

**Správa o súčasnom stave nákladného železničného prepravcu
Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s. a postupe vlády
Slovenskej republiky pri zabezpečovaní jeho budúceho rozvoja**

11. január 2008

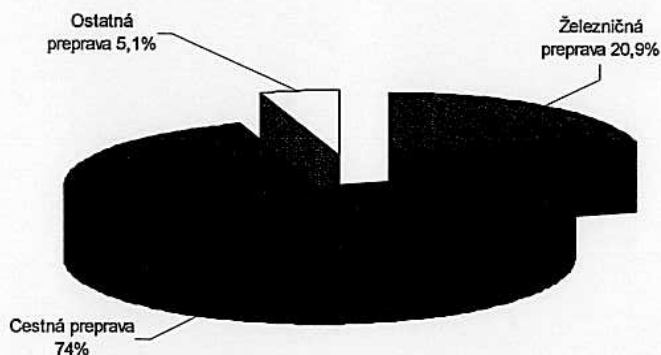
1. Podnikateľské prostredie ZSSK CARGO

Nákladná železničná preprava je dôležitým faktorom ekonomiky Slovenskej republiky a má významný pozitívny vplyv na jej ďalší rast a rozvoj. Je nevyhnutnou súčasťou služieb poskytovaných v oblasti národného hospodárstva a rozvoj kľúčových oblastí priemyslu je bez nej nepredstaviteľný.

Podiel železničnej nákladnej prepravy v SR sa za posledných šesť rokov pohyboval v priemere 20,7% celkovej prepravnej kapacity.

V roku 2006 bol celkový objem prepráv v SR 245,3 miliónov ton tovaru, pričom železničná nákladná doprava zrealizovala 51,3 miliónov ton (20,9%), cestná doprava 181,4 miliónov ton (74%) a letecká, vodná a potrubná zrealizovali 12,6 miliónov ton (5,1%).

Podiely na prepravnom trhu Slovenskej republiky v roku 2006 boli nasledovné:



Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.:

- nemá žiadne priame finančné prepojenie na štátny rozpočet SR,
- je samostatnou obchodnou spoločnosťou, ktorej 100% vlastníkom je Slovenská republika a podniká na plne liberalizovanom trhu nákladnej prepravy,
- je prevádzkovateľom rozhodujúcich prekládkových a prečerpávacích kapacít na východnej hranici s Ukrajinou, ktoré sú kritické pre strategické výrobné spoločnosti podnikajúce v SR a okolitých krajinách ako napríklad US Steel Košice, Slovnaft Bratislava, Duslo Šaľa, Mondi SCP Ružomberok, slovenské teplárenské a energetické spoločnosti a české a rakúske hutnícke podniky.

Železničný sektor v SR v súčasnosti tvoria tri samostatné právne subjekty:

- Železnice Slovenskej republiky (ŽSR), ktorých úlohou je správa a prevádzkovanie železničnej infraštruktúry v SR. ŽSR vznikli 1. januára 1993 rozhodnutím vlády SR o zriadení štátneho podniku.
- Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. (ZSSK) je jediným národným operátorom v železničnej osobnej doprave v SR. Vznikla 1. januára 2005 rozdelením unitárnej Železničnej spoločnosti, a.s.

- Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. (ZSSK CARGO) je národným operátorom v železničnej nákladnej doprave. Jej podiel na železničnej nákladnej preprave bol v roku 2006 98,6%. Spoločnosť vznikla 1. januára 2005 rozdelením unitárnej Železničnej spoločnosti, a.s.

Unitárna Železničná spoločnosť, a.s. vznikla 1. januára 2002 oddelením od ŽSR v zmysle smernice EÚ o oddelení dopravných služieb od správy železničnej infraštruktúry.

Vzťahy ZSSK CARGO v rámci železničného sektora sa vyznačujú nasledovnými charakteristikami:

- ZSSK CARGO je v súčasnej dobe rozhodujúcim poskytovateľom služieb v oblasti údržby železničných koľajových vozidiel pre spoločnosť ZSSK. Viac ako 60% opravárenských a údržbárenských kapacít ZSSK CARGO je závislých na objednávke ZSSK, ktorá je priamo závislá od objednávky štátu a pridelených finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu na úhradu strát pri výkonoch vo verejnom záujme v osobnej doprave.
- ZSSK CARGO v súčasnej dobe uhrádza ŽSR polovicu všetkých nákladov železničnej infraštruktúry.

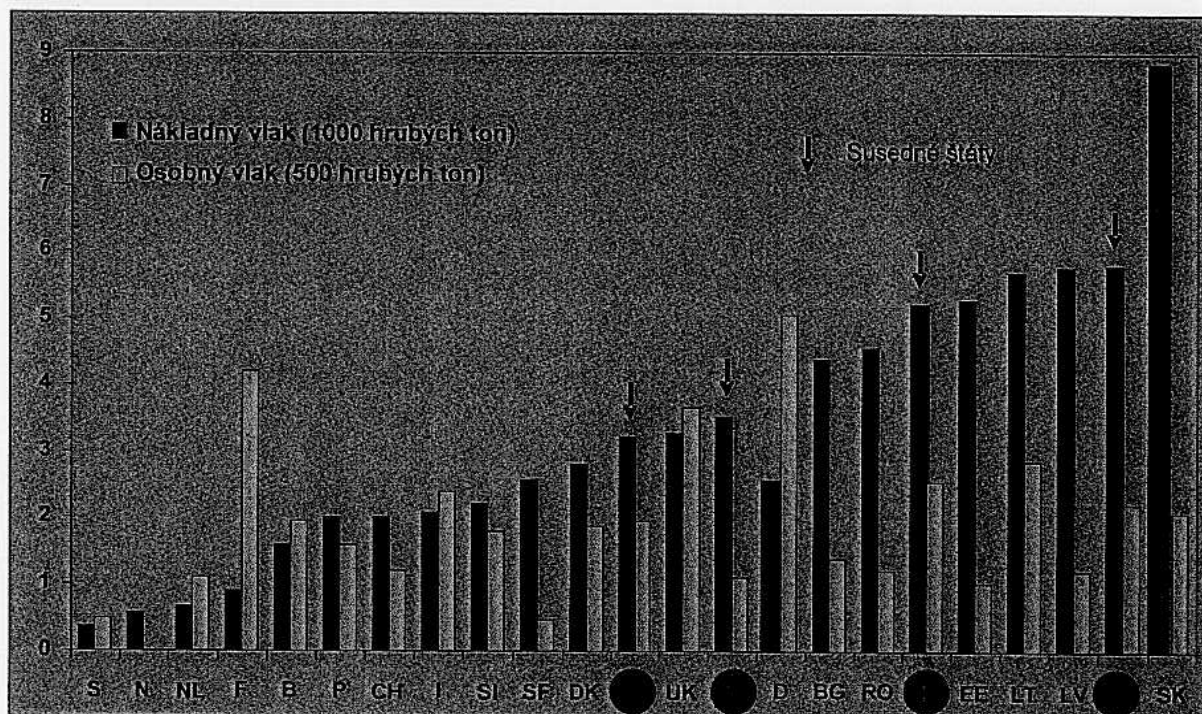
Slovenská republika má v rámci Európskej únie najvyššie sadzby za používanie železničnej infraštruktúry. Preto je kritickým faktorom ďalšieho rozvoja a smerovania železničnej nákladnej prepravy v SR a udržania jej konkurencieschopnosti voči susedným krajinám zníženie spoplatňovania železničnej dopravnej cesty.

Hlavným dôvodom vysokej ceny za použitie železničnej dopravnej cesty je nízky podiel štátu na celkových nákladoch súvisiacich so správou železničnej infraštruktúry, ktorý výrazne zaostáva za susednými krajinami.

Podiel štátu na financovaní železničnej infraštruktúry je v Slovenskej republike 33%, pričom v Českej republike a Maďarsku približne 50% a v Rakúsku dokonca 70%.

Obrázok na nasledujúcej strane ukazuje typickú úroveň poplatkov nákladnej a osobnej železničnej dopravy za 1 vlakový kilometer v rámci EÚ.

Cena za použitie železničnej infraštruktúry v SR a susedných krajinách v EUR za 1 vlakový kilometer na základe publikácie „Konkurencia na európskom nákladnom železničnom trhu“ vydané CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) v roku 2006.



Podľa štúdie „Harmonizácia dopravných služieb vo verejnom záujme“ spracovanej pre MDPT v októbri 2005 Výskumným ústavom dopravy Žilina je nákladná železničná doprava v súčasnosti zaťažovaná 2,5-násobne vyššími poplatkami za použitie infraštruktúry ako cestná doprava.

Neharmonizované podmienky na dopravnom trhu a nerovnomerné spoplatnenie užívateľov v oblasti cestnej a železničnej dopravy predstavujú vážnu hrozbu. Jediným regulátorom konkurencie medzi železnicou a cestou je trh, pričom východiskové podmienky pre určenie cien za prepravu sú nepomerne výhodnejšie u cestnej dopravy.

V poplatku za použitie železničnej infraštruktúry sú zahrnuté všetky náklady na údržbu a rozvoj železničnej infraštruktúry, čo neplatí u cestnej infraštruktúry, kde podstatnú časť prevádzky a výstavby cestnej siete znáša priamo štát a VÚC.

V rámci OPD (Operačný Program Doprava) bude z prostriedkov technickej asistencie na úrovni MDPT spracovaná v roku 2008 štúdia, ktorej cieľom bude navrhnúť kroky k harmonizácii podmienok medzi železničnými a cestnými dopravcami.

Čiastočným riešením tohto problému bude aj spoplatnenie nákladnej cestnej dopravy elektronickým mýtom.

Z pohľadu počtu zamestnancov je ZSSK CARGO druhým najväčším zamestnávateľom v železničnom sektore a celkovo štvrtým najväčším zamestnávateľom na Slovensku. Ku koncu roka 2007 malo ZSSK CARGO 10 813 zamestnancov.

2. Stav ZSSK CARGO

ZSSK CARGO bola v priebehu celého roka 2005 pripravovaná výlučne na privatizáciu.

Nerozvíjali sa žiadne ďalšie aktivity spoločnosti, čo viedlo k vážnemu ohrozeniu fungovania a vlastnej existencie ZSSK CARGO. Na jeseň roku 2006 musela nová vláda SR začať okamžite koncepčne rozvíjať a revitalizovať ZSSK CARGO.

Už z úvodnej previerky základných oblastí ZSSK CARGO vyplynulo, že spoločnosť za rok 2005 neoprávnene vykázala stratu vo výške 713 miliónov Sk, pričom jej skutočná strata za rok 2005 bola až 974 miliónov Sk.

Podľa Obchodného zákonníka boli členovia predstavenstva povinní vykonávať svoju pôsobnosť s náležitou starostlivosťou, ktorá zahŕňa povinnosť vykonávať ju s odbornou starostlivosťou a v súlade so záujmami spoločnosti a jej akcionára. Najmä boli povinní zaobstarať si a pri rozhodovaní zohľadniť všetky dostupné informácie týkajúce sa predmetu rozhodnutia.

Je zarážajúce, že aj napriek výroku audítora, ktorý jednoznačne hovoril o nezaúčtovanej dodatočnej strate vo výške 261 miliónov Sk, predstavenstvo predložilo akcionárovi na schválenie a akcionár schválil účtovnú závierku za rok 2005 dňa 21. júna 2006 so stratou len vo výške 713 miliónov Sk.

V tomto prípade bol jednoznačne porušený princíp verného vyjadrenia všetkých významných súvislostí finančnej situácie spoločnosti a výsledku jej hospodárenia, za ktoré je zodpovedný štatutárny orgán spoločnosti.

Je zároveň nutné upozorniť na to, že zrejmé ignorovanie faktov o skutočnom stave spoločnosti ZSSK CARGO by v prípade jej privatizácie stálo rozpočet Slovenskej republiky niekoľko miliárd Sk, ktoré by súčasná vláda SR musela zaplatiť novému investorovi.

Táto povinnosť vlády by vyplývala z privatizačnej zmluvy, v ktorej Slovenská republika ako jediný akcionár ZSSK CARGO vyhlásila, že všetky informácie poskytnuté investorovi sú úplné a správne a vyjadrujú reálny stav spoločnosti v čase predaja. Tento neprofesionálny prístup by jednoznačne viedol k poškodeniu štátnych záujmov Slovenskej republiky.

V priebehu roka 2007 v nadväznosti na ďalšie previerky bolo nové vedenie spoločnosti ZSSK CARGO nútené zaúčtovať do roku 2006 závažné straty z titulu neriešenej ekológie vo výške takmer 1,3 miliardy Sk, nezaúčtovaných súdnych sporov, ktoré vznikli pred rokom 2006, vo výške 160 miliónov Sk a neriešenej situácie nevyužívaného a nepotrebného majetku, vrátane chýb ocenenia pri vzniku spoločnosti k 1. januáru 2005, v celkovej výške 822 miliónov Sk.

Správnym zaúčtovaním všetkých týchto položiek prišlo k zníženiu čistého obchodného podielu štátu v ZSSK CARGO o takmer 2,3 miliardy Sk.

Je to jasným príkladom zavádzania bývalým vedením rezortu a manažmentu a dôkazom toho, že prezentované finančné a majetkové postavenie ZSSK CARGO neodrážalo verný a pravdivý obraz spoločnosti.

Všetky tieto fakty poukazujú na krátkozrakú politiku riadenia spoločnosti z úrovne rezortu a manažmentu a majú fatálny dopad na hospodárenie spoločnosti ZSSK CARGO nielen v súčasnosti ale aj do budúcnosti.

Z vyššie uvedených dôvodov muselo nové vedenie ZSSK CARGO intenzívne riešiť kľúčové oblasti s cieľom:

- vnútorne skonsolidovať ekonomickú a finančnú stabilitu spoločnosti,
- zaviesť transparentné vykazovanie všetkých ekonomických parametrov spoločnosti,
- zlepšiť interné kontrolné mechanizmy a prispôbiť im organizačnú štruktúru,
- dôsledne preveriť reálny stav majetku a záväzkov v nadväznosti na výrok s výhradou od medzinárodnej audítorskej spoločnosti, ktorý jednoznačne definoval významné skreslenie straty za rok 2005,
- komplexne preveriť stav environmentálnych záťaží, ktorými sa spoločnosť dovtedy absolútne systémovo nezaoberala,
- detailne zhodnotiť reálny stav a štruktúru dlhodobého hmotného majetku s ohľadom na budúce potreby obchodných a prevádzkových aktivít spoločnosti,
- zabezpečiť okamžitú implementáciu štandardného projektového riadenia ako základného nástroja pre riadenie, a
- urýchlene dobudovať informačné technológie nevyhnutné pre fakturáciu výkonov z prepravy a procesy riadenia prevádzky v nákladnej železničnej doprave.

Dôležitým aspektom pri podpore privatizácie, ktorú obhajovala bývalá vláda, bolo tvrdenie, že v prípade ak nedôjde k vstupu strategického investora, ZSSK CARGO zaznamená významnú stratu výkonov. Zároveň sa uvádzalo, že v najbližších troch rokoch pri zachovaní existujúceho stavu, stratí spoločnosť viac ako 10 miliónov ton tovaru. Toto malo podporovať argument, že trhoví podiel a hodnota spoločnosti ZSSK CARGO bude rapídne klesať.

ZSSK CARGO si aj napriek všetkým týmto tvrdeniam udržuje na slovenskom železničnom prepravnom trhu stabilných 98% všetkých prepravných výkonov. Podľa predbežných výsledkov prepravila ZSSK CARGO za rok 2007 tovar v objeme 49,3 miliónov ton, čo je o takmer 400 tisíc ton tovaru viac ako bol priemer za roky 2005 a 2006.

Pozitívny výsledok za rok 2007 sa dosiahol aj napriek obmedzeniam, ktoré boli potrebné na budovanie východnej hranice s Ukrajinou v súvislosti so vstupom SR do Schengenského priestoru, nesmiernemu tlaku konkurencie cestnej prepravy a významnej konkurencii tretích dopravcov v podmienkach úplne liberalizovaného trhu v železničnej nákladnej doprave.

3. Postup vlády Slovenskej republiky a kroky súčasného vedenia spoločnosti pri zabezpečovaní budúceho rozvoja ZSSK CARGO

Vedenie ZSSK CARGO postupne realizuje nevyhnutné systémové opatrenia zamerané najmä na:

- reštrukturalizáciu parku železničných koľajových vozidiel s cieľom vytvoriť atraktívne portfólio vozňov požadované zákazníkmi;
- optimalizáciu počtu, štruktúry a využívania hnacích dráhových vozidiel (lokomotív) s cieľom zvýšiť ekonomickú efektivitu prepravy tovarov;
- vybudovanie obchodného energetického dispečingu a systému merania spotreby energií s cieľom maximálne eliminovať vplyv rastu ceny elektrickej trakčnej energie;

- reštrukturalizáciu plánovania a riadenia obehových a logistických procesov s cieľom implementovať progresívny systém prepravy tovaru s vysokou mierou flexibility orientovanej na potreby zákazníkov;
- inováciu prekládkových a prečerpávacích technologických zariadení vo východoslovenských prekladiskách s cieľom zvýšiť kapacity prepráv z Ukrajiny a Ruska;
- reštrukturalizácia a optimalizáciu údržby a opráv železničných koľajových vozidiel s cieľom vytvoriť podmienky efektívnejšiu realizáciu údržby a opráv;
- posúdenie možnosti vstúpiť na nové prepravné trhy s cieľom diverzifikovať produktové portfólio ZSSK CARGO a tým udržať významné postavenia spoločnosti na železničnom prepravnom trhu;
- centralizáciu podporných procesov s cieľom dosiahnuť ďalšie úspory nákladov.

Od marca 2007 spustila ZSSK CARGO viac ako 30 veľkých projektov, z ktorých do konca roka 2007 ukončila 10. Cieľom týchto projektov je zastabilizovať výkony spoločnosti v obchodných a prevádzkových procesoch, dosiahnuť transparentné riadenie a zabezpečiť trvalý ekonomický a finančný rozvoj ZSSK CARGO.

Vláda Slovenskej republiky sa bude pri zabezpečovaní budúceho rozvoja ZSSK CARGO v ďalšom období venovať nasledovným kľúčovým aktivitám:

- a) Dopravná politika SR v oblasti železničnej nákladnej prepravy:
 - zrovnoprávnenie podmienok pre všetky druhy dopravy a vyššia účasť štátu na financovaní prevádzky železničnej infraštruktúry,
 - internalizácia externých nákladov dopravy najmä v oblasti ekológie a dôsledkov dopravných nehôd a úrazovosti,
 - podpora ekologických druhov dopravy.
- b) Oživenie železničnej nákladnej prepravy:
 - vytváraním pružnejšieho legislatívneho rámca,
 - budovaním cestných váh,
 - zabezpečením zvýšenia kontrol dodržiavania pracovného času vodičov kamiónov,
 - zavedením elektronického mýta,
 - prepojením priemyslu so železničnou dopravou formou železničných vlečiek,
 - zrýchlenou obnovou železničnej infraštruktúry: koridory, pohraničné priechodové stanice, prekládkové stanice a alternatívne úseky.
- c) Intenzifikácia obchodnej spolupráce s Ruskom a Ukrajinou
- d) Optimalizácia majetkovej štruktúry železničných podnikov a riešenie nepotrebného a nevyužívaného majetku

Na plne liberalizovanom trhu nákladnej prepravy ZSSK CARGO spolupracuje so susednými národnými, ako aj súkromnými dopravcami.

Podiel susedných štátov na tovarovej výmene so Slovenskou republikou je: Maďarsko 15%, Poľsko 11%, Česká republika 33%, Rakúsko 7% a Ukrajina 34%.

Stratégiou ZSSK CARGO je realizovať dopravu nákladných vlakov najmä v rámci územia Slovenskej republiky a vstupovať na trate susedných štátov len po vzájomnej kooperácii s príslušnými operátormi.

Kľúčovým faktorom pre rozvoj železničnej nákladnej dopravy v SR, ale aj samotnej ZSSK CARGO, je systémové zníženie nákladov súvisiacich so spoplatňovaním železničnej dopravnej cesty.

Je zrejmé, že po doriešení spoplatňovania železničnej dopravnej cesty je ZSSK CARGO schopné existovať na liberalizovanom stredoeurópskom trhu aj bez vstupu strategického investora.

ZSSK CARGO je rovnocenným partnerom pre akéhokoľvek nadnárodného prepravcu a dokáže v komplexnom logistickom reťazci spoľahlivo poskytnúť vysokú pridanú hodnotu všetkých svojich služieb. Tá spočíva v strategickom prístupe na východné trhy cez prekládkové a prečerpávacie kapacity v Čiernej nad Tisou a Maťovciach.

Ďalšou konkurenčnou výhodou je vysoká odbornosť zamestnancov v železničnej prevádzke, ako aj schopnosť udržať a zvyšovať kvalitu poskytovaných služieb.

Po privatizácii MÁV Cargo rakúskym národným dopravcom spoločnosťou Rail Cargo Austria sa vytvára nové usporiadanie železničného prepravného trhu v strednej Európe a prichádza k prerozdeleniu prepravných tokov smerovaných predovšetkým na perspektívne trhy Rumunska, Bulharska, Turecka, Chorvátska a Slovinska.

Úlohou MDPT SR je vytvárať rámec pre rozvoj železničnej nákladnej dopravy. Prvým a nevyhnutným krokom je zníženie zaťaženia v spoplatňovaní za používanie železničnej infraštruktúry. Ďalším krokom je definovanie smerovania ZSSK CARGO v rámci globálneho a liberalizovaného stredoeurópskeho trhu.

MDPT SR v rámci týchto zámerov zvažuje aj alternatívu spojenia ZSSK CARGO a českého národného dopravcu ČD Cargo, ktorý vznikol v decembri 2007. ČD Cargo momentálne dosahuje na ročnej báze objem prepravy takmer 90 miliónov ton tovarov.

Ministrami dopravy oboch krajín bola vytvorená expertná skupina, ktorá má do polovice roka 2008 pripraviť komplexnú analýzu potenciálneho spojenia oboch spoločností, na základe ktorej príde k rozhodnutiu o ďalšom smerovaní ZSSK CARGO.