had arisen from non-payment of the invoices for access to the railway infrastructure in 2010. Such repayment caused the debt to decrease to EUR 35,545,930.75. According to the currently valid agreement, this debt should be repaid not later than 16 December 2017.

3. The remaining amount of EUR 67,782,105.63 was used to partially repay the operating loans drawn down by ZSSK CARGO.

The company's debts have been reduced in line with the pre-approved plan. While the company's debt ratio as of 31 December 2014 was 292%, it is expected to drop to 127% as of 31 December 2015. This percentage also reflects the balance of the debt owed by ZSSK CARGO to ŽSR, arising from the unpaid invoices for access to the railway infrastructure in 2010 and amounting to EUR 35,545,930.75.

Ing. Michal BYDŽOVSKÝ
Treasury Department Director
14 / 15

Prvý krok k úspechu je spokojný zákazník

ZSSK CARGO obhájila svoj prvý certifikát kvality v roku 2005, čo spoločnosť zaviazalo poskytovať kvalitné služby čo najviac zamerané na potreby a spokojnosť zákazníka. K naplneniu takého záväzku je nevyhnutná pravidelná spätná väzba v komunikácii so zákazníkmi a prieskumy spokojnosti s kvalitou poskytovaných služieb.

Prvé prieskumy realizovala ZSSK CARGO od roku 2005 formou zasielania dotazníkov e-mailom. Takto vykonávaný prieskum nemal stopercentnú návratnosť a preto sekcia podpory predaja v rokoch 2007 – 2009 realizovala prieskum priamo na pravidelných regionálnych stretnutiach so zákazníkmi. Tento spôsob priniesol najväčší úspech. Pri priamej komunikácii so zákazníkmi boli problémy objektívne zhrnuté a niektoré aj priamo vyriešené. Regionálne stretnutia sa však už niekoľko rokov nekonajú a prieskum na pravidelnej výročnej konferencii Obchodný rok začiatkom novembra nepriniesol očakávané výsledky. V súčasnosti prebieha prieskum formou telefonického kontaktu so zákazníkmi a tento priamy kontakt sa javí ako najvhodnejší.

Päť oblastí prieskumu

Dotazník je formulovaný do piatich štruktúrovaných otázok zameraných na:

- obchodnú činnosť (spolupráca s obchodníkom, spracovanie

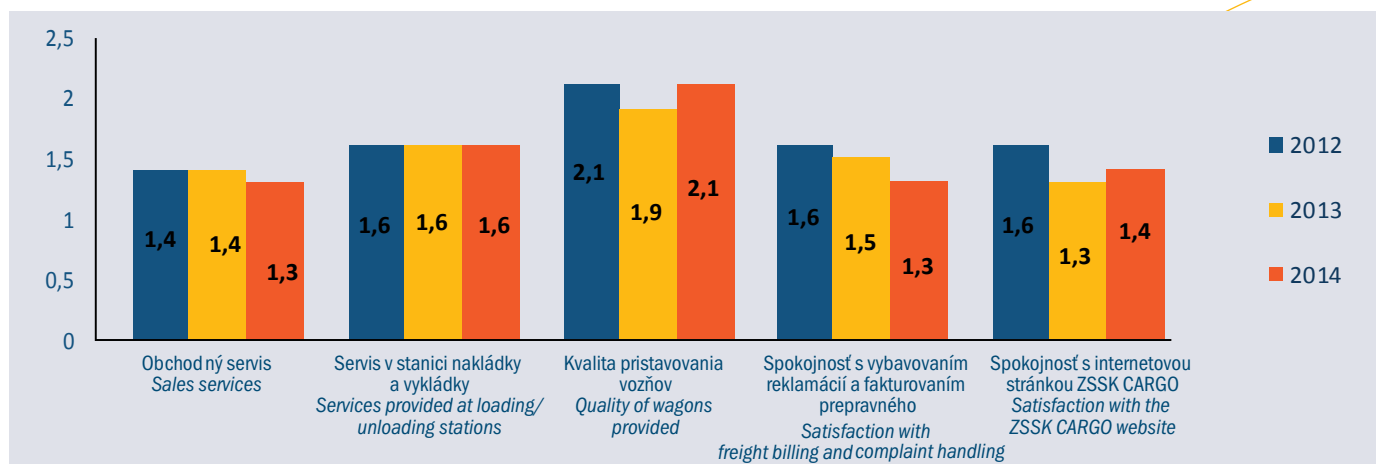
cenovej ponuky),

- kvalitu prístavených vozňov (čistota, technický stav, včasné prístavenie),
 - realizáciu prevádzky (služby zamestnancov v stanici nakládky/vykládky, technický stav vozňov),
 - fakturovanie a vybavovanie reklamácií (dodržiavanie lehôt pre fakturáciu, pre vybavovanie reklamácií).
 - poskytovanie informácií cez internetové stránky a zákaznícky portál.
- Hodnotenie jednotlivých kritérií je na stupnici 1 – 5 kde 1 znamená úplne spokojný a 5 znamená úplne nespokojný.

Prieskum zvlášť

pre certifikované prepravy

Prieskum je rozdelený do dvoch kategórií, a to pre zákazníkov prepravovaných certifikovanou prepravou – logistickými vlakmi, ktorý sa vykonáva dva krát ročne k 30. aprílu a 31. októbru a pre všetkých ostatných zákazníkov prepravovaných železničnou prepravou spoločnosťou ZSSK CARGO - tento prieskum sa realizuje raz ročne k 30. novembru. Cieľom prieskumu je bodovým hodnotením získať prehľad o spokojnosti s daným kritériom, ako aj možnosť vyjadrenia zákazníka s prípadnými pripomienkami a návrhmi.



Celkové výsledky prieskumov spokojnosti zákazníkov ZSSK CARGO za roky 2012 – 2014 v jednotlivých kritériách. Čím nižšia známka, tým lepší výsledok.
Total results of ZSSK CARGO customer satisfaction surveys for 2012 – 2014 by individual criteria. The lower score the better result.

A satisfied customer is the first step towards success

ZSSK CARGO was awarded its first certificate of quality in 2005, which made the company committed to providing superior quality services aimed as much as possible at the needs and satisfaction of the customer. In order to fulfil this commitment, it is necessary to have regular feedback in communication with customers as well as surveys of their satisfaction with the quality of services provided.

Since 2005, ZSSK CARGO had conducted first surveys via e-mail questionnaires. As the surveys so conducted did not have a 100-percent response rate, the Sales Support Section carried out customer satisfaction surveys directly at regular regional meetings with customers between 2007 and 2009. This method brought greatest success. During direct communication with customers problems were objectively discussed and some of them even solved directly on the spot. There have been no regional meetings held for a couple of years, and the survey conducted at the regular annual Business Year conference, which was held at the beginning of November, did not bring the expected results. A survey is currently being conducted via phone calls with customers and such direct contact appears to be most appropriate.

Five survey areas

The questionnaire is formulated into five structured questions aimed at:

- sales service (cooperation with the sales agent, preparation of a quotation),

- quality of wagons provided (cleanliness, technical condition, timely availability),
- operations (services provided by employees at the loading/unloading stations, technical condition of wagons),
- billing and complaint handling (compliance with deadlines for billing and complaint handling).
- provision of information via websites and the customer portal.

The individual criteria are assessed on a 1-to-5 scale, where 1 means completely satisfied and 5 means completely dissatisfied.

A survey specifically

for certified transport services

The survey is divided into two categories, namely a survey targeted at customers using certified transport services through logistic trains, which is conducted twice a year, in particular as at April 30 and October 31, and a survey targeted at all other customers using the ZSSK CARGO transport services - this survey is conducted on a yearly basis as at November 30. The aim of the survey is to get, through a scored assessment, an overview of customer satisfaction with the given criterion, as well as to give the customer an opportunity to put forward their comments and proposals.

When assessing the customer satisfaction surveys over the past three years, the total assessment score attained by the company was as follows: in 2012 – 1.7; in 2013 – 1.5, and in 2014 – 1.5.

Ak zhodnotíme prieskum spokojnosti zákazníkov za posledné tri roky, tak celkové hodnotenie bolo nasledovné: v roku 2012 – 1,7; 2013 – 1,5 a roku 2014 spoločnosť dosiahla hodnotu 1,5.

Podnety a pripomienky

Najlepšie sú v posledných prieskumoch hodnotené kritéria ako obchodný servis, spokojnosť s vybavovaním reklamácií a fakturovaním prepravy. Vyššiu známku, čiže horšie hodnotenie, ZSSK CARGO dostala pri kritériách kvalita prístavených vozňov a servis v mieste nakládky a vykládky. V dotazníku je priestor aj na podnety a pripomienky zákazníkov. Tie sa najčastejšie zamerali na nedostatok požadovaných vozňov na nakládku, prístavenie znečistených vozňov na nakládku, no kritizované sú aj zdĺhavá preprava zásielok, chýbajúce informácie na internetovej stránke, či službu ponúkanú cez zákaznícky portál.

Nápravné opatrenia

Všetky podnety a pripomienky riešia príslušné útvary spoločnosti a prijímajú opatrenia na ich obmedzenie a nápravu. Z konkrétnych opatrení, ktoré sa na základe podnetov zákazníkov riešia, možno spomenúť doplnenie internetovej stránky o informácie o výlukách na trati ŽSR, doplnenie kontaktov na vedúcich obvodov v jednotlivých strediskách prevádzky, kontakty na obchodných manažérov podľa regiónov. Optimalizáciou a nastavením Informačného systému prevádzky sa zasa dopĺňajú chýbajúce údaje v Zákazníckom portáli ISP.

sekcia podpory predaja



Proposals and comments

The past surveys have shown that the most highly scored criteria are sales service, satisfaction with complaint handling and freight billing. A higher score, i.e. a worse assessment, was given to ZSSK CARGO for the quality of wagons provided and the services at the loading and unloading sites. The questionnaire affords an opportunity for customers to make proposals and comments. These most often address the shortage of required loading wagons, the provision of dirty wagons for loading purposes, but the critical comments were also directed at the lengthy wagonload transport, lacking information on the website, as well as the services offered through the customer portal.

Remedial measures

All proposals and comments are handled by the respective departments of the company, adopting measures to eliminate them and to remedy the situation. The particular measures that have been implemented based on proposals from the customers include, for example, supplementing the website with information on ŽSR railway network traffic closures, adding the contact data of the heads of the individual operations centres as well as the contact data of sales managers by regions. The Operations Information System (ISP) has been optimised and set so as to add the missing information on the ISP customer portal.

Trade Support Section

Dohoda o medzinárodnej železnicnej preprave tovaru (SMGS)

Od 1. júla sú účinné zmeny a doplnenia v Dohode o medzinárodnej železnicnej preprave tovaru (SMGS), zavedením ktorých dochádza k zmene štruktúry dokumentov SMGS.

Nové znenie Dohody o medzinárodnej železnicnej preprave tovaru (SMGS) od 1.7.2015:

- vnáša liberalizáciu do medzinárodného prepravného práva,
- posilňuje zmluvnú voľnosť účastníkov železnickej prepravy,
- ruší prepravnú povinnosť,
- pevne stanovuje používanie nákladného listu,
- vyžaduje potrebu uzatvorenia zmlúv medzi: odosielateľom a zmluvným dopravcom v súlade s vnútroštátnymi predpismi; medzi zmluvným a nasledujúcimi dopravcami medzi nimi dohodnutým spôsobom,
- umožňuje nové formy kooperácie: postupná (za sebou nasledujúca) preprava; zmluvný dopravca na celej prepravnej ceste,
- umožňuje voľné rozhodnutie, ktorý dopravca vykoná prepravu zásielky a ako bude preprava vykonaná,
- určuje, že spolupráca a forma spolupráce dopravcov musí byť dohodnutá,
- voči zákazníkovi je dopravca zodpovedný aj za škody, ktorých príčina je na strane infraštruktúry,
- stanovuje podmienky prepravy vozňa ako dopravného prostriedku, ktorý nepatrí dopravcovi,
- držiteľ vozňa zodpovedá za škody spôsobené vozňom.

Zmeny a doplnenia v Dohode SMGS k 1.7.2015 následne viedli aj k potrebe zmeniť prepravné podmienky a tarifné ustanovenia tarify SAT (9250.00), ktorá upravovala priamu železničnú prepravu tovaru medzi Rakúskom a krajinami Spoločenstva nezávislých štátov (SNŠ), s použitím nákladného listu SAT. Vzhľadom na to, že revízia Dohody SMGS mala zásadný vplyv na zmenu podmienok a používanie prepravného dokladu SAT, spoločnosť Rail Cargo Austria ako vedúca železnica v tejto tarife sa rozhodla tarifu SAT k 31.8.2015 vypovedať. Po uplynutí šesťmesačnej výpovednej lehoty dňom 29.2.2016 tarifa SAT stráca účinnosť. Počas výpovednej lehoty, t.j. od 1.9.2015 do 29.2.2016 vzhľadom na platné zákazy nakládky, nie je možné nákladný list a tarifu SAT použiť.

sekcia podpory predaja

Agreement on International Goods Transport by Rail (SMGS Agreement)

The amendments and supplements to the Agreement on International Goods Transport by Rail (SMGS) which introduce changes in the structure of SMGS documents came into force as of July 1, 2015.

The amended wording of the Agreement on International Railway Goods Transport (SMGS Agreement) as of July 1, 2015:

- introduces liberalisation in international transport law,
- strengthens the contractual freedom of railway transport participants,
- abolishes the transport obligation,
- provides for the use of a consignment note firmly,
- requires the conclusion of contracts between: the consignor and the contractual carrier in accordance with domestic legislation; between contractual carriers and successive carriers in the manner agreed between them,
- allows new forms of cooperation: successive transport; contractual carrier on the whole transport route,
- allows a decision to be freely taken as to which carrier will transport the goods and in which manner,
- stipulates that the form of cooperation between carriers must be agreed,
- the carrier is also liable to the customer for damage the cause of which lies in the infrastructure,
- sets forth the conditions for the transport of a wagon as a means of transport that does not belong to the carrier,
- the wagon holder is liable for damage caused by the wagon.

Trade Support Section

Nové vozne na výstave v Mníchove odhalili budúcnosť prepráv



Svoj stánok na 15. ročníku medzinárodnej výstavy zameranej na logistiku, telematiku a dopravu Transport Logistic 2015 v Mníchove v dňoch 5. až 8. mája rozbalila aj ZSSK CARGO. Prezentovala služby v doprave, preprave tovarov, logistické riešenia, služby prekládky vo Východoslovenských prekladiskách, či ponuku údržby a opráv železničných koľajových vozidiel. Výstavu v Mníchove navštívili rekordný počet návštevníkov - viac ako 55 tisíc zo 124 krajín.

Popularitu Transport Logistic potvrdzuje rastúci počet vystavovateľov. Tento rok sa veľtrhu zúčastnilo 2050 spoločností zo 62 krajín. Veľtrh, organizovaný v dvojročných intervaloch, je považovaný za najvýznamnejšie podujatie svojho druhu v Európe, kde sa stretávajú lídri v oblasti dopravy a logistiky.

Osadenstvo stánku ZSSK CARGO tvorili pracovníci úseku obchodu z konvenčnej aj kombinovanej prepravy a tiež zástupca úseku služieb

 **transport**
logistic

ŽKV. - Na výstave sme mali možnosť stretnúť sa so všetkými rozhodujúcimi zákazníkmi našej spoločnosti, či už zo Slovenska alebo zahraničia, - vysvetľuje obchodný manažér pre špedičné a zahraničné firmy Ing. Jozef Mikloš. Ako ďalej poznamenal, je to príležitosť dotiahnuť do zdarného konca prepravy, ktoré manažuje ZSSK CARGO cez viaceré krajiny, resp. prebrať so všetkými zúčastnenými stranami problémy, ktoré sa pri takýchto prepravách vyskytujú a nachádzať konkrétne riešenia. V neposlednom rade mohli zástupcovia ZSSK CARGO sledovať konkurenciu, či už v iných typoch prepráv - vodnej, kamiónovej alebo aj priamo v železničnom sektore. To sú skúsenosti, ktoré sa v takom rozmere nedajú získať na iných podujatiach. Jednou z najzaujímavejších častí výstavy je vonkajší sektor s novými radmi vozňov. Na voľnom priestranstve sú prístupné desiatky vozňov pre rôzne druhy prepráv. - **Je inšpirujúce vidieť na vlastné oči „budúcnosť prepráv“ v podobe vozňov, ktoré sa budú v najbližšom čase využívať čoraz viac. Vozne sú prispôbavené požiadavkám zákazníkov na jednoduchú a prístupnú manipuláciu s tovarom, ekonomickú prevádzku i efektívnu údržbu. Osobne ma zaujali nové vozne InnoFreight na prepravu sypkých substrátov, tiež nové rady vozňov na prepravu áut a prekládkové mechanizmy na výsyp kontajnerov, ktoré by sme vedeli ponúknuť aj našim zákazníkom,** - dodáva J. Mikloš.

Užitočné pre zástupcov Carga bolo vidieť možnosti a kapacity, ktoré ponúkajú jednotlivé prístavy, alebo prekládkové terminály, a to samozrejme bez toho, aby bolo treba každý navštíviť osobne. Pokrok v ponúkaných službách, technických a technologických riešeniach je badateľný na každom ročníku výstavy, ktorá je rozdelená do sektorov podľa jednotlivých druhov prepráv. Svoj pavilón má zvlášť železničná, cestná, letecká, námorná preprava, špedičné spoločnosti...

Pre úplnosť ešte dodajme, že v apríli sa ZSSK CARGO aktívne zúčastnilo iného významného podujatia, a to v Moskve. Išlo o inú známu výstavu Transrussia 2015, ktorá mala napriek komplikovanej politickej situácii vysokú návštevnosť. Svoje služby v Moskve prezentovalo vyše 500 vystavovateľov a za štyri dni si pozrelo expozície spoločností zaoberajúcich sa dopravou a logistikou z celého sveta viac než 22 tisíc návštevníkov.

(r)



New wagons at the Munich exhibition unveiled the future of rail transport

At the 15th Transport Logistic 2015 international exhibition held in Munich between May 5 and May 8, 2015, which was aimed at logistics, telematics and transport, a stand was also unfolded by ZSSK CARGO. The company presented its transport services, carriage of goods, logistic solutions, transshipment services at the Eastern Slovak Transshipment Yards, as well as its rolling stock maintenance and repair services. The Munich exhibition attracted a record number of visitors - more than 55 thousand visitors from 124 countries.

The popularity of the Transport Logistic exhibition is corroborated by an increasing number of exhibitors. This year the trade fair was attended by 2050 companies from 62 countries. The trade fair, which is held at two-year intervals, is considered the most significant event of its kind in Europe, where the transport and logistics leaders meet.

The ZSSK CARGO stand crew was comprised of Trade Division conventional and combined transport employees as well as a representative of the Rolling Stock Services Division. - **At the exhibition we had an opportunity to meet all our key account customers, whether from Slovakia or abroad,** - explains Ing. Jozef Mikloš, a sales manager for forwarding and foreign firms. As further said by him, it is an opportunity to bring a successful end to the transports that ZSSK CARGO manages through several countries, as well as to discuss with all the stakeholders the problems which are often encountered in connection with such transports, and to find concrete solutions to them.

Last but not least, the ZSSK CARGO representatives could see the competitors, whether in other modes of transport – such as waterborne or truck transport, or directly in the railway sector. That is so extensive experience that cannot be gained at other events. One of the most attractive sections of the exhibition is the outdoor sector where wagons of

new series are showcased. Tens of wagons for different modes of transport are accessible outdoors. **It is rather inspiring to see with one's own eyes the "future of transport" visualised through wagons that will soon be used to an increasingly greater extent. The wagons are adjusted to meet the requirements of customers for the simple and accessible handling of goods, economical operation and efficient maintenance. What particularly attracted my attention were new In-nofreight wagons designed to carry loose substrates, as well as new series of wagons for the transport of cars, and transshipping mechanisms for discharging containers, which we also could offer to our customers,** - added J. Mikloš.

(r)



Services at Eastern Slovak Transshipment Yards

WWW.ZSCARGO.SK



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

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

Turbulentná dekáda: **liberalizácia** i **kríza**. Desať rokov **ZSSK CARGO**

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., vznikla začiatkom roku 2005 rozdelením Železničnej spoločnosti na dvoch dopravcov – osobnej a nákladnej železničnej dopravy. Jej pomerne krátka existencia (vzhľadom na „vek“ a históriu železníc) sa niesla v znamení viacerých zmien a zvrátov - vyrovnávania sa s trhovou konkurenciou, so zmenami regulačného rámca spoplatňovania infraštruktúry, bezprecedentným prepadom výkonov na začiatku ekonomickej a hospodárskej krízy v rokoch 2008 a 2009, organizačnými a riadiacimi zmenami, zadlženosťou.

Už v roku 2002 po rozdelení ŽSR na správcu infraštruktúry a na Železničnú spoločnosť, a. s., (ZSSK) - osobná a nákladná doprava, bo-

lo zámerom v čo najkratšom čase obe činnosti oddeliť tak, aby neboli ekonomicky prepojené. Tento proces podporil aj vstup SR do EÚ a silný atak kamiónovej dopravy. Zároveň tu bol silný argument zrušenia akéhokoľvek krízového financovania medzi komerčnou nákladnou a verejnou osobnou dopravou.

Rýchly nástup liberalizácie

Už v roku 2003 bolo jasné, že liberalizáciu železničnej nákladnej dopravy v strednej a východnej Európe nebude možné posunúť a v rokoch 2006 a 2007 sa trh v nákladnej doprave v podstate plne otvoril. Je potrebné povedať, že železničný sektor v tom čase na to nebol systémovo dostatočne pripravený a to sa netýkalo iba SR.



Pred vyše desiatimi rokmi logo Železničnej spoločnosti na hnacích vozidlách nákladných vlakov vystriedalo logo ZSSK CARGO. / More than 10 years ago, the logo of Železničná spoločnosť appearing on freight train locomotives was replaced by the ZSSK CARGO logo.

A turbulent decade: liberalisation and crises. Ten years of ZSSK CARGO

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., was established in 2005 by splitting Železničná spoločnosť into two carriers - a passenger rail carrier and a freight rail carrier. Its rather short existence (with regard to the "age" and history of the railways) has been marked by a number of changes and turnabouts - coping with market competition, a changed regulatory framework for railway infrastructure charges, an unprecedented decline in the transport volumes at the outset of the economic crises in 2008 and 2009, organisational and management changes, and its debts.

Already in 2002, after the split of ŽSR into the infrastructure manager and Železničná spoločnosť, a. s., (ZSSK) - passenger and freight transport, the aim was to separate both activities so they are not economically linked. This process was also furthered by Slovakia's entry into the EU and tough competition from truck transport. In addition, there was a strong argument for abolishing any cross-financing between commercial freight transport and public passenger transport.

Rapid onset of liberalisation

As early as 2003, it was clear that the liberalisation of railway freight transport in Central and Eastern Europe could not be delayed any longer, and the freight transport market became, in fact, fully liberalised in 2006 and 2007. It should be noted that at that time the railway sector was not ready enough for such systematic changes, and that was the case of not only Slovakia.

Halting the privatisation

The setting up of an independent regulatory authority for railway transport (Railway Regulatory Authority) with competences also in the area of interoperability, safety and price regulation at the end of 2005 was an important step towards attaining compliance with the EU legislation. Crucial to the further development of ZSSK CARGO was not only the halting of the process of the entry of a strategic investor (ZSSK CARGO discontinued its development programmes as part of this process), but also too many assets in terms of scope and redundancy – including ecological burdens, and rather an unfavourable and rigid regulatory framework for railway infrastructure charges applicable to freight transport in Slovakia. These were the critical areas which, despite Slovakia's considerable economic growth (2006 until the first half of 2008), the operating profits attained by the company, its high market share, competitiveness in transit and very solid technological level (compared to the railway operators in the neighbouring countries), eventually did not allow the company to earn enough profits in the following years to overcome the crisis since the end of 2008.

A critical decline in transport volumes

A historically largest year-over-year decline in the volume of goods transported by rail in 2009/2008 (neither the Slovak history nor the history of the former common state with the Czech Republic has witnessed anything like this), decreasing from almost 50 million tonnes

Zastavenie privatizácie

Dôležitým krokom pre naplnenie legislatívy EÚ bolo koncom roku 2005 vytvorenie nezávislého regulačného úradu pre železničnú dopravu (ÚR-ŽD) s kompetenciami aj v oblasti interoperability, bezpečnosti a cenovej regulácie. Kľúčovým pre ďalší vývoj ZSSK CARGO sa stáva nielen zastavenie procesu vstupu strategického investora (ZSSK CARGO v tomto procese zastavila rozvojové programy), ale aj príliš veľký majetok čo do rozsahu ako aj nadbytočnosti – vrátane ekologických záťaží, a veľmi nepriaznivé a neflexibilné nastavenie regulačného rámca so spoplatnením železničnej infraštruktúry pre nákladnú dopravu v SR. To boli kritické oblasti, ktoré firmu v ďalších rokoch napriek silnému ekonomickému rastu SR (2006 až prvá polovica 2008), dosahovanému prevádzkovému zisku, vysokému trhovému podielu, konkurencieschopnosti v tranzite ako aj veľmi slušnej technickej a technologickej úrovni (v porovnaní so železničnými operátormi v okolitých krajinách) v konečnom dôsledku nedovolili dosiahnuť dostatočné zisky na preklenutie krízy od konca roku 2008.

Krízový prepád výkonov

Historicky najvyšší medziročný prepád v rokoch 2009/2008 v preprave tovaru po železnici (v histórii SR ani spoločného štátu s ČR k niečomu podobnému nedošlo) z takmer 50 pod 35 miliónov ton, ako aj v prepravnom výkone, spôsobuje šok, ktorý v preprave tovaru pociťuje ZSSK CARGO dodnes. A to nielen v samotných výkonoch – ich nerovnomernosti a silnej sezónnosti, ale aj platobnej schopnosti zákazníkov, v zmluvnom systéme, pri obozretnnej obnove techniky a technológií a za posledné roky aj v minimálnej miere reprodukcie zostarnutého prevádzkového personálu.

Len pre ilustráciu, v januári 2009 Cargu na celej železničnej sieti v SR

z cca 16-tisíc vlastných vozňov stálo bez využitia 9,5-tisíc. To spôsobilo vysoké zadlženie spoločnosti, ktorá bolo hlavným problémom ZSSK CARGO pre jej akékoľvek rozvojové aktivity.

Konsolidácia a rozvoj

Koncom roku 2012 a v roku 2013 prichádza rozhodnutie oddĺženia ZSSK CARGO formou troch kľúčových opatrení. Vyliešenie oneskoreného zavedenia regulačného rámca v spoplatňovaní železničnej infraštruktúry v roku 2010, obetovanie nevyužívaných aktív (nákladné vozne) cez sale and leaseback (predaj a prenájom) transakciu a cez hľadanie kvalifikovaného partnera pri preprave kontajnerov... A tretím opatrením bolo opätovné naštartovanie obchodných aktivít firmy (v podstate zastavených v rokoch 2011 a 2012) a znižovanie prevádzkových nákladov s cieľom maximalizovať prevádzkový zisk – čo sa spoločnosti aj darí. Tu treba povedať, že nastavenie regulačného rámca zo strany ŽSR s ÚR-ŽD (v súčasnosti Dopravný úrsad SR) je od roku 2010 paradoxne jedno z najpriaznivejších a najtransparentnejších v železničnej nákladnej doprave v Európe vôbec, a to čo do výšky ako aj štruktúry. S osobitnou systémovou podporou zo strany ministerstva dopravy a správcu infraštruktúry ŽSR pre roky 2014 – 2016 sa železničná nákladná doprava v SR stáva významne konkurencieschopnejšou. Je to vidieť aj na výkonoch všetkých železničných dopravcov v SR – za rok 2014 dokopy asi 46 mil. ton, čo je takmer predkrízová úroveň, hoci prírastok je hlavne v kontajneroch.

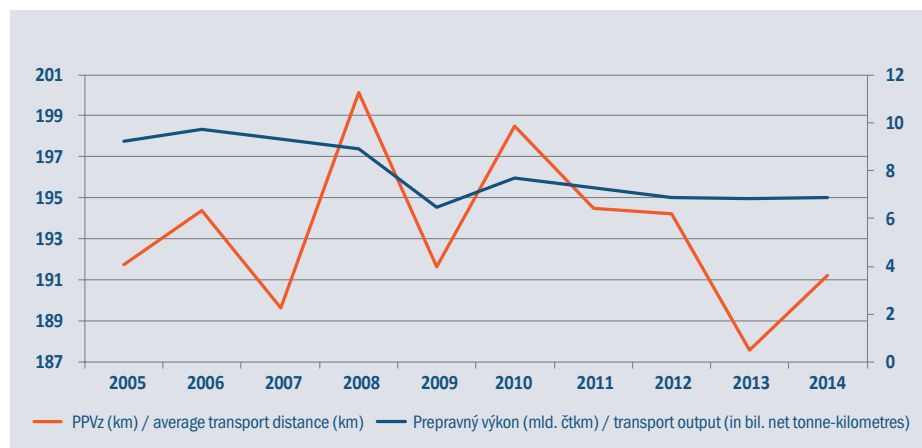
Porovnanie rokov 2005 a 2015

V porovnaní s rokom 2005 ZSSK CARGO „schudla“ z 12 000 zamestnancov na súčasných 6 000 (takmer 2000 v ZSSK), realizuje objem prepravy na úrovni okolo 36 mil. ton, nie 50 mil. ton; prepravný výkon cca 7 mld čtkm a nie takmer 10 mld čtkm. Neprepravuje denne približ-

ne 450 ložených vlakov, ale len okolo 300 a nepoužíva na prepravu tovaru 18-tisíc nákladných vozňov, ale len asi 11,5-tisíc.

V krajinách V4 (Poľsko, SR, ČR, Maďarsko) bolo v roku 2004 asi 20 železničných nákladných dopravcov, dnes ich je približne 200! Napriek týmto skutočnostiam ZSSK CARGO je jediný celosieťový železničný dopravca v SR, ktorý vie zabezpečiť prepravu zásielky po železnici z a do ktoréhokoľvek dopravného bodu SR. V prevádzke používa takmer 500 lokomotív; 11,5-tisíc nákladných vozňov a v samotnej prevádzke pracuje 4500 zamestnancov.

Ing. Ján SIMČO, PhD.
riaditeľ odboru stratégie a rozvoja



Graf znázorňuje, ako sa za desať rokov vyvíjali priemerná prepravná vzdialenosť (PPVz) vlakov ZSSK CARGO a prepravný výkon (v miliardách čistých tonokilometrov). / The graph shows the development of average transport distance travelled by ZSSK CARGO trains and transport output (in billion net tonne-kilometres) over the past 10 years.

to less than 35 million tonnes, as well as in the transport output, has brought about a shock that ZSSK CARGO has been experiencing to date. And not just in the very transport volumes – their irregularity and considerable seasonality, but also in the customers' solvency, in the contractual system, a more prudent approach to the modernisation of technological equipment, and in a minimum rate of reproduction of over-aged operating staff over the past years.

Just for illustration purposes, out of a total of roughly 16 thousand Cargo-owned wagons, almost 9.5 thousand stayed idle on Slovakia's entire railway network in January 2009. This has caused ZSSK CARGO to become heavily indebted, which was the main problem of the company that thwarted any development activities on its part.

Consolidation and development

At the end of 2012 and in 2013, decisions were taken to relieve ZSSK CARGO of its debts by implementing three key measures. Solving the delayed introduction of a regulatory framework for railway infrastructure charges, which should have been done in 2010, disposal of unused assets (freight wagons) through a sale-and-leaseback transaction and seeking a qualified partner for the transport of containers ... The third measure was to resume the company's sales activities (which were, in fact, ceased in 2011 and 2012), and to cut its operating costs

with the aim of maximising its operating profit – in which the company is quite successful.

Comparison of 2005 and 2015

Compared to 2005, ZSSK CARGO has "lost weight" going from 12,000 employees to the current 6,000 employees (almost 2,000 employees at ZSSK), and its transport volumes have decreased from 50 million tonnes to nearly 36 million tonnes; its transport output has decreased from almost 10 billion net tonne-kilometres to approximately 7 billion net tonne-kilometres. It no longer operates 450 freight trains per day but only about 300 freight trains, and no longer uses 18 thousand freight wagons to transport goods but only 11.5 thousand freight wagons.

In 2004 there were only 20 freight rail carriers in the V4 countries (Poland, Slovakia, the Czech Republic, Hungary), and today their number is nearly 200! Notwithstanding the aforementioned, ZSSK CARGO is the only network-wide rail carrier in Slovakia that is able to transport goods by rail from and to any point on Slovakia's railway network. It operates almost 500 locomotives and 11.5 thousand freight wagons, and its operating staff total 4,500 employees.

Ing. Ján Simčo, PhD.
Director of the Strategy and Development Department

Modernizácia železničnej stanice Čierna nad Tisou na vysokej technickej úrovni a v súlade s potrebami zákazníkov

Po štyroch rokoch prípravy začala koncom júna 2015 druhá etapa významnej modernizácie prekládkových kapacít najväčšej pohraničnej príchodovej stanice (PPS) na železničnej infraštruktúre SR v Čiernej nad Tisou.

Modernizáciu zabezpečujú v úzkej spolupráci spoločnosti BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) a Železnice Slovenskej republiky (ŽSR). Realizácia súboru stavieb „ŽST Čierna nad Tisou, prekládkový komplex – Východ“ s rozpočtom cca 11,5 mil. eur financovaným BTS a „PPS Čierna nad Tisou, infraštruktúra prekladiska – koľaje a rampy“ s rozpočtom asi 8,8 mil. eur financovaným ŽSR a z fondov EÚ rieši viaceré náročné požiadavky.

Jednak sú to požiadavky na spôsob manipulácie s nákladnými vozňami, aby nedochádzalo k poškodzovaniu vozňov rozchodu 1520 mm (vozne ŠR), jednak na ekonomiku prekládky – s dôrazom na skrátenie času prekládky, lepšie využitie ložného priestoru nákladných vozňov rozchodu 1435 mm (NR vozne), optimalizáciu dopravnej obsluhy, úradné vázenie všetkých zásielok, skrátenie obehu vozňov, atď.

Dôležitým prvkom je ochrana životného prostredia pri prekládke, ktorú zabezpečí krytá prekládka s technológiou filtrácie odsávaného vzduchu a technológiou vodnej clony pre zamedzenie prašnosti. Prekládka v novom komplexe eliminuje aj vysypávanie substrátov na rampy a do koľajiska ŠR a NR, ktorá je bežná pri prekládke bagrami.

Medzi ďalšie výhody patrí kontrola tovaru v colnom režime (tovar odosielateľa sa dostane bez strát počas prekládky k príjimateľovi), či rozšírenie o možnosť prekládky koksu a uhlia v súlade so Smernicou 94/9/ES (smernica pre zariadenia v prostredí s nebezpečenstvom výbuchu – ATEX Atmosphères Explosibles).

A nesmieme zabudnúť ani na starostlivosť o zamestnancov, keďže je pripravená výstavba novej sociálno-prevádzkovej budovy a rozšírenie služieb zákazníkom - napríklad v zimnom období pridávanie technickej kpaliny pre zamedzenie premrznutia substrátu počas 48 hodín prepravy do železniarní v Českej republike a Rakúsku.

Rozhodujúci prínos uváženej systematickej modernizácie PPS Čierna nad Tisou spočíva v dlhodobej stabilizácii tovarových tokov z Ukrajiny a Ruskej federácie (RF) po železničnej infraštruktúre SR, čo priamo ovplyvní stabilitu zamestnanosti v spoločnostiach ŽSR a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia.

Ročne sa od štátnej hranice s Ukrajinou po hranicu s ČR a hranicu s Rakúskom prepraví asi 6 – 7 miliónov ton železorudných substrátov a uhlia. Z toho Prekládkový komplex – Západ (v prevádzke od roku 2010) a Prekládkový komplex – Východ preložia už v roku 2017 spolu približne 5 miliónov ton ročne. Preprava po prekládke je vykonávaná po najdlhších prepravných ramenách železničnej infraštruktúry v SR.

Súčasťou tejto etapy modernizácie bude v období od apríla do októbra 2016 aj modernizácia II. Rozmrazovne tak, aby nielen kapacitne zvládla potreby Prekládkového komplexu – Východ, ale aj zvýšené a v súčasnosti nevyhnutné nároky na ekonomiku a ekológiu prevádzky. Predpokladaný rozpočet modernizácie je 4,5 mil. eur a bude financovaný spoločnosťou BTS.

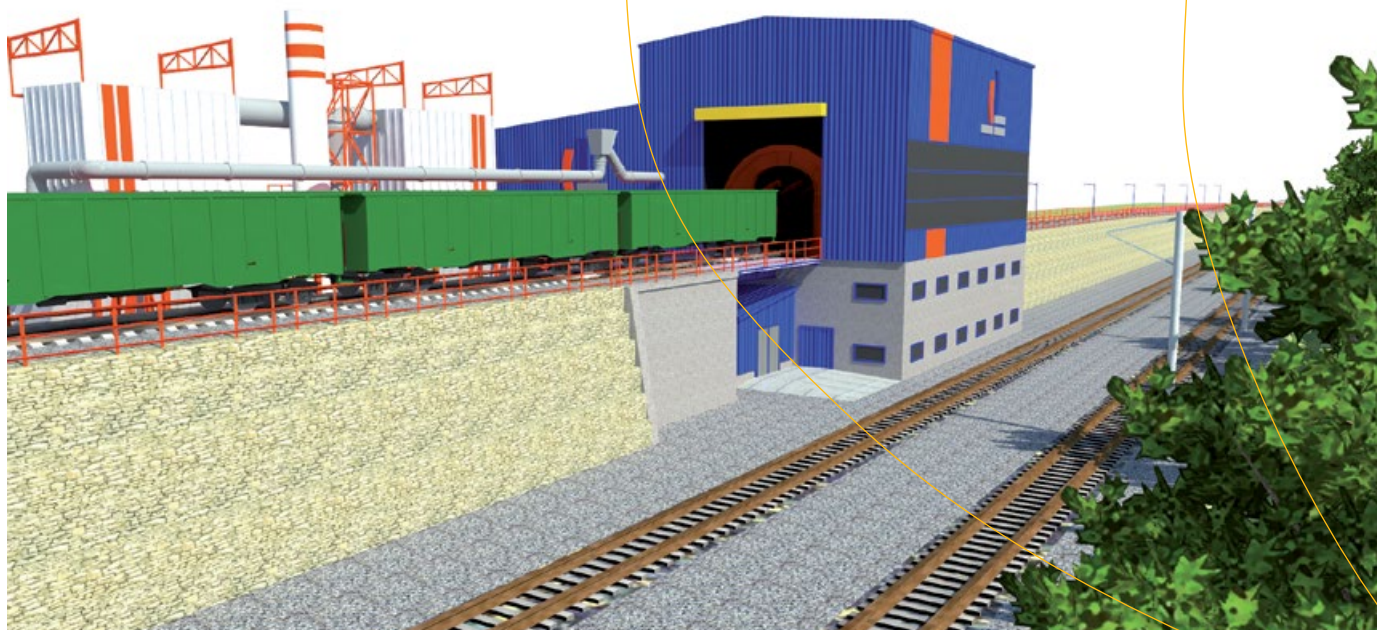
Záverom treba zvýrazniť, že modernizácia v Čiernej nad Tisou bola pripravená a je realizovaná s podporou Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, akcionárov spoločnosti BTS (BUDAMAR LOGISTICS, a.s. a ZSSK CARGO) a v úzkej spolupráci so ŽSR. Tieto spoločnosti si v strategickej perspektíve uvedomujú nevyhnutnosť modernizácie prekládkových kapacít a práve preto spoločnou koordinovanou činnosťou reálne prispievajú k zvýšeniu strategického významu ŽST Čierna nad Tisou v medzinárodnom kontexte.

Ing. Marian FRKO

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

Ing. Alojz FILIPEK

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



Vizualizácia Prekládkového komplexu (PK) Východ - pohľad zo severovýchodu.
Visualisation of the TC East - view from the north-east.



Pilotáž objektu budovy výklopníka v septembri tohto roka.
Tipper building pilot view (September 2015).



Vizualizácia PK Východ - pohľad z juhovýchodu.
Visualisation of the Transshipment Complex (TC) East - view from the south-east.

The modernisation of the railway station Čierna nad Tisou at high technological level and according to the needs of customers

After four years of preparation, the second stage of the significant modernisation of the transshipment capacities of the largest border crossing station (BCS) on Slovakia's railway infrastructure at Čierna nad Tisou started at the end of June 2015.

The modernisation is being carried out in close cooperation between BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) and Železnice Slovenskej republiky (ŽSR). The construction of a set of structures of "Railway Station Čierna nad Tisou, Transshipment Complex – East" with a budget of nearly EUR 11.5 million financed by BTS, and of "BCS Čierna nad Tisou, transshipment yard infrastructure – tracks and platforms" with a budget of about EUR 8.8 million financed by ŽSR and from the EU funds, is associated with a number of challenging requirements that need to be resolved.

These include requirements regarding such manner of handling of freight wagons as to prevent damage being caused to broad-gauge (1,520 mm) wagons, as well as regarding the cost-efficiency of transshipment operations – with emphasis being put on shortening the transshipment time, using the loading capacity of normal-gauge (1,435 mm) wagons more efficiently, optimising the traffic, official weighing of all wagonloads, shortening the circulation of wagons, etc. Environmental protection is an important consideration that needs to be taken into account during the transshipment operations and that is ensured by a roofed transshipment site employing the exhaust air filtration technology and the water curtain technology in order to reduce dustiness. Transshipment operations in the new complex will eliminate the pouring of substrates on the platforms and broad-gauge and normal-gauge tracks, which is common when the transshipment operations are carried out by excavators.

The most essential contribution of the contemplated systematic modernisation of the BCS Čierna nad Tisou consists in the long-term stabilisation of goods flows from Ukraine and the Russian Federation via Slovakia's railway infrastructure, which directly affects the stability of



Umiestnenie III. Rozmrazovne a II. Rozmrazovne s dostavbou. ■ ■
Localisation of the 3rd thawing plant and the 2nd thawing plant with an annexe. ■ ■

employment at ŽSR and Železničná spoločnosť Cargo Slovakia. Roughly 6 – 7 million tonnes of iron ore substrates and coal are annually transported from the Ukrainian state border to the Czech border and the Austrian border. Of this volume, the Transshipment Complex – West (in operation since 2010) and the Transshipment Complex – East are expected to transship nearly 5 million tonnes per year from 2017. Transshipped goods are transported on the longest transport routes of the Slovak railway infrastructure.

This stage of modernisation also includes the modernisation of the second thawing plant from April to October 2016 so that its capacity is sufficient to satisfy the needs of the Transshipment Complex – East, as well as to meet the increased and currently inevitable requirements for the economy and ecology of operations. The modernisation budget is estimated at EUR 4.5 million, and will be financed by BTS.

Finally, it should be stressed that this stage of reconstruction has been prepared and is being carried out with the help of the Ministry of Transport, Construction and Regional Development of the Slovak Republic, the BTS shareholders (BUDAMAR LOGISTICS, a.s. and ZSSK CARGO) and in close cooperation with ŽSR. The above companies realise that from a strategic perspective, it is vital for the transshipment capacities to be modernised, and, therefore, their common coordinated activities really contribute to enhancing the strategic importance of the railway station Čierna nad Tisou on an international scale.

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

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

Najväčší poskytovateľ služieb ECM na Slovensku

Úsek služieb ŽKV prostredníctvom svojich pracovísk, ktoré sú dislokované celosieťovo, poskytuje služby údržby a opráv hnacích dráhových vozidiel a nákladných vozňov.

V súčasnosti je ZSSK CARGO najväčším poskytovateľom služieb ECM (Subjekt zodpovedný za údržbu/ Entity in Charge of Maintenance) na Slovensku. Služby ECM poskytuje pre viac ako 60% nákladných vozňov registrovaných v Národnom registri vozidiel spravovanom Dopravným úradom. Keďže spoločnosť má certifikované všetky funkcie ECM, veľmi aktívne monitoruje legislatívne podmienky, komunikuje s certifikačným orgánom a s partnermi. Skúsenosti a názory si vymieňa jednak na osobných stretnutiach, ale tiež na konferenciách, výstavách a pod. V septembri sa úsek služieb ŽKV zúčastnil so svojou prednáškou na medzinárodnej konferencii o súčasných trendoch v problematike koľajových vozidiel - PRORAIL 2015 v Žiline. Toto podujatie potvrdilo potrebu osobnej výmeny skúseností medzi zúčastnenými výrobcami železničných koľajových vozidiel, výrobcami konštrukčných celkov, poskytovateľmi údržby a opráv, ale aj akademickou obcou.

Výkony pre externých zákazníkov

V roku 2015 úsek služieb ŽKV ZSSK CARGO poskytoval opravárenské a



Zamestnanci najväčšej opravovne ZSSK CARGO – Opravovne nákladných vozňov Čierna nad Tisou. / Employees of the largest repair shop of ZSSK CARGO – Freight wagons repair shop in Čierna nad Tisou

údržbárske výkony jednak pre interné potreby spoločnosti (86% z celkového objemu realizovaných výkonov), ale aj pre externých zákazníkov (14% výkonov). Externí zákazníci vyhľadávajú služby ZSSK CARGO hlavne z dôvodu požiadaviek na bežnú a periodickú údržbu nákladných vozňov a tiež hnacích dráhových vozidiel.

Ku každej požiadavke pristupuje úsek služieb ŽKV osobitne a snaží sa nastaviť podmienky podľa nárokov zákazníkov. Dôraz sa kladie aj na realizáciu výkonu, ktorý je monitorovaný cez informačný systém, ale aj medzioperačnými kontrolami. Po ukončení realizácie výkonu je zákazníkovi doručená e-mailom Správa o uvoľnení vozňa do prevádzky. V ZSSK CARGO si zamestnanci uvedomujú, že len spokojný zákazník bude mať záujem o ich služby. Preto úsek služieb ŽKV pravidelne realizuje hodnotenie spokojnosti zákazníkov, ktoré je jedným z nástrojov získavania spätnej väzby. Do konca roka plánuje úsek realizáciu výkonov v celkovej výške viac ako jeden milión normohodín. Počet založených zákaziek predstavuje na ročnej báze približne 89 tisíc.

Výzvy v roku 2016

LL – klátky predstavujú v rámci znižovania hluku v doprave aktuálnu tému, ktorou sa úsek služieb ŽKV dlhodobo zaoberá a intenzívne ju sleduje. Súčasný počet testovaných vozňov plánuje rozšíriť a tak overiť v prevádzke vlastnosti kompozitných klátkov.

Systém údržby nákladných vozňov – v súčasnosti úsek zbiera a vyhodnocuje podnety na jeho doplnenie aj od partnerov, ktorí k predpisu pristúpili. V prípade potreby bude predpis aktualizovaný.

Služby údržby a opráv – v najbližšom roku má úsek záujem naďalej poskytovať služby údržby a opráv do externého prostredia. Prioritou v oblasti nákladných vozňov budú v prípade voľných kapacít naďalej bežné opravy, ako aj účasť v tendroch na periodickú údržbu. V rámci finančných možností je záujem skvalitňovať technologické vybavenie dielní, ktoré zvyšujú výkonnosť služieb.

Pracovný tím – jednou z priorít je tiež stabilizácia pracovného tímu úseku služieb ŽKV, ale aj jeho neustále vzdelávanie s cieľom poskytovať správne rozhodnutia a kompetentné zásahy na hnacích dráhových vozidlách a nákladných vozňoch.

Ing. Miroslav BUC
úsek služieb ŽKV

The largest provider of ECM services in Slovakia

Through its workplaces, which are dislocated all over the network, the Rolling Stock Services Division (the "RSS Division") provides the services of maintenance and repairs of motive power units and wagons.

ZSSK CARGO is presently the largest provider of ECM (Entity in Charge of Maintenance) services in Slovakia. It provides ECM services for more than 60% of freight wagons registered in the National Rolling Stock Register kept by the Transport Authority. As the company is certified for all ECM functions, it actively monitors the legislative terms and communicates with the certification authority and the partners. It exchanges its experience and opinions at personal meetings, conferences, exhibitions, etc.

In September, the RSS Division delivered a lecture at the PRORAIL

2015 international conference on the current trends in rolling stock issues, which was held in Žilina. This event underlined the need for experience to be personally exchanged between the attending rolling stock manufacturers, manufacturers of construction parts, providers of maintenance and repair services, including the academic community.

Services for external customers

In 2015, the ZSSK CARGO RSS Division has provided maintenance and repair services both for the internal needs of the company (86% of the total volume of services provided) and for the needs of external customers (14% of the services). External customers are seeking the services of ZSSK CARGO mainly due to requirements for the common and regular maintenance of freight wagons and motive power units. Each requirement is dealt with by the RSS Division individually, striv-

Maintenance of Rolling Stock

ECM Services

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.

Rolling Stock Services Division
Drieňová 24
820 09 Bratislava
Slovak republic

Mobil: +421 903 909 295
Tel.: +421 2 2029 4185
Fax: +421 2 4342 0880
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 HEGENSCHIEDT 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	●	●
Maťovce	●	
Čierna nad Tisou	●	●

ing to set the conditions so as to meet the customers' demands. Emphasis is also laid on the performance of a service, which is monitored via an information system and through interoperable checks. Once the performance of a service is completed, the customer receives an email notification of the wagon being ready for operational purposes.

At ZSSK CARGO the employees realise that only a satisfied customer will again be interested in their services. Therefore, the RSS Division makes a periodic customer satisfaction assessment that is one of the instruments for gaining feedback from the customers. The RSS Division plans to perform services the total volume of which will exceed one million man-hours by the end of the year. The number of orders handled is almost 89 thousand on an annual basis.

Challenges in 2016

LL brake blocks are a current issue the RSS Division has long been concerned with and intensively monitoring in order to reduce traffic noise. It intends to extend the number of the wagons currently tested in order to verify the properties of composite brake blocks in operation.

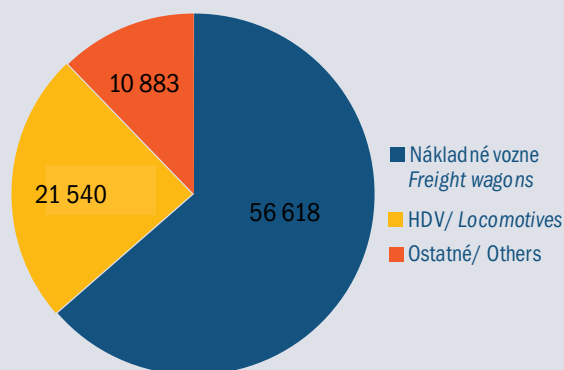
Freight wagons maintenance system – the RSS Division is currently gathering and assessing proposals for making modifications to the system received from the partners who have acceded to the regulation. If necessary, the regulation will be updated.

Maintenance and repair services - the RSS Division intends to continue providing the maintenance and repair services to external customers in the following year. As for freight wagons, our priority will be common repairs as well as participation in tenders for regular maintenance, provided free capacities are available. We also plan to improve the quality of technological equipment at workplaces within the financial possibilities in order to make the performance of services more efficient.

cient.

Working team - one of the priorities is to stabilise the RSS Division working team, and to continue training them in order to ensure correct decisions are made and professional servicing operations are carried out on motive power units and freight wagons.

Ing. Miroslav BUC
Rolling Stock Services Division



Celkový počet založených zákaziek úseku služieb ŽKV ZSSK CARGO v roku 2015
Total number of orders handled by the ZSSK CARGO RSS Division in 2015

Rekonštruované rušne 363 dostali nový riadiaci systém aj elektrickú výzbroj

Rekonštrukcia hnacích dráhových vozidiel (HDV) radu 363 ZSSK CARGO v minulom roku vznikla z časti ako vynútená modernizácia kvôli očakávanej zmene napájacieho systému v dopravnom uzle Púchov z 3 kV jednosmerných na 25 kV striedavých. Táto zmena je od 1. augusta realitou. ZSSK CARGO ako dopravca sa musela vopred pripraviť na situáciu, keď jednosmerné HDV radu 131 už nebudú schopné zachádzať do uzla Púchov a bude potrebovať zabezpečiť dopravu ťažkých vlakov v smere na Českú republiku v úseku Považská Bystrica – Horní Lideč viacsystémovými vozidlami. Ako strategicky najvýhodnejšia alternatíva vyšla rekonštrukcia radu 363.

ZSSK CARGO disponuje 23 kusmi radu 363 zo 4. vyrobenej série (69E4) v Škode Plzeň, dodávanými v prvej polovici roku 1988. Keďže uvedený rad už má za sebou desiatky rokov v náročnej prevádzke, spoločnosť sa rozhodla vykonať rozsiahlejšiu rekonštrukciu HDV, ktorá zníži ich prevádzkové náklady, zlepši chodové vlastnosti, minimalizuje opotrebenie dotknutých funkčných celkov, zohospodárni prevádzkové vlastnosti a zároveň sa doplní nová funkcia dvojčlenného riadenia.

Nový riadiaci systém aj elektrická výzbroj

Celkový rozsah rekonštrukcie HDV radu 363 ZSSK CARGO sa skladá z dvoch častí: prvú tvorí dosadenie nového riadiaceho systému MIREL RS 363 a systému elektronických ochrán MIREL SOL a druhú časť rekonštrukcia elektrickej výzbroje vozidla, ktorej súčasťou je dosadenie nového striedavého hlavného vypínača.

Pôvodné riešenie riadenia HDV radu 363 neumožňuje prevádzku vo viacčlennom riadení, preto bol na rušne dosadený nový riadiaci systém

MIREL RS 363. Ten je založený na schválenom type MIREL RS 361 (prevádzkovanom na HDV radu 361.0 a 361.1 ZSSK), pričom sú zohľadnené prevádzkové požiadavky pre rad 363 ZSSK CARGO. Okrem primárnych funkcií umožňuje MIREL RS 363 viacčlenné riadenie s hnacím dráhovým vozidlom vybaveným rovnakým typom riadiaceho systému. Vo viacčlennom riadení je z riadiaceho rušňa možné riadiť ďalšie štyri rušne.

Riadiaci pult

Omladzovacou úpravou prešiel aj celý riadiaci pult rušňovodiča vrátane ovládacích prvkov, kde hlavnou odlišnosťou od pôvodného prevedenia je dosadenie nového dotykového displeja, ktorý slúži jednak na indiká-



Upravený riadiaci pult na stanovišti rušňovodiča. Nové rozloženie ovládacích prvkov prijala obsluha pozitívne. / A revamped control panel in the engine driver's cabin. The new controls layout is viewed by the drivers positively.

Reconstructed 363-series locomotives with a new control system and electrical equipment

The last year's reconstruction of ZSSK CARGO 363-series locomotives was part of the modernisation necessitated by the planned change of the power supply system from DC 3 kV to AC 25 kV at the Púchov traffic node. This change has become a reality since 1 August. ZSSK CARGO, as a carrier, had to get ready for the situation when DC 131-series locomotives are no longer able to arrive at the Púchov traffic node and multi-system motive power units are needed for heavy trains moving in the direction to the Czech Republic, in the section Považská Bystrica – Horní Lideč. From a strategic point view, the reconstruction of 363-series locomotives appeared to be the best option.

ZSSK CARGO has 23 locomotives of the 363 series from the 4th batch (69E4) manufactured at Škoda Plzeň and delivered in the first half of 1988. As the locomotives of the mentioned series had been in service for tens of years, the company decided to subject them to extensive reconstruction which would reduce their operating costs, improve their running properties, minimise wear and tear on the reconstructed components, enhance the cost-efficiency of their operation, and add a new two-unit control function to them.

New control system and electrical equipment

The total scope of the reconstruction of ZSSK CARGO 363-series locomotives consists of two parts: the former being the installation of a new MIREL RS 363 control system and a new MIREL SOL electronic train protection system, and the latter being the reconstruction of their electrical equipment including the installation of a new AC main switch. The originally designed system of control of 363-series locomotives does not allow operation in multiple-unit control mode, and so a new MIREL RS 363 control system has been installed in them. The system is based on the approved MIREL RS 361 type (operated in ZSSK 361.0-series and 361.1-series locomotives), while meeting the operating requirements of ZSSK CARGO 363-series locomotives. In addition to its primary functions, the MIREL RS 363 system enables multiple-unit control with a locomotive fitted out with the same type of control system. In multiple-unit control mode, a control locomotive can control another four locomotives.

Revamping modifications have been made to the engine driver's control panel, including the controls, where the major difference, compared to the original design, lies in the installation of a new display serving the purpose of indicating the locomotive's operating condition,



Rekonštruované HDV radu 363 s novým lakom majú na skríniach odtieň korporátnej tmavomodrej farby.
The newly painted reconstructed 363-series locomotives have cabinets with a shade of corporate dark blue.

ciu prevádzkových stavov HDV a tiež na diagnostiku HDV a následného hlásenia poruchových stavov. Ďalšou novinkou na riadiacom pulte je dosadenie rádiatelekomunikačného zariadenia typu VS 67 schopného komunikácie v sieti GSM-R.

Medzi prínosy rekonštrukcie elektrickej výzbroje v porovnaní s pôvodným stavom patrí úplná nezávislosť meničov budenia a kotevných meničov jednotlivých motorových skupín, t. j. pri poruche niektorého z meničov je možné pokračovať v jazde na jednu motorovú skupinu. To pred rekonštrukciou nebolo možné.

Prototypové skúšky

Ku koncu septembra má ZSSK CARGO zrekonštruované štyri HDV radu 363. Z nich dve absolvovali v minulom roku rekonštrukciu riadiaceho systému a elektrovýzbroje a dve iba rekonštrukciu riadiaceho systému. Spoločnosť do roku 2020 plánuje zmodernizovať takto celý rad 363, teda aj zvyšných 19 HDV.

Po úspešnom vykonaní prototypových skúšok na skúšobnom okruhu v Cerheniciach (VUZ Praha) koncom roku 2014 boli v dňoch 2. a 3. februára tohto roku v úseku Bratislava - Šaľa vykonané technicko-bezpečnostné skúšky (TBS) prvej dvojice 363.138 + 142 a v dňoch 9. a 10. februára druhej dvojice 363.103 + 104. Dňom 26. 2. boli obe „dvojčky“ uvedené do pravidelnej skúšobnej prevádzky s nákladnými vlakmi.

Preverí ich štrbská rampa

Medzi prvé výkony modernizovaných HDV patrila úsek Bratislava Východné/ Pálenisko/ UNS – Leopoldov, neskôr sa toto rameno predĺžilo až po Žilinu. Následne bola dvojica 363 103 a 104 odoslaná na štrbskú rampu do RD Spišská Nová Ves, kde zachádzala a dnes už spolu aj s druhou dvojicou zachádza až do Čiernej nad Tisou, prípadne Haniský pri Košiciach. Náročná štrbská rampa a ťažké rudné vlaky sú najlepšia možnosť na vyskúšanie nových komponentov a ich komunikácie s riadiacim systémom a obsluhujúcim personálom v ostrej prevádzke. HDV sú používané na tomto vozovom ramene ako vlakové, aj ako postrkové.

Schválenie podstatnej zmeny

Skúšobná prevádzka bola vyhodnotená v polovici júna po úspešnom nabehaní 25 000 km, po ktorej následne v auguste došlo k finálnemu schváleniu podstatnej zmeny Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a teda úspešnému ukončeniu schvaľovacieho procesu. Od tohto momentu je rekonštrukcia HDV radu 363 závislá už len na finančných a kapacitných možnostiach ZSSK CARGO.

Mgr. František SVETKOVSKÝ
riaditeľ sekcie riadenia prevádzky a trakcie
Ing. Marcel JURÍČEK
sekcia manažmentu ŽKV - ECM

as well as for diagnosis and failure reporting purposes.

Prototype testing

At the end of September there were four ZSSK CARGO 363-series locomotives reconstructed. Out of them, two had undergone reconstruction of the control system and of the electrical equipment and two just reconstruction of the control system. The company plans to reconstruct all 19 remaining 363-series locomotives by 2020.

After the successful prototype tests on the testing circuit in Cerheniciach (VUZ Prague) at the end of 2014, on 2 and 3 February 2015, in the railway section Bratislava - Šaľa, technical safety tests (TST) were carried out on the first couple of 363.138 + 142 locomotives, while on 9 and 10 February 2015 TST were carried out on the second couple of 363.103 + 104 locomotives. On 26 February 2015, both "couples"

were put into regular trial operation with freight trains.

Substantial change approval

The trial operation was evaluated in the middle of June after 25 000 km had been successfully travelled; afterwards, in August, the substantial change was finally approved by the Ministry of Transport, Construction and Regional Development of the Slovak Republic, i.e. the approval process was completed successfully.

Mgr. František SVETKOVSKÝ
Director of the Operation and Traction Control Section
Ing. Marcel JURÍČEK
Rolling Stock Management Section - ECM

**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
KOLAJOVÝCH VOZIDIEL / ROLLING
STOCK SERVICES DIVISION**

Ing. Miroslav BUC
☎ +421 2 2029 4185
📠 +421 2 4342 0880
✉ +421 903 909 295
■ cargo.U40@zscargo.sk

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

■ ECM.Wagon@zscargo.sk

**ZASTÚPENIE V ZAHRANIČÍ/
REPRESENTATION ABROAD**

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

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

