

BUSINESS

**Desať viacsystémových Vectronov pre rýchle
a ekonomické prepravy**

**Ten Vectron multi-system locomotives for fast
and economical shipments**

**Noemov vlak pre našu planétu
Noah's train for our planet**

**Rok 2018 priniesol výrazné zmeny v požiadavkách na trasy
The year 2018 brought significant changes in customer
requirements for routes**



Editoriál / Editorial

Vážení obchodní partneri,

veľkou výzvou nielen pre stredoeurópsky región, ale celú Európu, je odhadovaný rast výkonov dopravy v nasledujúcim desaťročí. Ak bude pokračovať tempom posledných rokov, do roku 2030 sa očakáva zvýšenie dopravných výkonov o 30 percent, čo predstavuje plus 135 miliárd tonokilometrov (čtkm) v železničnej nákladnej doprave, ale až 570 miliárd tonokilometrov v cestnej nákladnej doprave. Na európskych cestách tak pribudne milión kamiónov ročne. Cieľom podpory železničnej nákladnej dopravy je obrátiť pomer zvyšovanie výkonov na železnici a na ceste v priebehu nasledujúcej dekády. V praxi to znamená na železnici nárast zo spomínaných 135 miliárd tonokilometrov až na 520 miliárd. Zároveň by sa predpokladaný nárast cestnej dopravy znížil z projektovaných 570 na 185 miliárd tonokilometrov. Do roku 2030 má tak železnica na Slovensku šancu získať prepravy v objeme dodatočných 18 miliónov ton tovarov.

Na riziká, ktoré z neregulovaného rastu dopravy vyplývajú, treba jasne ukázať. Na Slovensku sa zvýšili výkony cestnej nákladnej dopravy od roku 2015 do roku 2017 o 20 percent. Podobne stúpali aj počty kamiónov na slovenských cestách. Na exponovaných úsekokach ciest – diaľniciach, hraničných priechodoch, horských priechodoch, je každé tretie až piate auto kamión.



Ak zodpovední neprijmú žiadne opatrenia, hrozí, že očakávaný nárast dopravných výkonov sa odzrkadlí najmä v cestnej nákladnej doprave. Je jasné, že súčasná infraštruktúra nie je schopná takýto vývoj absorbovať. Príležitosť, ktorú teraz máme je jedinečná. Je to šanca presadiť ekonomicky výhodnejší mód dopravy, ale aj možnosť uplatniť sociálne akceptovateľnejšie riešenia. Nielen pre súčasnú, ale aj pre budúce generácie.

Ako by sme to mohli dosiahnuť? Jednak sú to investície do kvalitnej železničnej infraštruktúry, zjednodušenie železničnej legislatívy, ktoré zrovnoprávni cestnú nákladnú dopravu so železničnou, i inovácie v doprave a službách zákazníkom. Nutnou podmienkou je spolupráca dopravcov navzájom, ich spolupráca s dopravnými autorítami a v rámci medzinárodných organizácií. Sektor musí postupovať jednotne, inak sa snaha rozbieje na čiastkové ciele, ktoré nebudú mať dostatočný efekt.

Je potešujúce, že sa významní dopravcovia krajín V4 koncom minulého roka pripojili k iniciatíve Rail Freight Forward (RFF). V rámci RFF máme spoločný cieľ zvýšiť podiel železničnej nákladnej dopravy v modálnom mixe z dnešných 18 až 19 percent na 30 percent do roku 2030. Iniciatíva ponúka významný priestor na spoluprácu našich susediacich krajín. Verím, že tieto snahy nepôjdu do stratena a podarí sa presvedčiť nielen širokú verejnosť, ale aj politikov, že železnica je šetrnejší a ekonomicky i sociálne výhodnejší spôsob dopravy pre spoločnosť.

Martin VOZÁR
predseda predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK CARGO

Dear business partners,

The estimated growth in transported volumes over the next decade represents a major challenge not only for the Central European region, but for the whole of Europe. If it continues at the same rate as in recent years, the increase in transported volumes by 2030 is estimated at 30%, representing plus 135 billion tonne-kilometres in rail freight transport and up to 570 billion tonne-kilometres in road freight transport. An extra million trucks a year will be added to the traffic on the European roads. The support provided to rail freight transport aims to reverse the ratio between growing rail and road transport volumes over the next decade. In practice, this would mean the rail transport volume increasing from the aforementioned 135 billion tonne-kilometres to 520 billion. At the same time, the projected increase in road traffic volume would be reduced from the estimated 570 to 185 billion tonne-kilometres. By 2030, the rail transport in Slovakia has a chance to gain additional transport volume of 18 million tonnes of goods. We should clearly point out the risks arising from unregulated growth of traffic volumes. The road freight transport volumes in Slovakia went up by 20% between 2015 and 2017. The number of trucks travelling on the Slovak roads rose proportionally. On the most frequently used road sections – highways, border crossings or mountain passes every third to fifth vehicle is a truck. If no action is taken by responsible authorities, the anticipated increase in transport volumes shall be mostly reflected in higher road freight transport. It is clear that the current infrastructure is not capable of absorbing such developments. The opportunity we have now is unique. This is a chance to not only enforce a more economical mode of transport, but also a chance to apply more socially acceptable solutions. Not just for the present generation, but for future generations as well.

How could we achieve that? On the one hand, by investing in quality rail infrastructure, simplifying railway legislation to make the road freight transport equal to rail transport and, on the other hand, by innovating transport and customer services. This would necessarily require cooperation among the carriers, their collaboration with transport authorities and within the framework of international organisations. The sector must act united, otherwise our efforts will be fragmented into partial goals that will not have a sufficient impact.

It is welcoming that the major carriers of V4 countries joined the Rail Freight Forward (RFF) initiative at the end of the last year. In RFF, we have a common goal to increase the share of rail freight transport in a modal mix from today's 18-19 percent to 30 percent by 2030. The initiative offers a major platform for cooperation between our neighbouring countries. I hope these efforts would not ultimately get lost and that we shall manage to convince not only the general public but also the politicians that a railway is a more cost-efficient and economically and socially more advantageous mode of transport for the society.

Martin VOZÁR
Chairman of the Board and CEO of ZSSK CARGO

Stále spoláhlivý partner Still a reliable partner	4
Našou prioritou je poskytovať kvalitné služby Our priority is to provide quality services	6
Desať viacsystémových Vectronov pre rýchle a ekonomické prepravy Ten Vectron multi-system locomotives for fast and economical shipments	8
Technické parametre rušňa Siemens Vectron MS A17 Technical parameters of the Siemens Vectron MS A17 locomotive	11
Dlhoročné prepravné prúdy sa menili takmer zo dňa na deň Long-time transport flows changed almost on a daily basis	12
Neustále zlepšujeme poskytované služby Constantly improving our services	14
Komplexné služby v prekládkovom biznise Comprehensive services in the transshipment business	18
Služby Východoslovenských prekladísk Services offered by the East Slovak Transshipment Yards	19
Noemov vlak pre našu planétu Noah's train for our planet	20
Rok 2018 priniesol výrazné zmeny v požiadavkách zákazníkov na trasy The year 2018 brought significant changes in customer requirements for routes	22
Záujem o revízne opravy nákladných vozňov sa zvyšuje Interest in freight wagon revision repairs grows	24
Digitalizácia prevádzkových procesov Digitisation of Operating Processes	26

Stále spol'ahlivý partner



O prepravách v minulom roku, obnove parku rušňov, digitalizácii služieb a vyrovnaní sa s rastom cien vstupov sme sa zhovárali s riaditeľom úseku obchodu ZSSK CARGO Jaroslavom Daniškom.

Minulý rok bol pre štátneho nákladného dopravcu mimoriadne náročný a podobne to pocítujú aj jeho zákazníci. Vývoj prepravného trhu je nviazaný nielen na ekonomicke cykly, ale aj politické. A to nielen na Slovensku, ale aj za našimi hranicami. Tie prvé prispeli k náрастu dopytu po preprave

váč surovín pre hutnícke závody. Z dôvodu tých druhých firma musela hľadať riešenia, aby nahradila výpadky spôsobené nedostatkom kapacít na Ukrajine. Našla teda potrebné riešenia?

- Po skomplikovaní prieplustnosti cez Ukrajinu realizuje ZSSK CARGO dodávky železnej rudy či uhlia pre hutnícke podniky z alternatívnych destinácií, najmä poľských prístavov. No vzhľadom na ich vzdialenosť je nutné na uspokojenie potrieb zákazníkov do systému dostať aj viac vagónov. Tie, žiaľ, dnes k dispozícii nie sú. Dlhodobým riešením je nákup a dodávka nových. To však trvá dlho, je to nákladné a v dnešných časoch tlaku na profitabilitu asi v plnom rozsahu nerealizovateľné.

Rozumnejším riešením sa javí využitie moderných technológií a procesov na efektívnejšie riadenie vozňov, ktoré už používame. Sú však aj iné prepravy, na ktoré sa hodia flexibilné vozne s možnosťou meniť nadstavby - od klaníc na drevo, kontajnerov, či skriň na sypké tovary. Tieto máme záujem obstaráť podľa možnosti čo najskôr.

ZSSK CARGO deklaruje potrebu posilniť svoje postavenie a prítomnosť v zahraničí. Čo je nové na tomto poli?

- Prijali sme rozhodnutie rozšíriť naše prevádzkové a obchodné aktivity, ako aj zákaznícky servis mimo územie SR. Toto všetko hlavne s cieľom poskytovania kvalitnejšej, rýchlejšej a lepšej služby pre našich obchodných partnerov. Uvedomujeme si, tak ako to vnímajú aj zákazníci, že jedným z úzkych miest je zlá prieplustnosť pohraničných priechodových staníc a nepružná spolupráca rôznych regionálnych dopravcov a infraštruktúr pri ich spriechodňovaní. V ZSSK CARGO veríme, že práve silná spolupráca s dopravcami v okolitých krajinách dokáže zmeniť problémy s priechodovými stanicami. Dnes takúto spoluprácu máme v Poľsku a plánujeme ju rozšíriť na ďalšie trhy.

Na poskytovanie kvalitnejších služieb mení ZSSK CARGO prístup aj k zabezpečovaniu technických prostriedkov. Od tohto roku bude mať spoločnosť k dispozícii desať nových špičkových viacsystémových rušňov Vectron. Čo má priniesť obnova parku hnacích vozidiel?

- Náš park hnacích vozidiel spoločnosti je asi jeden z najstarších v regióne, ale zároveň aj najlepšie udržiavaných. Vek však neoklameme a nové typy hnacích vozidiel poskytujú rýchlejšie a efektívnejšie služby, ktoré sú dnes požadované kvôli rastúcim objemom prepráv na dĺžších medzinárodných trasách. Preto ZSSK CARGO v rámci stratégie naplánovala obnovu rušňov. Výsledkom je dodávka a nasadenie desiatich viacsystémových elektrických rušňov schopných prevádzky v siedmich krajinách. Prevádzkovanie viacsystémových rušňov podporuje nový model realizácie prepráv. Záťaž sa prestáva odovzdávať na hraniciach štátov a dopravcovia realizujú výkon z miesta nakladky až po miesto výkladky. Tento model prepráv znamená konkurenčnú výhodu a podmienky

na zachovanie prepravného podielu na trhu. Chcem však podotknúť, že ZSSK CARGO sa chystá zefektívniť výkony aj v nezávislej trakcii obnovou dieselových rušňov.

Silnou podporou pre prepravné a dopravné procesy je digitalizácia služieb. Ako pokračuje jej rozvoj?

- Dnes už ponúkame možnosti elektronického podaja a dodaja zásielok, ako aj prepravy na elektronický nákladný list. Cieľom je, aby nahradil papierový nákladný list, čím sa odbúra nemalé množstvo problémov či už v riadení spoločnosti, fakturácií alebo v komunikácii smerom k zákazníkom, nehovoriac o rýchlejšom vybavení zákaziek. Digitalizácia procesov a efektívnejšie využívanie dát nám umožní lepšie riadiť procesy, zrýchliť toku a urobiť ich plynulejšie pri lepšom využití našich kapacít. Zdroje, ktoré takto získame, môžeme smerovať do investícií a zvýšenia zručností a schopností zamestnancov. Zároveň pracujeme na možnostiach poskytovania informácií o pohybe tovaru, zásielok, či predpokladanom termíne dodania. Aby tieto údaje neboli zneužívané, pripadne aby si z nich niekto neurobil obchod, budú to údaje zákazníkov a budú poskytované v rámci zákazníckeho portálu len im na ich tovar.

Ako sa firma vyrovňáva s rastom cien vstupov - trakčnej elektriny, nafty, osobných nákladov a iných?

- Zmeny v cenách vstupov sú vyvolané aktuálnou situáciou na prepravnom trhu v celom stredoeurópskom regióne. Pokračuje oživenie ekonomiky SR, pričom celoslovenský rast miezd spolu s nízkou mierou nezamestnanosti a nedostatkom kvalifikovanej pracovnej sily na trhu práce vytvárajú tlak na rast miezd aj v našej spoločnosti. Náklady nám však zvyšujú aj povinnosti vyplývajúce z legislatívy v oblasti príplatkov za prácu počas víkendov a v noci.

Kvôli spomínaným zmenám tovarových tokov z Ukrajiny sme zasa museli zabezpečiť dodatočné kapacity, teda vozne, rušne, technológie, ľudí, čo spolu s predĺžením obehu klúčových radov vozňov spôsobuje ich nedostatok. Zvyšujú sa aj naše náklady na údržbu mobilného parku, chýbajú zdroje na jeho obnovu a na nové investície. Rastú ceny trakčných médií. To sú len niektoré z faktorov, na ktoré musí naša spoločnosť reagovať.

Tieto impulzy nás nútia stále viac sa venovať zefektívňovaniu práce. Tu musíme vyzdvihnuť všetkých mojich kolegov. Len vďaka ich práci sa takmer v každej oblasti Železničná spoločnosť Cargo Slovakia v efektívite, zodpovednosti a riadení vyrovňá s konkurenciou v regióne.

Zdroje v každom prípade investujeme s rozvahou, aby sme v dĺžkom časovom horizonte vedeli reагovať a uspokojovať požiadavky a potreby zákazníkov. Či už ide o techniku, technológiu, digitalizáciu služieb a v konečnom dôsledku o rýchle a ekonomicke prepravy. ZSSK CARGO ostáva partnerom, ktorý je féravý, a na ktorého sa môžu zákazníci spoľahnúť.

Ladislav JANDOŠEK



Still a reliable partner

We have interviewed Jaroslav Daniška, ZSSK CARGO Trade Division Director, about last year's transport volumes, renewal of the fleet of locomotives, digitalisation of services and about how to cope with the increasing input prices.

The last year was particularly difficult for the state-owned freight carrier, and it was similarly felt by its customers. The development of the transport market is linked not only to economic cycles, but also to political ones. And not only in Slovakia, but also beyond our borders. The former contributed to increased demand for shipments of raw materials for metallurgical plants. Owing to the latter, the company had to seek solutions to compensate for the missing shipments caused by the tension and the lack of capacities in Ukraine. Did it finally find the necessary solutions?

- After the shipments through Ukraine got complicated, ZSSK CARGO began to carry out supplies of iron ore or coal to metallurgical enterprises from alternative destinations, especially the Polish ports. However, due to their distance, it is necessary to get more wagons into the system to satisfy the customers' needs. Unfortunately, they are not available at present. A long-term solution is the purchase and delivery of new ones. However, it takes a long time, it is costly and, given the demands on profitability at the present time, it is probably not fully feasible.

A more sensible solution seems to be employing the modern technologies and processes for more efficient management of the wagons we have already been using. However, there are also other shipments for which flexible wagons are suitable, with the option of changing the superstructures, such as stanchions when transporting timber, containers or boxes for loose bulk materials. We intend to obtain these as soon as possible.

ZSSK CARGO declares the need to strengthen its position and presence abroad. What's new in this area?

- We have taken a decision to expand our operating and business activities as well as our customer service outside the Slovak Republic. All this with a view to providing better and faster services to our business partners. We realise, as it is also perceived by our customers, that one of the bottlenecks is bad traffic permeability at border crossing stations and inflexible cooperation between various regional carriers and infrastructures in making them be more permeable. At ZSSK CARGO we believe that strong cooperation with the carriers in the neighbouring countries can reduce the problems with the border crossing stations. Today we have such cooperation in Poland, and we plan to expand it to other markets.

ZSSK CARGO is changing its approach to procuring technical resources to render better services. From this year, the company will have ten new state-of-the-art multi-system Vectron locomotives. What is the renewal of the locomotive fleet expected to bring?

- The locomotive fleet of our company is probably one of the oldest in



the region, but also one of the best maintained. However, we cannot ignore the age, and the new types of locomotives provide faster and more efficient services that are required today because of the increasing volumes of transport on longer international routes. Therefore, ZSSK CARGO has planned to renew the locomotive fleet as part of its strategy. This has resulted in the delivery and deployment of ten multi-system electric locomotives capable of being operated in seven countries. The operation of multi-system locomotives supports a new transport model. The load is no longer handed over at national borders, and carriers carry out shipments from the place of loading to the place of unloading. This transport model means a competitive advantage and conditions to maintain the market share. However, I would like to point out that ZSSK CARGO is also planning to streamline its services in the independent traction by renewing its fleet of diesel locomotives.

A strong support for transport and traffic processes is the digitisation of services. How does the development of these processes continue at ZSSK CARGO?

- Today we offer the electronic submission and delivery of consignments, as well as shipping based on an electronic consignment note. The aim is to replace the paper consignment note, which will eliminate a number of problems in the management of the company, billing or in communication with the customer, let alone the faster handling of orders.

The digitisation of processes and more efficient use of data will enable us to better manage the processes, accelerate the flows and make them run more smoothly while employing our capacities more efficiently. The resources we will get in this way can go towards investments and enhancing the skills of our employees. At the same time, we are working on making it possible to provide information about the movement of goods, shipments or the expected delivery date. In order to prevent these data from being misused or traded by anyone, these will only be customer data and provided to the customers with respect to their goods within the customer portal.

How is the company able to cope with the increasing prices of inputs - traction electricity, diesel, personnel and other costs?

- Changes in the input prices are imputable to the current situation on the transport market in the entire Central European region. Slovakia's economic recovery continues, and the nationwide wage growth together with a low unemployment rate and a shortage of skilled labour force in the labour market are putting pressure on wage growth also in our company. However, our costs have been growing also due to the obligations imposed on us by the legislation concerning extra pay for work during weekends and at night.

Due to the aforementioned changes in the flow of goods from Ukraine, we also had to procure additional capacities, i.e. wagons, locomotives, technologies and people, which together with the extension of the time of circulation of the crucial series of wagons, causes a lack of them. Our rolling stock maintenance costs are also increasing, and we are lacking funds to renew the rolling stock and make new investments. The costs of traction energies have been rising, too. These are just some of the factors our company must respond to.

These impulses force us to pay more attention to making our work more efficient. In this respect, I must express my gratitude to all my colleagues. Only thanks to their work, Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. can rival its competitors in the region in terms of efficiency, responsibility and management.

In any case, we invest our resources prudently so that we are able to respond to and meet the customers' requirements and needs in the long term. Whether it is equipment, technology, digitisation of services and, ultimately, fast and economical shipments. ZSSK CARGO remains a partner that is fair and on which the customers can rely.

Ladislav JANDOŠEK

Našou prioritou je poskytovať kvalitné služby

Na hlavné ciele a zámery v roku 2019 sme sa opýtali manažérov ZSSK CARGO.



**Miroslav HOPTA,
riaditeľ úseku prevádzky a podpredseda
predstavenstva ZSSK CARGO**

– Našou najdôležitejšou úlohou je aj v tomto roku poskytovať spoločné, bezpečné, ekologické a cenovo prijateľné služby železničnej nákladnej prepravy. Spoľahlivá prevádzka je prvoradá pre ponúkané služby a pri orientácii na potreby a požiadavky zákazníkov. Konkrétnie ciele a zámery, ktoré máme naplánované a budú sa počas roka realizovať, sa týkajú niekoľkých oblastí.

Jednou z nich je digitalizácia prevádzkových procesov. V rámci rozvoja elektronických služieb prevádzky a zavádzania inovácií máme pre zákazníkov pripravené na zákazníckom portáli ISP aktualizované aplikácie na podporu práce s elektronickým nákladným listom. Všetky doterajšie kroky smerujú k zlepšeniu dátových tokov a zefektívneniu prevádzkových postupov medzi zákazníkmi a spoločnosťou.

Ďalším cieľom je implementácia projektu o polohe a pohybe vozňov. Kvalitné informácie týchto údajov umožnia efektívne využívanie vozňového parku. V priebehu roka chceme zabezpečiť optimálny počet meracích jednotiek na monitorovanie a riadenie vozňov a stanoviť optimálny počet vozňov z jednotlivých radov.



**Ľubomír Kut'ka,
riaditeľ úseku služieb ŽKV a člen predstavenstva
ZSSK CARGO**

– V tomto roku je našim hlavným cieľom zabezpečiť technický stav a prevádzkyschopnosť hnacích kolajových vozidiel a nákladných vozňov podľa požiadaviek úseku prevádzky a externých zákazníkov. Okrem hlavného cieľa si každoročne stanovujeme aj ďalšie a to s vŕziou napredovania celého úseku. V minulom roku sme si napríklad okrem iných plánov stanovili spracovať krátky videodokumento o prevádzkovej úprave hnacích kolajových vozidiel (HKV) radu 363 – zmene na dvojčlenné riadenie a rekonštrukcie elektrickej výzbroje. Natočený dokument slúži aj ostatným útvaram ZSSK CARGO lepšie sa oboznámiť s touto zložitosťou a rozsiahlohou rekonštrukciou.

V tomto roku máme určených niekoľko cieľov, no ja by som spomenul dva, z nášho pohľadu najdôležitejšie. Ide o projekt nákupu hnacích kolajových vozidiel na technologický posun na pracoviskách údržby a opráv ŽKV a druhým plánovaným projektom je remotorizácia a modernizácia HKV 742 v zmysle plnenia koncepcie rozvoja parku HKV na roky 2018 až 2022. Oba tieto projekty si vyžadujú veľa administratívnej práce. Pevne verím, že ich realizácia bude prínosom nielen pre úsek služieb ŽKV, ale aj pre celú firmu.

František SVETKOVSKÝ, riaditeľ sekcie riadenia prevádzky a trakcie

– Vízie a ciele máme jasne nasmerované a každoročne je pre nás najdôležitejšou úlohou zabezpečenie a realizácia dopravy. To znamená mať vždy pripravené hnacie koľajové vozidlá a vozne na prepravy a zároveň nad nimi vykonávať dispečerský dozor. Jedným z konkrétnych cielov je už v prvom štvrtroku zavŕšiť dodanie posledných troch Vectronov a naplniť tak jeden z bodov zmluvy s leasingovou spoločnosťou, kde je dohodnuté postupne dodanie 10 Vectronov. Prenájom desiatich viacsystémových rušnov na 10 rokov je pre firmu jasným pokrokom. Zaradili sme sa do skupiny dopravcov, ktorí sú pripravení a majú vytvorené podmienky na zachovanie a veríme, že aj na zvýšenie svojho prepravného podielu. Po takmer štyroch mesiacoch od dodania prvých Vectronov môžeme povedať, že doteraz prevádzkované rušne sa osvedčili a splnili očakávania. Naším cieľom je ich ďalšie maximálne využívanie. Vspomietame si Vectronmi nás v tomto roku čaká aj zmena vo vzdelávaní rušnovodičov. Tu pripravujeme zmeny v kurzoch a školeniach tak, aby po ich absolvovaní boli všetci pripravení riadiť aj viacsystémové rušne, ktorími sú práve nové Vectrony.

(sch)



Our priority is to provide quality services

We have asked ZSSK CARGO managers about the main goals and intentions for 2019.

Miroslav HOPTA, ZSSK CARGO Operations Division Director and Vice Chairman of the Board of Directors

Our most important duty is to provide reliable, safe, environmentally friendly and affordable rail freight services also this year. Reliable operations are paramount to the services offered and to focusing on customer needs and requirements. The particular goals and intentions we plan to pursue during the year cover several areas.

One of them is the digitisation of the operating processes. As part of developing electronic operating services and introducing innovations, our ISP customer portal offers the customers updated applications supporting the handling of electronic consignment notes. All our steps taken until now are aimed at improving data flows and streamlining the operating procedures between customers and the company.

Another goal is to implement a project concerning the location and movement of wagons. Accurate information on such data will allow the efficient use of the rolling stock. In the course of the year it is our goal to ensure the optimum number of measuring units for monitoring and managing wagons, and to determine the optimum number of wagons of the individual series.

František SVETKOVSKÝ, Director of Operations and Traction Management Section

Our vision and goals are clearly defined, and providing transport is the most important task for us every year. This means ensuring the availability of locomotives and wagons and exercising dispatcher supervision of them all the time.

One of the particular goals is to complete the delivery of the last three Vectron locomotives already in the first quarter, thus fulfilling one of the clauses of the contract with the leasing company, wherein the gradual delivery of 10 Vectron locomotives has been agreed. Leasing ten multi-system locomotives for 10 years is clear progress for the company. We have joined a group of carriers that are ready and have the conditions to

maintain and, as we believe, to increase their transport market shares. Almost four months have passed since the delivery of the first Vectrons and we can say that the locomotives so far operated have worked well and met our expectations. Our goal is to continue using them to the maximum.

In conjunction with the Vectrons, we are also awaiting amendments to the engine driver education decree this year. In this respect, we have been preparing changes in the training courses so that all those who undergo them are ready to drive multi-system locomotives, such as the new Vectrons.

Lubomír Kuťka, ZSSK CARGO Rolling Stock Services Division Director and member of the Board of Directors

- This year our main goal is to ensure the technical condition and operability of locomotives and freight wagons according to the requirements of the Operations Division and external customers. In addition to the main goal, we also set other goals each year with a view to making the whole division progress.

Last year, for example, we set, among other plans, a goal to prepare a short video document about operational modifications to the 363-series locomotives – a changeover to two-unit control and the reconstruction of their electrical equipment. The documentary also helps the other ZSSK CARGO units get a better understanding of this complex and extensive reconstruction.

A number of goals have been set for this year, but I would like to mention two of them which we consider the most important. One of them is a project to purchase motive power units (MPUs) for technological advancement at the rolling stock maintenance and repair workplaces and the other planned project is re-motorisation and modernisation of 742-series locomotives in accordance with the locomotives fleet development concept for 2018 to 2022. Both of these projects require a lot of administrative work. I firmly believe that their implementation will benefit not only the Rolling Stock Services Division, but also the entire company.

(sch)

Desať viacsystémových Vectronov pre rýchle a ekonomické prepravy



Foto: Stanislav MURČO

Nová vlajková loď ZSSK CARGO.

New flagship of ZSSK CARGO.

V úterok 11. decembra vypravila ZSSK CARGO z Bratislavы do Čiernej nad Tisou na prvú cestu vlak ťahaný novým viacsystémovým rušňom Vectron. Do prevádzky sa tak dostala prvá z desiatich lokomotív, ktoré po viac ako 30 rokoch omladia flotilu spoločnosti v roku 2019. ZSSK CARGO si ich na desať rokov prenajme od leasingovej spoločnosti S Rail Lease.

Elektrické rušne Vectron patria medzi najmodernejšie na svete. Vyrába ich nemecká spoločnosť Siemens vo viacerých variantoch. Dodané rušne sú výrobcom označené ako X4.

Rušeň X4 so svojim zdokonaleným dizajnom prednej časti tvoria tretí vývojový stupeň osvedčeného radu EuroSprinter a zohľadňujú najnovšie požiadavky na ochranu proti nárazu. Ide o platformu štvornápravových elektrických rušňov s rôznymi výkonovými stupňami a maximálnymi rýchlosťami pre osobnú a nákladnú dopravu.

Platforma X4 zahŕňa jednosystémové a viacsystémové rušne pre striedavé a jednosmerné európske siete železničnej dopravy. V rušnoch X4 sú inštalované najnovšie technológie a technika trojfázových pohonov pre univerzálnu rušne najvyššej triedy výkonu.

Hnacie vozidlo pre tri napäťové sústavy

Rušeň X4 (Vectron MS) je viacsystémovým rušňom s maximálnym výkonom 6,4 MW a s maximálnou rýchlosťou 160 km/h. (Pre osobnú dopravu na Slovensku boli v minulom roku dodané tieto rušne vo variante s maximálnou rýchlosťou do 200 km/h). Vectrony pre ZSSK CARGO sú určené pre prevádzku na napäťových sústavách 3 kV jednosmerných, 25 kV striedavých s frekvenciou 50 Hz a 15 kV striedavých s frekvenciou 16,7 Hz – sústava, ktorú na Slovensku nemáme, používa sa v Rakúsku či Nemecku.

Rušeň je koncipovaný na prevádzku vo viacerých krajinách. Pre ZSSK CARGO sú dodávané s oprávneniami pre prevádzku okrem Slovenska aj na tratiach v Česku, Poľsku, Maďarsku, Rakúsku, Nemecku a dodačne získajú oprávnenie aj na železnice v Rumunsku, Slovinsku a Chorvátsku. Vectrony majú na Slovensku označenie radu 383.

Prvá jazda

Prvé dva Vectrony si ZSSK CARGO prevzala začiatkom decembra. Nasadené boli na najdlhšie vnútrostátne prepravné rameno z Bratislavы – Páleniska do Čiernej nad Tisou na kyadlové prepravy železnej rudy, aby boli čo najlepšie využité.

Prenájom najmodernejších rušňov neznamená len príležitosť na propagáciu firmy, či vytvorenie lepších pracovných podmienok pre rušňové čaty, hoci obidve sú dôležité. - **Vectrony sú pre Cargo novými výrobnými prostriedkami, s potenciálom ako konkurovať ostatným dopravcom v regióne v poskytovaní rýchlych a ekonomických prepráv. Železničné spoločnosti Cargo Slovakia umožnia presadiť sa na zahraničných trhoch, ktoré boli doteraz nedostupné z dôvodu nekompatibility našich lokomotív so systémami v susedných krajinách, respektive v Európe,** - vyhlásil generálny riaditeľ ZSSK CARGO Martin Vozár.

Zahraničné prepravy

Ďalšie dva Vectrony 383.204-5 a 383.205-2 zaradila do svojho stavu ZSSK CARGO 8. januára a rozhodla sa ich nasadiť na pravidelné prepravy dreva z nemeckého Bad Schandau do Liskovej pri Ružomberku a prepravy uhlia z poľských prístavov na Slovensko. Tieto prepravy realizuje spoločnosť so zmluvnými dopravcami v susedných krajinách – Poľsku, Česku a Nemecku. Tri ďalšie Vectrony pribudli do stavu spoločnosti koncom februára.

Údržba a opravy

Pravidelná údržba je v cene nájmu a vykonáva sa po pevne stanovených behoch. Vždy po 30 tisíc kilometroch je to prevádzkové osetrenie, po každých 150 tisíc kilometroch revízia, po jednom milione a 200 tisíc kilometroch revízia podvozkov atď.

Všetky opravy a zásahy bude podľa zmluvy vykonávať premajímateľ. Vectrony sa používajú prakticky v celej Európe, takže nie je problém prípadné opravy robiť aj mimo Slovensko. Tu sa prejaví jedna z výhod lízingu, keďže nájomca nemusí zabezpečovať kapacity na opravy – či už ide o samotnú opravárenskú základňu alebo príslušný personál.

Nájom na desať rokov

Najväčší slovenský nákladný prepravca ZSSK CARGO vyhlásil obchodnú verejnú súťaž na prenájom desiatich viacsystémových rušňov ešte v máji minulého roku, vyhodnotil ju koncom októbra a zmluvu s víťazom medzinárodného tendra podpísal v novembri. Prenajímateľ sa zaviazal do 1. apríla dodať desať rušňov, ZSSK CARGO si ich prenajme na desať rokov. Prevádzkovanie viacsystémových rušňov podporuje nový model realizácie prepráv, ktorý sa postupne presadzuje. Záťaž sa prestáva odovzdávať na hraniciach štátov a dopravcovia začínajú v zvýšenej miere realizovať výkon na celom ramene z miesta nakladky až po miesto vykládky.

- ZSSK CARGO chce patriť do skupiny dopravcov, ktorí pôsobia na európskom prepravnom trhu, preto začala s obnovou parku elektrických hnacích železničných vozidiel. Dopravcovia, ktorí sú infraštruktúrne pripravení na tento model prepráv, získavajú konkurenčnú výhodu a majú vytvorené podmienky na zachovanie prepravného podielu, - povedal generálny riaditeľ ZSSK CARGO Martin Vozár.

V minulom roku ZSSK CARGO využívala viac ako 450 hnacích železničných vozidiel, z toho je elektrických 225. Avšak spôsobilých na prechod viacerými trakčnými napäťovými systémami je len 23 rušňov, teda len 10 percent parku elektrických hnacích koľajových vozidiel. Nosné rady hnacích železničných vozidiel v parku ZSSK CARGO majú v priemere vyše 36 rokov (rušne radu 131) a 29 rokov (rušne 363).

Ladislav JANDOŠEK

Ten Vectron multi-system locomotives for fast and economical shipments

On Tuesday, December 11, ZSSK CARGO dispatched a train pulled by a new Vectron multi-system locomotive for its first journey from Bratislava to Čierna nad Tisou. The first of the ten locomotives, which will, after more than 30 years, rejuvenate the company's fleet in 2019, was put into service. ZSSK CARGO will lease them from the leasing company S Rail Lease for ten years.

Vectron electric locomotives rank among the most modern in the world. They are manufactured by the German company Siemens in several variants. The locomotives supplied are designated by the manufacturer as X4.

With their advanced front design, the X4 locomotives represent the third development stage of the time-proven EuroSprinter series and reflect the latest crash protection requirements. These are four-axle electrically powered locomotives with different levels of power output and maximum speeds for passenger and freight transport. The X4 platform includes single-system and multi-system locomotives for AC and DC European rail networks. The X4 locomotives are fitted out with the latest three-phase drive technology and equipment for versatile top-class performance locomotives.

A locomotive for three voltage systems

The X4 (Vectron MS) is a multi-system locomotive with a maximum power output of 6.4 MW and a maximum speed of 160 km/h. (The locomotives supplied for passenger transport in Slovakia last year are in the variant with a maximum speed of up to 200 km/h). Vectrons for ZSSK CARGO are designed to be operated in the voltage



Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

Rušňovodič Peter Machovič na prvej decembrovej jazde Vectronom spolu s rušňovodičom - inštruktorom Miroslavom Vaškom.

The engine driver Mr Peter Machovič together with the engine driver - instructor Mr Miroslav Vaško during the first ride with Vectron in December.



Foto: Ladislav JANDOŠEK

Rušne radu 131 – dvojčičky ostávajú aj po nástupe Vectronov v ZSSK CARGO nosným radom hnacích koľajových vozidiel. Na ich riadenie, vlastnosti, výkon, spoľahlivosť, zabezpečenie nedajú rušnovodiči dopustiť. Už teraz je ale jasné, že postupne pôjdu do útlmu niektoré iné rady starších rušnov, napríklad 183 a 240.

Locomotives of the 131-series, the so-called twins, remain the main series of locomotives at ZSSK CARGO even after the deployment of Vectrons. Engine drivers swear by their control, features, output, reliability and security. But it is already clear that some other series of older locomotives, such as 183 and 240, will be gradually phased out

systems 3 kV DC, 25 kV AC with a frequency 50 Hz, and 15 kV AC with a frequency 16.7 Hz – a system which we do not have in Slovakia, but is used in Austria or Germany.

The locomotive is designed for operation in several countries. They are supplied to ZSSK CARGO with licences for operation not only in Slovakia, but also on tracks in the Czech Republic, Poland, Hungary, Austria, Germany, and additionally they will also be licensed for operation on tracks in Romania, Slovenia and Croatia.

The Vectron locomotives to be operated in Slovakia are designated as 383-series locomotives.

First journey

ZSSK CARGO took over the first two Vectrons at the beginning of December. They have been deployed on the longest domestic transport route leading from Bratislava - Pálenisko to Čierna nad Tisou to make the best use of them for the shuttle transport of iron ore.

The lease of state-of-the-art locomotives is not only an opportunity to promote the company or create better working conditions for locomotive crews, although both are important. - **Vectron locomotives are new means of production for ZSSK CARGO with the potential to compete with other carriers in the region in the provision of fast and economical transport. They will enable ZSSK CARGO to establish itself in foreign markets, which have been so far unavailable due to the incompatibility of our locomotives with the systems in the neighbouring countries or in Europe**, - said Martin Vozár, the CEO of ZSSK CARGO.

Shipments abroad

Another two Vectrons 383.204-5 and 383.205-2 locomotives were included by ZSSK CARGO in its fleet on January 8; the company decided to deploy them for regular shipments of timber from Bad Schandau to Lisková (near Ružomberok) and for coal shipments from the Polish ports to Slovakia. The company carries out these shipments with contracted carriers in the neighbouring countries - Poland, the Czech Republic and Germany. Three more Vectrons became part of the company's fleet at the end of February.

Maintenance and repairs

Regular maintenance is included in the rent and carried out after a fixed number of kilometres run. Operational maintenance comes after every 30,000 kilometres, with an overhaul after every 150,000 kilometres and a bogie inspection after 1,200,000 kilometres, etc.

All repairs and servicing will be performed by the lessor under the contract. Vectrons are used practically throughout Europe, so it is not a problem to make repairs outside Slovakia. One of the lease benefits can be seen here, as the lessee does not need to provide repair capacities - whether it is the repair base itself or the appropriate staff.

A lease for ten years

ZSSK CARGO as the largest Slovak freight carrier announced a public tender for ten multi-system locomotives in May last year, with the tender results being evaluated at the end of October and a contract with the winner of the international tender being signed in November. The lessor has undertaken to supply ten locomotives by April 1, while ZSSK CARGO will lease them for a period of ten years.

The operation of multi-system locomotives supports a new model of shipments which is being gradually implemented. The load is no longer handed over at national borders, and carriers are beginning to make shipments along the whole transport route from the place of loading to the place of unloading.

- **ZSSK CARGO wants to be a member of the group of carriers operating in the European transport market, so it has started to renew its fleet of electrically powered locomotives. Carriers whose infrastructure is ready for this model of shipments gain a competitive advantage and have the conditions to maintain their transport market shares**, - said Martin Vozár, the CEO of ZSSK CARGO.

Last year ZSSK CARGO used more than 450 locomotives, of which 225 were electrically powered. However, only 23 locomotives, i.e. only 10 per cent of the fleet of electric locomotives, are capable of passing through multiple traction voltage systems. The main series of locomotives in the ZSSK CARGO fleet are, on average, over 36 years (131-series locomotives) and 29 years (363-series locomotives).

Technické parametre rušňa Siemens Vectron MS A17

Napájací systém

AC (striedavý systém) 15 kV, 16,7 Hz

AC (striedavý systém) 25 kV, 50 Hz

DC (jednosmerný systém) 3 kV

Ťažná sila pri rozjazde 300 kN

Elektrická brzdňa sila 150 kN

Výkon na koleso (max.)

AC 25 kV 6400 kW (jazda a rekuperačná brzda)

AC 25 kV 6400 kW (jazda a rekuperačná brzda)

DC 3 kV 6000 kW (jazda a rekuperačná brzda)

DC 3 kV 2600 kW (elektrodynamická odporová brzda)

Maximálna rýchlosť 160 km/h

Teplota okolia od -30 °C do +40 °C

Usporiadanie náprav Bo 'Bo '

Dĺžka vozidla (dĺžka cez nárazníky) 18 980 mm

Sírka vozidla (cez rukoväte) 3012 mm

Výška vozidla (cez kabínu vodiča) 3860 mm

Vzdialenosť medzi stredmi podvozkov 9500 mm

Rázvor podvozku 3000 mm

Priemer hnacích kolies 1250 mm / 1160 mm (nové/zjazdené)

Celková hmotnosť maximálna 90 t podľa EN 15528:2015

Nápravový tlak maximálny 22,5 t podľa TN 15528:2015

Najmenší polomer oblúka (trať) 140 m

Najmenší polomer oblúka (depó) – bez

demontáže konštrukčných dielov 80 m (v ≤ 5 km/h,
nespriahnuté samostatné vozidlo)

Najmenší prejazdný konkávny polomer oblúka 250 m

Najmenší prejazdný konvexný polomer oblúka 250 m

Zabezpečovacie systémy

ETCS (2.3.0d) Level1

ETCS (2.3.0d) Level2

PZB90/LZB80 (CIR-ELKE I)

SHP

LS (Mirel)

EVM (Mirel)

Technical parameters of the Siemens Vectron MS A17 locomotive

Power supply

AC (alternating system) 15 kV, 16.7 Hz

AC (alternating system) 25 kV, 50 Hz

DC (direct system) 3 kV

Starting tractive effort 300 kN

Electric braking force 150 kN

Wheel output (max.)

AC 25 kV 6400 kW (drive and regenerative brake)

AC 25 kV 6400 kW (drive and regenerative brake)

DC 3 kV 6000 kW (drive and regenerative brake)

DC 3 kV 2600 kW (electrodynamic resistance brake)

Maximum speed 160 km/h

Ambient temperature between -30 °C and +40 °C

Axle arrangement Bo 'Bo '

Vehicle length (length over buffers) 18,980 mm

Vehicle width (over handles) 3,012 mm

Vehicle height (over driver's cab) 3,860 mm

Distance between bogie centres 9,500 mm

Wheelbase 3,000 mm

Drive wheel diameter 1,250 mm / 1,160 mm (new/worn)

Total maximum weight 90 t according to EN 15528:2015

Maximum axle load 22.5 t according to TN 15528:2015

Minimum curve radius (track) 140 m

Minimum curve radius (depot) – without

dismantling of construction components 80 m (v ≤ 5 km/h,
unwinned single vehicle)

Smallest concave curve radius 250 m

Smallest convex curve radius 250 m

Interlocking systems

ETCS (2.3.0d) Level1

ETCS (2.3.0d) Level2

PZB90/LZB80 (CIR-ELKE I)

SHP

LS (Mirel)

EVM (Mirel)



Pohľad do strojovne Vectrona. Rušňovodič môže na rozdiel od iných elektrických rušňov bezpečne vstúpiť dnu aj keď má vozidlo pod trolejom zdvihnuté zberače.

View of the Vectron engine room. Unlike other electric locomotives, the driver can safely enter the room even if the overhead pantograph is lifted.



Prístrojový a riadiaci pult sa vyznačuje prehľadnosťou a jednoduchosťou usporiadania prvkov.

The control panel is characterised by the clarity and simplicity of the arrangement of controls.

Dlhoročné prepravné prúdy sa menili takmer zo dňa na deň

O zmenach prepravných prúdov strategických surovín, železnej rudy a uhlia pre hutnícke podniky na Slovensku a v susedných krajinách sme sa porozprávali s vedúcim oddelenia konvenčnej prepravy na úseku obchodu ZSSK CARGO Marekom Chachaľákom.



Tovary z Ukrajiny prepravuje ZSSK CARGO cez priechodové pohraničné stanice Čierna nad Tisou a Maťovce. V kol'kých prepravných prúdoch sú sústredené prepravy strategických surovín pre hutnícke podniky, teda železná ruda a uhlie?

Tieto suroviny sú sústredené do štyroch hlavných prepravných prúdov. Najväčší tok surovín sa realizuje bez prekládky priamo cez širokorozchodnú trať Maťovce – Haniska pri Košiciach pre najväčší hutnícky podnik na Slovensku. Ďalší tok prúdi smerom na Českú republiku s prekládkou surovín buď v Čiernej nad Tisou alebo v Maťovciach, ďalší smeruje do prekladiska v Bratislave a napokon štvrtý do hutníckej fabriky v Maďarsku. Celkovo v roku 2018 ZSSK CARGO prepravila v týchto prepravných prúdoch viac ako 13 miliónov ton tovaru.

Prepravy pre hutnícky priemysel boli dlhé roky stabilné, až v roku 2018 nastala výrazná zmena, a to kvôli problémom na ukrajinskej strane. Čo sa tam stalo?

Dôvody sú, stručne povedané, technické problémy s hnacími vozidlami a rušňovým personálom. Problémy na Ukrajine v roku 2018 sa významne dotkli prepráv strategických surovín pre hutnícke podniky. V roku 2018 prišlo cez dva slovenské železičné priechody s Ukrajinou o 750 tisíc ton surovín menej ako v roku 2017. Zákazníci najmä na Slovensku a v Čechách boli nútenci diverzifikovať svoje dodávky strategických surovín a začali ich nakupovať z iných krajín. V roku 2018 preto slovenské Cargo tovar pre hutnícke podniky dopravovalo cez prístavy v Poľsku, Chorvátsku a Rumunsku.



Hlavné alternatívne trasy prepravy surovín pre hutnícke podniky z poľských prístavov Swinoujscie, Gdansk, Gdynia, z chorvátskeho prístavu Bakar, rumunskej Konstanty (Agigea) a z poľského priechodu s Bieloruskom - Terespol/Brest.

The main alternative routes for the transport of raw materials for metallurgical enterprises from the ports of Swinoujscie, Gdansk, Gdynia, Bakar and Agiga and the Polish crossings Terespol / Brest.

Najviac rudy a uhlia z týchto alternatívnych destinácií prišlo, ako vieme, z Poľska...

Prepravy surovín z poľských prístavov Swinoujście, Gdańsk a Gdynia v minulom roku dosiahli úroveň 1,3 milióna ton, čo je o 450 tisíc ton viac ako v roku 2017. Pritom celý logistický proces zabezpečuje a riadi ZSSK CARGO. A využíva na to vlastné vozne a rušne radu 131 a najnovšie, od decembra aj nové posily v rušňovom parku - viacsystémové rušne Vectron radu 383. Ale čiastočne aj rušne dopravcov, ktorí subdodávateľsky realizujú dopravu v Poľsku. Dopravu v Poľsku pre ZSSK CARGO vykonáva najmä spoločnosť InterCargo. Celkovo z jednotlivých prístavov v Poľsku, Chorvátsku a Rumunsku zabezpečila ZSSK CARGO prepravu surovín v roku 2018 na úrovni 1,55 milióna ton, čo predstavuje medziročne nárast takmer o 90%! Takto slovenský železničný nákladný

dopravca prispel k stabilizácii prepráv strategických surovín pre hutnícke podniky a pokryl výpadky z nestabilných dodávok z Ukrajiny.

ZSSK CARGO sa však môže pochváliť aj aktivitou na bielorusko-poľskej hranici. O aké prepravy išlo?

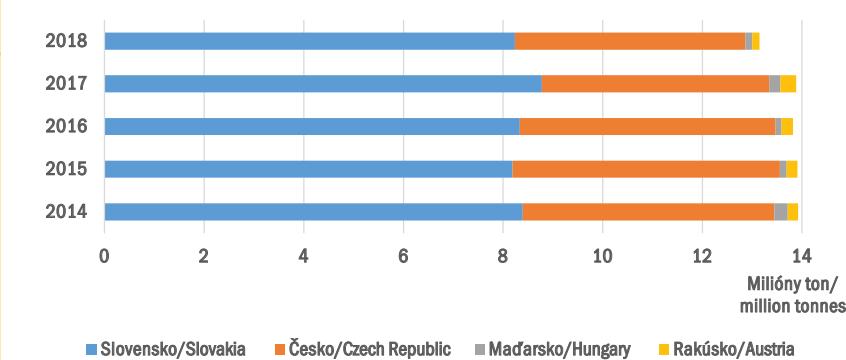
Okrem už spomínaných dodávok z prístavov sme začali prepravovať ruské uhlie na Slovensko cez bielorusko-poľský hraničný prechod Brest/Terespol. Tu sme zákazníkovi zabezpečovali nielen dopravu po normálnom rozchode, ale ponúkli aj komplexné služby, vrátane prepravy po rozchode 1520 mm a všetko potrebné pre zabezpečenie plynulej dodávky.

Dlhoročné prepravné prúdy sa v roku 2018 teda menili doslova zo dňa na deň. Späť ZSSK CARGO očakávania zákazníkov?

Naša spoločnosť musela veľmi pružne reagovať na tieto zmeny a zákazníkom zabezpečila nové alternatívne smerovania prepráv. Významne nám pomohli viacsystémové rušne radu 383, ktorími dokážeme reagovať na nové požiadavky trhu. Ide o to, aby sme zabezpečili komplexné logistické služby jedným rušňom cez viaceré štátu. Začiatkom roka 2019 sme začali novými Vectronmi prepravovať tovary z poľských prístavov vo vozňoch ZSSK CARGO, aj z Nemecka smerom na Slovensko a začali sme spolupracovať pri prepravách smerom do Rumunska. V súčasnosti máme pripravené viaceré nové projekty na využitie týchto rušňov v strednej Európe.

(jj)

Smerovanie surovín železnej rudy a uhlia z východu na západ v prepravách ZSSK CARGO od roku 2014.
Flows of iron ore and coal transported by ZSSK CARGO from the east to the west since 2014.



Long-time transport flows changed almost on a daily basis

We have interviewed Marek Chacháľák, the head of the conventional transportation unit in the ZSSK CARGO trade division, to discuss the changes in the flows of transport of strategic raw materials - iron ore and coal for metallurgical enterprises in Slovakia and in the neighbouring countries.

Goods from Ukraine are transported by ZSSK CARGO through the border crossing stations Čierna nad Tisou and Maťovce. In how many transport flows are shipments of iron ore and coal as strategic raw materials for metallurgical enterprises concentrated?

These raw materials are concentrated in four major transport flows. The largest flow of raw materials does not include transshipment operations and goes directly through the broad gauge line Maťovce - Haniska pri Košiciach for the largest metallurgical enterprise in Slovakia. Another flow is directed towards the Czech Republic, with the transshipment of raw materials taking place at Čierna nad Tisou or Maťovce, the other one goes to the transshipment yard in Bratislava and, eventually, the fourth flow goes to a metallurgical factory in Hungary. In aggregate, ZSSK CARGO transported more than 13 million tonnes of goods via these transport flows in 2018.

Shipments for the metallurgical industry had been stable for many years, with a significant change coming about in 2018 due to problems on the Ukrainian side. What happened?

The reasons are, in short, technical problems with motive power units and the locomotive staff. The problems which occurred in Ukraine in 2018 significantly affected the transport of strategic raw materials for metallurgical enterprises. In 2018, the volume of raw materials imported through the two Slovak-Ukrainian border crossings dropped by 750 thousand tonnes, compared to 2017. Customers, especially in Slovakia and the Czech Republic, were forced to diversify their

supplies of strategic raw materials and began to buy them from other countries. Therefore, in 2018, ZSSK CARGO transported goods for metallurgical enterprises through the ports in Poland, Croatia and Romania.

Most of the ore and coal from these alternative destinations came, as we know, from Poland ...

Shipments of raw materials from the Polish ports of Swinoujście, Gdańsk and Gdynia reached 1.3 million tonnes last year, which is 450 thousand tonnes more than in 2017. It should be noted that ZSSK CARGO is in charge of, and manages, the entire logistics process. And for this purpose, it only uses its own wagons and 131-series locomotives and the latest multi-system 383-series Vectron locomotives, which have reinforced our fleet since December. But partially also locomotives from carriers which are subcontracted to transport goods in Poland. Transport in Poland for ZSSK CARGO is mainly performed by InterCargo. In 2018, ZSSK CARGO transported a total of 1.55 million tonnes of raw materials from the individual ports in Poland, Croatia and Romania, representing a year-over-year increase of almost 90%. Thus, the Slovak rail freight carrier contributed to stabilising the transport of strategic raw materials for metallurgical enterprises and covered a shortage of raw materials from unstable Ukrainian supplies.

ZSSK CARGO may, however, take pride also in its activity on the Belarusian-Polish border. What shipments was this about?

In addition to the aforementioned deliveries from the ports, we started to transport Russian coal to Slovakia via the Belarusian-Polish border crossing Brest/Terespol. Here we not only provided the customer with transport on standard gauge tracks, but also offered comprehensive services, including transport on 1,520-mm gauge tracks, and everything needed to ensure smooth shipments.

(jj)

Neustále zlepšujeme poskytované služby

Spoľočnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) pôsobí v Čiernej nad Tisou od roku 2008, a v súčasnosti tu prevádzkuje najmodernejšie technológie umožňujúce priamu aj nepriamu prekládku sypkých substrátov a kusového tovaru na východnej hranici Európskej únie.



Attila MIKLÓS
prevádzkový riaditeľ
BULK TRANSSHIPMENT
SLOVAKIA, a. s.

Činnosť spoločnosti BTS napíňa svoj cieľ, ktorým je poskytovanie služieb na vysokej úrovni s využitím moderných technologických celkov. Hlavnou podnikateľskou činnosťou BTS je poskytovanie komplexných prekládkových služieb sypkých substrátov, kusových tovarov a nákladnej železničnej dopravy. Prekládkové služby poskytuje v areáli pohraničnej prekládkovej stanice Čierna nad Tisou a prostredníctvom dcérskej spoločnosti Inter Cargo realizuje dopravno-prepravné činnosti a zasielateľské aktivity v Poľsku. Od svojho vzniku spoločnosť investovala s podporou akcionárov - spoločnosti BUDAMAR LOGISTICS, a. s., a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., ako aj s podporou financujúcich bank do modernizácie prekládkových kapacít v Čiernej nad Tisou a do rozvoja nákladnej železničnej dopravy viac ako 47 miliónov eur.



Prekládka bráma na pracovisku Východná rampa – Portál.

Transshipment of steel slabs at the East Ramp – Gantry Crane workplace.

Pracoviská prekládky

Prekládkový komplex Západ (PK Západ) je v prevádzke od roku 2009. Na tomto pracovisku je možná priama aj nepriama prekládka. Prekládkový komplex je určený na prekládku železnorudných substrátov aglorudy, peliet a od roku 2018 v letom období aj na prekládku koncentrátu. Priama prekládka sa realizuje vykládkou širokorozchodných vozňov gravitačným rotačným výklopníkom na princípe otodenia vozňa o 175 stupňov okolo jeho pozdižnej osi, čím dochádza k vysypaniu substrátu cez rošt do zásobníkov. Substrát je spod zásobníkov dopravovaný na pásový dopravník štyrmi vyhriňovačmi. Ďalej pokračuje systémom dopravníkových pásov na pohyblivý pásový dopravník umiestnený nad vozňom normálneho rozchodu, pristavenom na statickej koľajovej váhe, ktorá zabezpečuje úradné

váženie. Pre zabezpečenie nepriamej prekládky disponuje komplex colným skladom na ploche 5 418 m² s možnosťou preskladenia sypkých substrátov pod colným dohládom v množstve do 50-tisíc ton.

Ročná prekládková kapacita komplexu je 2,7 milióna ton preložených substrátov, čo predstavuje približne 51 814 vozňov širokého rozchodu alebo 1984 ucelených vlakov normálneho rozchodu.

Prekládkový komplex Východ (PK Východ) je v prevádzke od roku 2017. Na tomto pracovisku je možná priama prekládka. Komplex je určený na prekládku železnorudných substrátov aglorudy, peliet, koncentrátu a vďaka zabudovaným komponentom a technickému prevedeniu do prostredia ATEX aj na prekládku uhlia a koksu. Priama prekládka je realizovaná podobným systémom ako pri PK Západ, ale s využitím hydraulického rotačného výklopníka. Prekládka rotačnými výklopníkmi výrazne obmedzuje poškodzovanie širokorozchodných vozňov a zrýchľuje proces prekládky. Ročná prekládková kapacita PK Východ je 2,1 milióna ton preložených substrátov.

Celkový ročný výkon prekládky v oboch komplexoch je pri nepretržitej prevádzke 4,8 mil. ton.

Východná rampa - Portál

Spoločnosť BTS od roku 2017 rozšírila svoje portfólio poskytovaných prekládkových služieb o možnosť prekládky ingotov do 35 ton, zvitkov, plechov, dreva a iných kusových tovarov v Čiernej nad Tisou na pracovisku Východná rampa - Portál. Prekládka sa realizuje dvojnosníkovým portálovým žeriavom s hlavným zdvihom 50 ton a pomocným zdvihom 12,5 ton. Pomocný zdvih a konštrukcia žeriava umožňuje vyloženie tovaru na bočnú spevnenú panelovú plochu s výmerou 5 000 m², ktorá spolu s plochou rampy 7 200 m² vytvára na tomto pracovisku skladovú plochu s možnosťou preskladenia tovarov pod colným dohládom.

Ročný projektovaný výkon prekládky je 1 milión ton.

Doplňkové služby

BTS dokáže vďaka dvom komplexne zmodernizovaným rozmrazovacím halám poskytnúť svojim zákazníkom celoročnú prekládku sypkých substrátov. II. aj III. Rozmrazovacia hala sú tvorené dvomi rozmrazovacími tunelmi. Rozmrazovanie prebieha pomocou piatich diaľkovo riadených technologických jednotiek, ktoré spolu so zateplením haly zabezpečujú jej ekonomickú aj ekologickú prevádzku. V štyroch tuneloch je teda možné naraz rozmrazať až 108 vozňov širokého rozchodu. Kapacita rozmrazovania je 1,3 mil. ton železorudného substrátu za 90 dní.

Ďalšou doplnkovou službou je technológia zvlhčovania prekladaných substrátov v prekládkových komplexoch technickou kvapalinou na obmedzenie zamrznutia substrátu po prekládke v zimnom období. Táto technológia umožňuje dynamicky reagovať na požiadavky zákazníkov v závislosti od stavu klimatických podmienok na prepravných trasách, pričom v konečnom dôsledku dokáže konečnému odberateľovi ušetriť náklady pri ďalšej manipulácii so substrátom.

Nákladná železničná doprava

Spoločnosť BTS začala od roku 2009 pôsobiť aj v železničnom dopravnom sektore. Je licencovaným prevádzkovateľom dopravy na dráhach. Spoločnosť má udelené bezpečnostné osvedčenie A, ktoré je platné pre celú Európu a zároveň bezpečnostné osvedčenie B, platné na Slovensku a v Česku. Je vlastníkom hnacích koľajových vozidiel (HKV) nezávislej a závislej (jednosmernej a striedavej) trakcie, radov 183, 240, 770 a 771 v celkovom počte 35 rušňov.

HKV sú vybavené monitorovaním polohy pomocou GPS. V prípade potreby disponuje firma aj mobilným servisom. Zároveň poskytuje poradenskú a konzultačnú činnosť v oblasti opráv HKV. Dopravno-prepravné činnosti a zasielateľské aktivity realizuje BTS najmä v Poľsku, a to prostredníctvom dcérskej spoločnosti Inter Cargo.

Zamestnanci

Zamestnanci spoločnosti sa na jej úspechu podieľajú svojou zodpovednou prácou a konštruktívnym prístupom. V súčasnosti má BTS 98 zamestnancov. Jednou z priorit je okrem zabezpečenia stabilnej zamestnaneckej základne aj riešenie primeraného sociálno-prevádzkového zázemia zamestnancov. V minulom roku investovala BTS do komplexnej rekonštrukcie sociálno-prevádzkovej budovy pri PK Západ, čím dosiahla zjednotenie štandardov a zvýšenie úrovne sociálnych priestorov pre všetkých prekládkových zamestnancov spoločnosti. V roku 2019 budú ďalšie prostriedky investované do skvalitnenia zázemia pre zamestnancov detašovaného pracoviska v Spišskej Novej Vsi.



Prekládkový komplex Západ po posledných modernizačných úpravách.

Transshipment Centre West after latest modernisation modifications.

Ekologická zodpovednosť

Po uvedení PK Západ do prevádzky realizovala BTS v rokoch 2009 až 2015 viaceré investície pre ekologizáciu prevádzky komplexu. Zásadnými boli vybudovanie odsávania prašnosti technologickej vzduchotechnikou s filtriáciu vzdušiny a vodnej clony na nakladke. Ďalšie investície smerovali do zakrycia skládky pod III. Vysokou rampou, spolu s doplnením vodnej clony, úpravy prístupových komunikácií a spevnených plôch. Pri poslednej modernizácii prekládkového komplexu v minulom roku boli náhradou kapsového dopravníka typu Flexowell jednoduchým dopravníkovým pásom odstránené viaceré miesta, ktoré v začiatkoch prekládky spôsobovali zvýšenú prašnosť. Pri PK Východ bolo riešenie odsávania, filtriácie, ako aj zvlhčovania zapracované priamo v rámci prípravy a výstavby.

Priebežným čistením priestranstiev prekládky a skladovacích plôch spoločnosť prispieva k zníženiu prašnosti prostredia.

Rozširovanie skladovacích kapacít

Aktuálnou prioritou je poskytnutie možnosti dočasného preskladnenia tovaru, ktorý prichádza na územie Európskej únie z Ruska a Ukrajiny. Spoločnosť BTS disponuje na svojich pracoviskách v Čiernej nad Tisou skladovacími plochami svojho akcionára BUDAMAR LOGISTIC, a. s., pre uskladnenie tovarov pod colným dohľadom s celkovou výmerou približne 22 700 m², čo predstavuje možnosti preskladnenia napr. sypkých substrátov v objeme do 110-tisíc ton.

BTS hľadá aj nové možnosti na preskladnenie tovarov a v tomto roku plánuje investovať do riešení pre zvýšenie skladovej kapacity na Obecnej rampe o 7 300 ton a v spolupráci so ŽSR a ZSSK CARGO do ďalších úprav v tejto lokalite, ktoré zvýsia kapacitu skladu o ďalších 5 400 ton. V spolupráci so ŽSR zároveň pripravuje investíciu vybudovania nových skladovacích plôch v Čiernej nad Tisou rekonštrukciou nevyužívaných skladovacích a manipulačných plôch v priestore „Novej Transportérovej rampy NT5“, ktorá navýsi celkovú skladovú kapacitu pracovísk BTS na 200-tisíc ton sypkých substrátov.

Neustálym zlepšovaním činnosti prekládkových zariadení, ako i riešením nových požiadaviek zákazníkov spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., s podporou akcionárov - spoločností BUDAMAR LOGISTICS, a. s., a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., dosahuje stanovené ciele v poskytovaní kvalitných služieb, v stabilizácii tovarových tokov v smere z východu na západ po sieti ŽSR, ako aj vo vytvorení podmienok sociálneho zázemia zamestnancov a výrazného zlepšenia ochrany životného prostredia. Prekládková pohraničná stanica Čierna nad Tisou je v súčasnosti technologicky najmodernejším prekládkovým terminálom na východnej hranici Európskej únie a poskytovanými službami zodpovedá požiadavkám zákazníkov v 21. storočí.

Attila MIKLÓS
prevádzkový riaditeľ
BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s.

Constantly improving our services

BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s. (BTS) has been operating in Čierna nad Tisou since 2008. Presently, we run state-of-the-art technologies at this location that enable direct and indirect transshipment of loose substrates and piece goods at the eastern border of the European Union.

The activities pursued by BTS are aimed at providing high-quality services by utilising modern technology units. BTS's core business activity is to provide comprehensive transshipment services for loose substrates, piece goods and rail freight services. The company provides transshipment services at the location of the Čierna nad Tisou border transshipment station. BTS pursues transport and forwarding activities in Poland via its subsidiary – Inter Cargo. With the assistance of its shareholders – BUDAMAR LOGISTICS, a. s., and Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., as well as with the assistance of financing banks, since its establishment the company invested more than €47 million in modernising its transshipment capacities in Čierna nad Tisou and in developing rail freight services.

Transshipment workplaces

The Transshipment Centre West (TC West) has been in operation since 2009. The centre allows for both direct and indirect transshipment. The transshipment centre serves for the transshipment of iron-ore substrates of homogenised powder ore, pellets and, starting from 2018, the transshipment of concentrate during summer season. The direct transshipment takes place by unloading broad-gauge wagons on a gravitational circular tipper based on rotating the wagon by 175° around its longitudinal axis, which results in the substrate being dumped through the grates into the hoppers. The substrate is then transported from beneath the hoppers onto the conveyor belt by four chain rake scrapers. The substrate is further carried by a system of conveyor belts to the articulated conveyor belt located above a standard-gauge wagon positioned on a static rail scale, which provides official weighing. For the purposes of indirect transshipment, the centre has a customs warehouse spanning the area of 5 418 m², which allows transshipment of loose substrates under customs supervision of up to 50,000 tonnes volume.

The annual transshipment capacity of the centre is 2.7 million tonnes of transshipped substrates, representing approximately 51,814 broad-gauge wagons or 1,984 standard-gauge block trains.

The Transshipment Centre East (TC East) has been in operation since 2017. This centre allows direct transshipment. The centre has been designed to transship iron-ore substrates of homogenised powder ore, pellets, concentrate and, thanks to the built-in components and technical design for ATEX environment, also for transshipment of coal and coke. The

direct transshipment is performed by a system similar to TC West, however using a hydraulic circular tipper. The transshipment by circular tippers significantly reduces damage to broad-gauge wagons and quickens the pace of the transshipment process. The annual transshipment capacity of TC East is 2.1 million tonnes of transhipped substrates.

The total annual transshipment capacity of both centres reaches 4.8 million tonnes in 24/7 operation.



Prekládkový komplex Východ.
Transshipment Centre East.

East Ramp - Gantry Crane

Since 2017, BTS has been expanding its portfolio of provided transshipment services to include transshipment of ingots of up to 35 tonnes, coils, sheets, wood and other itemised goods in Čierna nad Tisou at the East Ramp - Gantry Crane workplace. The transshipment is performed by a double-girder gantry crane with the main lift capacity of 50 tonnes and with the ancillary lift capacity of 12.5 tonnes. The auxiliary lift capacity and the crane design allow for goods to be transshipped onto a side hardened panel area of 5,000 m² which, along with the ramp area of 7,200 m², creates a storage space at this workplace offering the option to transload goods under customs supervision. The designed annual transshipment capacity is 1 million tonnes.

Supplementary services

Thanks to two completely modernised defrosting halls, BTS is able to provide its customers with year-round transshipment of loose substrates. The Defrosting Halls II and III consist of two defrosting tunnels. Defrosting takes place using five remotely-controlled technology units which, combined with the hall's heat insulation, ensure cost-efficient and environmentally-friendly operation. The four tunnels therefore provide a combined defrosting capacity of up to 108 broad-gauge wagons. The defrosting capacity reaches 1.3 million tonnes of iron-ore substrate in 90 days.

Another supplementary service is the technology providing dampening of transshipped substrates in the transshipment centres using technical fluid suppressing freezing of the substrate after transshipment during winter season.

Rail freight transport

In 2009, BTS became active in rail freight transport. The company is a licensed rail transport operator. The company has been awarded Class A safety certification, which is valid across Europe, and also Class B safety certification, which is valid in Slovakia and the Czech Republic. It is the owner of motive power units (MPU) with independent and dependent (DC and AC) tractive power of 183, 240, 770 and 771 series, with the total number of 35 locomotives.

MPUs are equipped with GPS position monitoring systems. If necessary, the company has mobile service capacities available. It also provides advisory and consulting activities in the field of

MPU repairs. BTS pursues transport and forwarding activities mostly in Poland through its subsidiary company Inter Cargo.

Employees

The company employees participate in the company's success by their responsible work and constructive approach. Presently, BTS has 98 employees.

In addition to ensuring a stable employee base, one of the priorities includes creating adequate social and operational background for employees. Last year, BTS invested in the comprehensive reconstruction of the Social & Operating Building near TC West, resulting in the unification of standards and improvement of the quality of social amenities for all transshipment personnel of the company.

Environmental responsibility

After putting TC West into operation, between 2009 and 2015 BTS implemented multiple investments to make the centre's operation more environmentally friendly. The essential steps included building dust exhaust equipment that uses technological air handling system with air filtration and a water curtain at the loading. Further investments went to covering the pile under 3rd High Ore Ramp, along with the addition of water curtain, adaptation of access roads and hardened areas.

During the last modernisation of the transshipment centre in the previous year, several spots causing increased dustiness at the start of transshipment operation were eliminated by replacing the Flexowell pocket conveyor belt with a simple conveyor belt.

Expansion of storage capacities

The latest priority is the provision of temporary storage for goods coming into the European Union from Russia and Ukraine. At its workplaces in Čierna nad Tisou, BTS has available storage areas operated by its shareholder – BUDAMAR LOGISTIC, a.s., allowing storage of goods under customs supervision with a total area of about 22,700 m², offering transshipment options for loose substrates of up to 110 thousand tonnes.

BTS is likewise looking for new goods storage opportunities. This year, it plans to invest in solutions for increasing storage capacity on the Local Ramp by 7,300 tonnes and, in cooperation with ŽSR and ZSSK CARGO, in further adaptations of this location that will increase the storage capacity by additional 5 400 tonnes. In cooperation with ŽSR, the company is also preparing to invest in the construction of new storage areas in Čierna nad Tisou by reconstructing the unused storage and handling areas at the "New Transporter Ramp NT5" location, which will increase the total storage capacity of BTS workplaces to 200,000 tonnes of loose substrates.



Elektrický rušen jednosmernej trakcie radu 183.
Electric DC traction locomotive of 183 series.

By constantly improving the operation of transshipment facilities, as well as by addressing new customer requirements, BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s., with the support of its shareholders – BUDAMAR LOGISTICS, a.s. and Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. – is achieving its established targets in providing quality services, stabilising flows of goods in the east-west direction on the ŽSR network, as well as in creating good social conditions for employees and significantly improving the environmental protection. The border transshipment station in Čierna nad Tisou presently represents the most technologically advanced transshipment terminal at the eastern border of the European Union, meeting the needs of 21st century customers.

Attila MIKLÓS
Operations Director
BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s.



PONÚKANÉ SLUŽBY:

ŽELEZNIČNÁ PREPRAVA vnútroštátna, dovoz, vývoz, tranzit

CESTNÁ PREPRAVA všetky európske destinácie, špecializácia na destináciu Balkán

RIEČNA A NÁMORNÁ PREPRAVA napojenie na siet riečnych a námorných prístavov

MULTIMODÁLNA PREPRAVA kombinácia rôznych druhov prepráv

INTERMODÁLNA PREPRAVA využitie kapacít dostupných terminálov, pravidelné kontajnerové linky

DOPLŇUJÚCE SLUŽBY priama/nepriama prekládka, skladovanie, colno-deklaračné služby

OFFERED SERVICES

RAILWAY TRANSPORT inland transport, import, export and transit

ROAD TRANSPORT all European destinations, specialisation on Balkan destinations

RIVER AND SEA TRANSPORT connection with network of river and sea ports

MULTIMODAL TRANSPORT combination of various kinds of transport

INTERMODAL TRANSPORT use of capacities of available terminals, regular container lines

ADDITIONAL SERVICES direct/indirect transhipment, storage, customs declaration services

PLNE PODPOROVANÉ / FULLY SUPPORTED BY



Komplexné služby v prekládkovom biznise



Riaditeľ sekcie Východoslovenských prekladísk Michal Fazekaš.

Michal Fazekaš, the Director of East Slovak Transshipment Yards (ESTY).

Východoslovenské prekladiská Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia sú prekládkové miesta na širokorozchodnej a normálhorozchodnej trati v Čiernej nad Tisou a Maťovičiach, v ktorých sa vykonáva nakladka, vykládka a prekládka tovarov z vozňov širokého rozchodu do vozňov normálneho rozchodu a opačne. Realizuje sa tu prevádzkanie podvozkov širokorozchodných vozňov, zmena prepravného režimu z SMGS na CIM a opačne, ako aj ďalšie služby spojené s prepravou tovaru v smere východ - západ a západ - východ.

V posledných rokoch sa v Čiernej nad Tisou, kde sa mení rozchod koľaje z 1520 na 1435 milimetrov, venuje pozornosť modernizácii techniky a technologickej postupov prekládkových zariadení. Rekonštrukciami a obnovou je poznámanený celý uzol. Investície, ktoré prúdia v poslednom období do Východoslovenských prekladísk (VSP), nasvedčujú tomu, že železničná nákladná preprava má svoju budúcnosť. - **Modernizácia do dopravnej a technologickej oblasti je dôležitá pre budúnosť fungovania prekládkového biznisu v slovenskom suchozemskom prístave pri štátnej hranici s Ukrajinou**, - hovorí Michal Fazekaš, riaditeľ VSP.

Prekládka tovarov je sústredená na jednom mieste a vďaka neustálej

modernizácii nielen zo strany ZSSK CARGO, ale aj dcérskej spoločnosti BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) je tu možná celoročná prekládka veľkého množstva tovarov. Najpočetnejšou komoditou je železná ruda, ktorá má z celkového počtu zmanipulovaného tvaru vyše 85-percentný podiel. A aj to bol dôvod na výstavbu a modernizáciu prekládkových komplexov s výklopníkmi na prekládku sypkých substrátov a zmodernizovanie dvoch rozmrázovacích hál, aby bolo možné vyklaďať zamrznutú rudu v zimných mesiacoch.

- **Významné postavenie VSP je zaistené jeho jedinečnosťou, pretože je najväčším prekladiskom s komplexnou ponukou služieb medzi širokým a normálnym rozchodom koľají na Slovensku**, - skonštatoval riaditeľ VSP. A ďalej dodal, že nechcú zaspať na vavrinoch. Iba odborne zdatní zamestnanci a technologický rast zariadení zaručia napredovanie. Minulý rok bol však príkladom, že ani to nie je stopercentnou zárukou, keďže kvôli prevádzkovým limitom Ukrajinských železníc ZSSK CARGO nedokázala uspokojiť požiadavky zákazníkov na dodávku železnej rudy a uhlia. Výpadok týchto komodít spôsobil celkový pokles preložených tovarov v porovnaní s rokom 2017.

(sch)

Služby Východoslovenských prekladísk

- Priama prekládka tovarov z vozňov rozchodu 1520 mm do vozňov rozchodu 1435 mm a opačne,
- nepriama prekládka s preskladnením, prípadne prekládka z a na cestné motorové vozidlá,
- ďalšie služby v súvislosti s prepravou:
- úkony spojené s naložením, preložením, upevnením a označením zásielok,
- paletizácia, paketizácia a páskovanie tovarov,
- obstaranie prerokovania prepravy zásielok neobvyklých predmetov a zásielok s prekročenou nakladacou mierou,

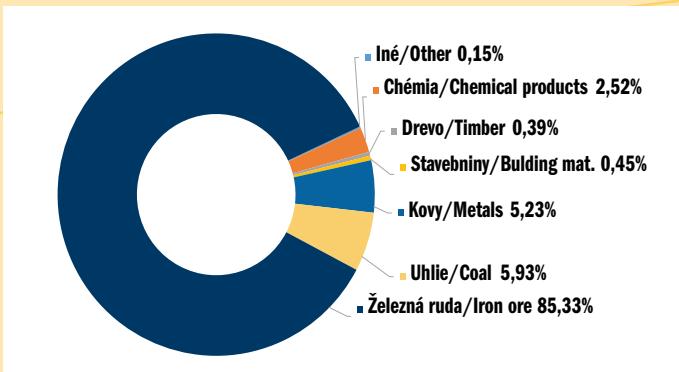
- zistovanie hmotnosti zásielok vážením na koľajovej váhe,
- zistovanie poškodenia vozňových zásielok,
- podaj prepravných pomôcok a prepravných prostriedkov patriacich prepravcom na prepravu,
- distribúcia zásielok podľa hromadných, prípadne čiastkových príkazov,
- informovanie zákazníkov o vstupe zásielky, prekládke a o odchode vozňov z Čiernej nad Tisou a Maťoviec,
- vystavenie tranzitného colného vyhlásenia bez ručenia,
- vystavenie a predloženie jednotného colného dokladu s príslušnými prílohami,

- zastupovanie deklaranta pri dodaní colného vyhlásenia,
- doručenie prepravných dokladov fyto-inšpektorovi za účelom vykonania kontroly zdravotného stavu prepravovaných rastlín, rastlinných produktov alebo predmetov, ktoré podliehajú fytokontrole,
- zasielanie druhopisov nákladných listov a iných sprievodných listín prepravcom,

Výkony prekládky VSP a BTS v miliónoch ton za obdobie 2012 -2018.
Performance of ESTY and BTS in millions of tonnes for the period 2012-2018.



Štruktúra zmanipulovaného tovaru v PPS Čierna nad Tisou podľa komodít za rok 2018.
Commodity structure of goods handled at border crossing station Čierna nad Tisou in 2018.



Comprehensive services in the transshipment business

The East Slovak Transshipment Yards of Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. are transshipment sites on the broad-gauge and standard-gauge railway lines in Čierna nad Tisou and Maťovce, where the loading, unloading and transshipment of goods from broad-gauge wagons to standard-gauge wagons are carried out. These are the facilities where the bogies of broad-gauge wagons are changed, the transport mode changes from SMGS to CIM and vice versa, and other services related to the transport of goods in the east-west and west-east directions are provided.

In recent years, at Čierna nad Tisou, where the track gauge changes from 1,520 mm to 1,435 mm, attention has been paid to the modernisation of the technology and technological procedures of the transshipment facilities. The entire traffic node has been affected by reconstruction and modernisation works. The investments that have recently been flowing into the East Slovak Transshipment Yards (ESTY) suggest that rail freight has its future. - **Modernisation in the field of transport technology is important for the future of the transshipment business in the Slovak land port at the state border with Ukraine**, - says Michal Fazekaš, the Director of ESTY. The transshipment of goods is concentrated in one location, and thanks to the continuous modernisation by

both ZSSK CARGO and its subsidiary Bulk Transshipment Slovakia, a.s. (BTS), this location can provide the transshipment of large quantities of goods during the whole year. The most abundant commodity is iron ore, which accounts for over 85 per cent of the total volume of goods handled. And that was also the reason for the construction and modernisation of tipper-equipped transshipment facilities designed to tranship loose substrates and for the modernisation of two defrosting halls capable of unloading frozen ore in the winter months.

- **The prominent position of the ESTY is secured by its uniqueness, as it is the largest transshipment site offering comprehensive services between broad-gauge and standard-gauge tracks in Slovakia**, - said Mr Fazekaš. He further added that they didn't want to rest on their laurels. Only the professionally skilled employees and technological development of the facilities will ensure progress. However, the last year was an example that this is not a 100% guarantee either, as ZSSK CARGO was unable to satisfy the customers' requirements for the supply of iron ore and coal due to the operating limits of the Ukrainian Railways. The shortage of these commodities caused an overall decline in the volume of transshipped goods, compared to 2017.

(sch)

Services offered by the East Slovak Transshipment Yards

The ESTY workplaces also enable indirect transshipment including storage, or reloading to/from road motor vehicles. In connection with the transport of goods, the East Slovak Transshipment Yards Section offers the following additional services:

- activities related to the loading, transshipment, fastening and marking of wagon loads,
- palletising, packaging and banding of wagon loads,
- arrangement of negotiations for the transport of unusual items and consignments with excessive loading volumes,
- measurement of the wagon load weights on rail scales,
- identification of wagon load damage,
- return of transport aids and means belonging to carriers for carriage,
- distributing consignments according to bulk or partial orders

- keeping customers informed of their wagon loads entering, being transshipped at, or leaving Čierna nad Tisou and Maťovce
- issuing transit customs declarations without any guarantee,
- issuing and submitting uniform customs documents with relevant annexes,
- clearance agent representation when submitting customs declarations,
- delivery of transport documents to phytosanitary inspectors for the purposes of conducting health checks of transported plants, plant products or items that are subject to phytosanitary inspection,
- sending copies of consignment notes and other accompanying documents to carriers,
- sending written reports concerning goods crossing the border,
- submitting consignments on behalf of the customer,
- providing comprehensive forwarding services for transshipped items,
- conclusion of a transport procurement contract.

Noemov vlak pre našu planétu

Od polovice decembra križuje Európu nezvyčajný nákladný vlak s kontajnermi pomaľovanými veľkoplošnými farebnými motívmi zvierat. V kontajneroch sa neprepravuje tovar, pretože je to putujúca výstava, ktorá upozorňuje na dopady činnosti ľudí na našu planétu Zem, na naše životné prostredie. Vlak má príznačný prvlastok Noemov. Zástupcovia železničných nákladných dopravcov, ktorí vstúpili do koalície Rail Freight Forward (RFF), ho vypravili v polovici decembra z poľských Katovic, kde sa konala konferencia o klimatických zmenách.

Koalícia Rail Freight Forward (RFF) združuje najväčších železničných nákladných dopravcov Európy – z Nemecka, Rakúska, Francúzska, Poľska, Slovenska, Česka a ďalších krajín i viaceré logistické spoločnosti a združenia. K iniciatíve sa pripojili aj Medzinárodná železničná únia UIC, či Spoločenstvo európskych železníc CER.

Železniční nákladní dopravcovia prišli práve na klimatickej konferencii v Katowiciach s iniciatívou, ktorej cieľom je zvyšovať podiel železničnej dopravy na trhu. Doprava je jedným z najväčších zdrojov znečistenia a skleníkových efektov. Presun nákladnej dopravy na železnice je najrýchlejším a najpriamejším spôsobom boja proti veľkému množstvu emisií CO₂ a znečisteniu ovzdušia. Cieľom koalície je, aby sa do roku 2030

zvýšil podiel železničnej nákladnej dopravy v Európe na 30 percent zo súčasných osemnásť percent.

Podľa projekcií doterajšieho vývoja sa predpokladá, že celkový objem výkonov nákladnej dopravy v Európe do roku 2030 vzrastie o 30 percent. Ak sa tento dodatočný objem rozdelí medzi jednotlivé druhy dopravy podľa doterajších indexov, bude to znamenať ďalší neúmerný rast cestnej dopravy, ktorá má najvyšší podiel na trhu. Ak nedôjde k prerozdelneniu práce medzi dopravnými módmi, vývoj prinesie ďalšie zahľatie cest kamiónmi. Odhaduje sa, že na európskych cestách by do referenčného roku 2030 pribudlo milión kamiónov. To by znamenalo viac dopravných zálp, viac nehôd a úrazov s nimi spojených, viac škodlivých emisií, dopady na zdravie ľudí, výšiu záťaže pre zdravotníctvo a ďalšie sektory spoločnosti. V konečnom dôsledky bude takýto vývoj stáť Európanov do roku 2030 odhadom až 100 miliárd eur!

Noemov vlak, putujúci po Európe, má upozorniť práve na dôsledky neželaného scenára nárastu dopravy, ekologický aspekt železnice a snahu koalície železničných nákladných dopravcov RFF znížiť negatívny vplyv nákladnej dopravy na našu planétu.

(zcb)

Foto: archív RFF



Noemov vlak - Noah's Train je najdlhšie mobilné umenie na svete, ale aj synonymum pre ekologickej železničnej dopravy. Svoju cestu začal v Katowiciach, kde sa na klimatickej konferencii sformovala koalícia RFF.

Noah's train is the world's longest mobile work of art, but also a synonym for environment-friendly rail transport. Its journey began in December in Katowice, where the RFF coalition was formed at a climate conference.



Noemov vlak prišiel 14. januára na viedenskú Westbahnhof podporiť aj rakúsky spolkový prezident Alexander van der Bellen (druhý zľava).

On 14 January Austrian Federal President Alexander van der Bellen (second left) also came to Vienna's Westbahnhof to promote Noah's train.



Prvá zastávka Noemovho vlaku po Katoviciach bola vo Viedni. Potom pokračoval do Berlína, kde sa zastavil 24. januára. Ďalšou zastávkou bol 5. februára Paríž a 20. februára prišiel vlak do Bruselu. V každom z týchto miest umelci malujú na kontajnery obrazy zvierat.

After Katowice the first stop of the Noah's train was in Vienna. Thereafter the train continued to Berlin, where it made a stop on 24 January. Another stop was in Paris on 5 February Paris, and on 20 February the train arrived in Brussels. In each of these places, artists paint animals on the containers.

Noah's train for our planet

Since mid-December, an unusual freight train has been crossing Europe carrying containers spray-painted with large-scale, colourful animal motifs. The containers are not carrying any goods because it is a mobile exhibition that highlights the impact of human activities on our planet Earth and on our environment. The train has been given a distinctive name - Noah's train. Representatives of the rail freight carriers which joined the Rail Freight Forward (RFF) coalition dispatched the train in mid-December from Katowice, Poland, where a climate change conference was held.

The Rail Freight Forward (RFF) coalition brings together Europe's largest rail freight carriers - from Germany, Austria, France, Poland, Slovakia, the Czech Republic, and many other logistics companies and associations. The initiative has been joined by the International Union of Railways (UIC) and the Community of European Railways (CER).

At the Katowice climate conference, the rail freight carriers came up with an initiative to increase the market share of rail transport. Transport is one of the biggest sources of pollution and greenhouse effects. Shifting freight to rail is the fastest and most direct way of combating large amounts of CO₂ emissions and air pollution. The coalition aims to boost Europe's rail freight market share to 30 per cent from the current eighteen per cent by 2030.

The recent development forecasts suggest that the total volume of freight traffic in Europe should grow by 30 per cent by 2030. If this additional volume is split between the individual modes of transport according to the until now indices, this will mean a further disproportionate growth of road transport, which has the highest market share. If there is no redistribution of work between the modes of transport, the development will bring about further roads congested with trucks. It is estimated that roughly one million trucks would additionally appear on European roads by the reference year 2030. This would entail more congestion, more accidents and related injuries, more harmful emissions, impacts on human health, and a higher burden on the health and other sectors of society. Ultimately, it is estimated that such development will cost Europeans almost €100 billion by 2030!

Noah's train, travelling around Europe, is supposed to highlight the consequences of an undesired traffic growth scenario, the environmental aspect of the railways, and the efforts of the RFF coalition to reduce the negative impact of freight on our planet.

(zcb)

Photo: RFF archives



Na tablo, ktoré sprevádzza Noemov vlak, sa vo Viedni podpisuje generálny riaditeľ ZSSK CARGO Martin Vozár. Víziou koalície Rail Freight Forward je ochrana životného prostredia a našej planéty.

Martin Vozár, the General Director of ZSSK CARGO, signs the tableau accompanying Noah's train. The vision of the Rail Freight Forward coalition is to protect the environment and our planet.



Kontajnery na železničných vozňoch vyzdobujú maľbami zvierat lokálni umelci.

Local artists decorate containers on railway wagons with animal paintings.

Rok 2018 priniesol výrazné zmeny v požiadavkách zákazníkov na trasy

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO) prepravila za rok 2018 takmer 34,4 milióna ton tovaru, čo je oproti plánu menej o 1,3 milióna ton (- 3,7%), medziročný pokles predstavuje rovnako 1,3 mil. ton (- 3,6%).

Knajväčším medziročným nárastom prišlo v dovoze uhlia (+ 764 tis. ton), a to najmä vďaka opäťovnému získaniu importu českého uhlia pre slovenskú oceliareň a v dovoze dreva (+ 134 tis. ton) pre slovenský papierenský priemysel. Naopak, výrazné medziročné poklesy spoločnosť evidovala v prepravách železnej rudy pre hutnícke podniky v SR a okolitých krajinách (dovoz - 174 tis. ton, tranzit - 178 tis. ton), hľavne z dôvodu technicko – prevádzkových problémov na strane Ukrajinských železníc (UZ). Ďalšie poklesy v minulom roku nastali vo vývoze kovov (- 320 tis. ton) vplyvom zníženého exportu hutníckej produkcie po železnici.

Na prvom mieste tradične hutníctvo

Trend závislosti ZSSK CARGO od prepráv súvisiacich s hutníctvom pokračuje. Počas celého roka 2018 bolo plnenie plánu ovplyvnené dlhodobými problémami na Ukrajinských železniciach, a to nedostatkom

kapacít nákladných vozňov a rušňov, ako aj rušňovodičov. Najviac sa to prejavilo pri prepravách železnej rudy v smere východ – západ, kde firma zaznamenala pokles asi 1,4 mil. ton oproti plánu. Zákazníci boli nútení dovážať hutnícke suroviny aj iných oblastí.

Navýšenie prepráv z poľských prístavov

ZSSK CARGO k zmeneným požiadavkám zákazníkov pristupovala aktívne. Napríklad pri zvýšenej preprave uhlia a obnovenej preprave železnej rudy z poľských prístavov zabezpečovala nielen kontrakt na celú prepravnú trasu, ale aj kompletný logistický proces vrátane doplnkových služieb. Medziročné navýšenie objemu prepráv uhlia a rudy z prístavov prekročilo hodnotu 450 tis. ton. To kládlo mimoriadne vysoké nároky jednak na zvládnutie poskytovania nákladných vozňov a rušňov na dané prepravy, jednak na riadenie týchto prepráv, komunikáciu so zúčastnenými dopravcami a prístavmi. Zároveň sa podarilo po niekoľkých rokoch získať späť prepravy českého uhlia pre slovenské hutníctvo, ktoré sú tiež realizované v rozhodujúcej miere vo vozňoch ZSSK CARGO.

(sekcia marketingu)

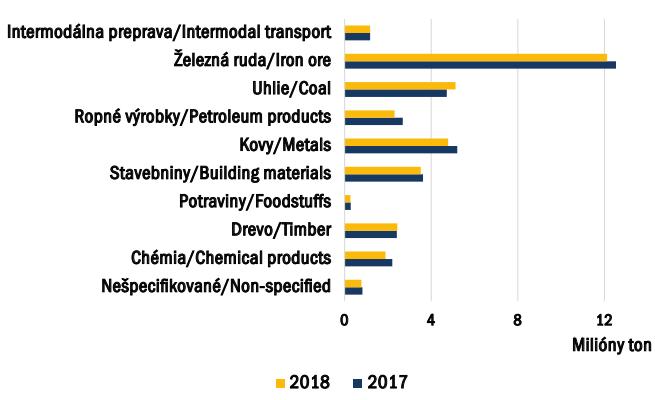
Porovnanie objemu prepráv ZSSK CARGO v tonách v rokoch 2017 a 2018.

Comparison of ZSSK CARGO transport volumes in tonnes in 2017 and 2018.

Komodita/Commodity	2017	2018	Rozdiel/Difference 18 - 17	% Zmena/Change
Nešpecifikované/Non-specified	820 238	773 311	-46 926	-5,7%
Chémia/Chemical products	2 200 609	1 888 832	-311 777	-14,2%
Drevo/Timber	2 414 861	2 433 730	18 869	0,8%
Potraviny/Foodstuffs	282 497	270 267	-12 230	-4,3%
Stavebniny/Building materials	3 621 240	3 514 168	-107 072	-3,0%
Kovy/Metals	5 203 651	4 780 289	-423 362	-8,1%
Ropné výrobky/Petroleum products	2 690 575	2 306 777	-383 798	-14,3%
Uhlie/Coal	4 717 274	5 122 654	405 380	8,6%
Železná ruda/Iron ore	12 532 771	12 121 098	-411 674	-3,3%
Intermodálna preprava/Intermodal transport	1 181 164	1 174 776	-6 388	-0,5%
CELKOM/TOTAL	35 664 881	34 385 903	-1 278 978	-3,6%

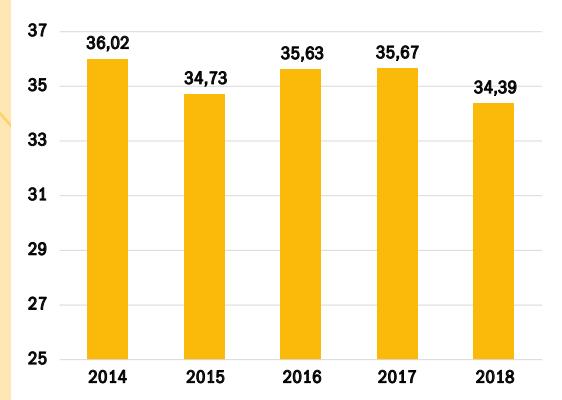
Porovnanie objemu prepráv ZSSK CARGO v rokoch 2018 a 2017 podľa komodít.

Comparison of ZSSK CARGO transport volumes in 2018 and 2017 by commodities.



Celkové prepravy ZSSK CARGO od roku 2014 v miliónoch ton.

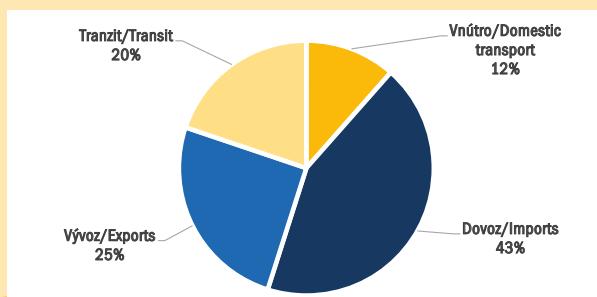
Total ZSSK CARGO transport volumes since 2014 in million tonnes.



Porovnanie objemu prepravy ZSSK CARGO v tonách v rokoch 2017 a 2018.
Comparison of ZSSK CARGO transport volumes in tonnes in 2017 and 2018.

Režim/Mode	2017	2018	Rozdiel/ Difference
Vnútro/Domestic transport	4 140 227	3 958 193	-183 908
Dovoz/Imports	14 674 453	14 925 881	251 402
Vývoz/Exports	9 480 780	8 683 128	-797 641
Tranzit/Transit	7 369 420	6 818 702	-550 967
SPOLU/TOTAL	35 664 881	34 385 903	-1 281 113

Podiel režimov na preprávach ZSSK CARGO v roku 2018.
Percentage of modes in the ZSSK CARGO transport volumes in 2018.



The year 2018 brought significant changes in customer requirements for routes

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) transported almost 34.4 million tonnes of goods in 2018, which is a decrease of 1.3 million tonnes (-3.7%) when compared to the plan, representing a year-over-year decline of 1.3 million tonnes (-3.6%).

The largest **year-over-year** increase was seen in coal imports (+764 thousand tonnes), mainly thanks to regaining the import of Czech coal for the Slovak steel plant, and in timber imports (+134 thousand tonnes) for the Slovak paper industry. On the contrary, the company recorded significant year-over-year declines in the transport of iron ore for metallurgical enterprises in the Slovak Republic and the neighbouring countries (imports - 174 thousand tonnes, transit - 178 thousand tonnes), mainly due to technical and operational problems on the part of the Ukrainian Railways (UZ). Last year other declines occurred in metal exports (-320 thousand tonnes) owing to reduced exports of metallurgical products by rail.

Metallurgy traditionally in the first place

ZSSK CARGO's dependence on shipments related to the metallurgical industry continues. During the whole year 2018 the fulfilment of the plan was also affected by the long-term problems faced by the Ukrainian Railways - a shortage of freight wagons and locomotives as well as engine drivers. This was most apparent in the transport of iron ore in the east-west direction, where the company recorded a decline of about 1.4 million tonnes, compared to the plan. Customers were forced to import metallurgical raw materials from other locations as well.

ian Railways - a shortage of freight wagons and locomotives as well as engine drivers. This was most apparent in the transport of iron ore in the east-west direction, where the company recorded a decline of about 1.4 million tonnes, compared to the plan. Customers were forced to import metallurgical raw materials from other locations as well.

Increased shipments from the Polish ports

ZSSK CARGO took an active approach to the changed requirements of the customers. For example, the company was in charge of not only the performance of a contract for the entire transport route, but also a complete logistics process, including ancillary services, for increased shipments of coal and renewed shipments of iron ore from the Polish ports. The year-over-year increase in the volume of coal and ore transported from the ports exceeded 450 thousand tonnes. This placed extremely high demands on both the provision of freight wagons and locomotives for individual shipments and the management of those shipments, communication with the participating carriers and ports. Besides, after several years the company regained Czech coal shipments for the Slovak metallurgy, which shipments are made predominantly in ZSSK CARGO wagons.

(Marketing Section)

Záujem o revízne opravy nákladných vozňov sa zvyšuje

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia z roka na rok zvyšuje počty revíznych opráv N8. A to nielen pre vlastnú potrebu, ale aj ako službu pre externých zákazníkov. Dôsledným plánovaním, technologickej prípravou pracovísk, školením personálu a v neposlednom rade aj nákupom nových technológií sa ZSSK CARGO zaradila medzi opravárenské spoločnosti, ktoré dokážu za rok zrealizovať 500 revíznych opráv N8.



V praxi to znamená, že firma každoročne vykoná N8 opravy všetkých vlastných nákladných vozňov bez ohľadu na typ vozňa a ostávajú aj kapacity na opravy pre externých zákazníkov. O produkt N8 opráv je stále väčší záujem z externého prostredia, a tak je opravárenské kapacity potrebné zvyšovať. V poslednom období nie je jednoduché naplniť všetky požiadavky zákazníkov kvôli nedostatku kvalifikovaného opravárenského personálu. Aj preto je pre ZSSK CARGO výber zamestnancov a nákup nových technológií veľmi dôležitý. Rozšírovanie kapacitných možností sa hlavne z tohto dôvodu sústredilo na regióny, v ktorých pracovný trh poskytuje nových zamestnancov.

Opravovne nákladných vozňov naprieč Slovenskom

Opravovne nákladných vozňov (ONV), kde sa realizujú N8 opravy, sú v Čiernej nad Tisou, Košiciach, Žiline a Štúrove. Sú to pracoviská s dlhodobými skúsenosťami revíznych opráv a výhodou je aj ich dislokácia. To v konečnom dôsledku zákazníkom šetri finančné prostriedky a čas za prepravu do miesta opravy. Zákazník si podľa umiestnenia nákladných vozňov a podľa aktuálnych kapacitných možností vie vybrať a dohodnúť najvhodnejšie miesto revíznej opravy N8.

Okrem dislokácie je nesmiernou výhodou týchto pracovísk aj skutočnosť, že každé pracovisko má vlastný kolosústruh - rozhodujúcu technológiu potrebnú pri opravách.

Na certifikovaných pracoviskách vykonáva Cargo aj revíziu brzdových zariadení DAKO. Špecializované pracovisko skontroluje a premeria pružiny, pružnice, nárazníky a stavače odľahlosti zdrží. Každá N8 oprava končí



protokolom technickej kontroly. Čas opravy N8 je stanovený na 15 kalendárnych dní od prevzatia nákladného vozňa do opravy.

Náhradné diely po ruke

Každému zákazníkovi ponúka ZSSK CARGO unifikované náhradné diely z vlastných skladových zásob. Ak má zákazník vlastné náhradné diely, môže ich uskladniť v skladoch Carga. Počas prebratia nákladného vozňa poskytnú zamestnanci ONV zákazníkovi aj poradenstvo ohľadom rozsahu opravy. Opravovne sú certifikovanými pracoviskami.

Všetky revízne opravy N8 sa vykonajú v zmysle predpisu - Systém údržby nákladných vozňov, ktorý je duševným vlastníctvom ZSSK CARGO. V prípade ak zákazník udržiava nákladné vozne podľa iného predpisu, aj v takomto prípade sa po vzájomnej konzultácii vie dohodnúť na rozsahu opravy.

- **V roku 2018 sme našim zákazníkom v rámci revíznych opráv N8 opravili 275 nákladných vozňov. Čo je naviac za posledné roky,** - informoval Miloš Sabo, riaditeľ sekcie obchodu údržby a opráv ŽKV. Najväčšimi zákazníkmi boli spoločnosti CARGO WAGON a AXBENET.

- **Naviac revíznych opráv N8 sme vykonali na voznoch typu Res, Sps, Eas, Shimms, Rils a Laags,** - spresnil informáciu riaditeľ sekcie.

ZSSK CARGO prostredníctvom opravovní plánuje aj nadalej pokračovať v trende zvyšovania počtu revíznych opráv pre externých zákazníkov, napokoľko v tomto produkte vidí veľký potenciál.

(sekcia obchodu ÚaO ŽKV)

		MAINTENANCE FUNCTIONS CERTIFICATE		
Confirming acceptance of the maintenance system: within the European Union in conformity with Directive 2004/49/EC and Regulation (EU) No 1455/2013				
1. CERTIFIED ORGANISATION		2. CERTIFICATION BODY		
Legal title: Žilinská univerzita v Žiline Commercial designation or acronym: Žilinská univerzita v Žiline Complete postal address: Univerzitetská 8, 010 26 Žilina Registration business number: 35 914 921 VAT No: SK 3621970365		Legal title: Žilinská univerzita v Žiline Commercial designation or acronym: Žilinská univerzita v Žiline Complete postal address: Univerzitetská 8, 010 26 Žilina Slovenská Republika Certification body reference number: SK/38/0117/0001		
3. CERTIFICATE INFORMATION		4. SCOPE OF MAINTENANCE ACTIVITIES		
This is: <input checked="" type="checkbox"/> new certificate <input type="checkbox"/> renewed certificate <input type="checkbox"/> up-to-date/united certificate		I: <input type="checkbox"/> ECM Identification Number of the previous certificate: SK/38/0117/0001		
Validity from: 21.03.2018		To: 20.03.2023		
Type of company: railway undertaking, keeper, maintenance supplier				
5. MAINTENANCE FUNCTIONS		6. ADDITIONAL INFORMATION		
Maintenance development: <input checked="" type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> Partly <input type="checkbox"/> NO				
Fire maintenance management: <input checked="" type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> Partly <input type="checkbox"/> NO				
Maintenance delivery: <input checked="" type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> Partly <input type="checkbox"/> NO				
For partial maintenance functions, the sub functions for which this certificate is valid				
7. SIGNATURE				Tatjana Čerjová D.R.: prof. Ing. Tatjana Čerjová, PhD.
Date issued and validity: 21.03.2018				
Internal reference number: SK/38/0117/0001				

Interest in freight wagon revision repairs grows

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. has been increasing the number of N8 revision repairs on an annual basis. And not only for its own needs, but also as a service for external customers. By consistent planning, technological preparation of workplaces, training the staff and, last but not least, by the purchase of new technologies, ZSSK CARGO has become one of those repair companies which are capable of carrying out 500 N8 revision repairs per year.



In practice, this means that every year the company carries out N8 repairs to all its own wagons, regardless of the type of wagon, and there also remain repair capacities for external customers. External demand for the product N8 repairs has been growing and, therefore, it is desirable to increase the repair capacities. Recently, it is not easy to meet all customer requirements due to the lack of qualified repair staff. That is why the selection of employees and the purchase of new technologies is very important for ZSSK CARGO. Therefore, the extension of capacities has focused on the regions where the labour market provides new employees.

Wagon repair workshops across Slovakia

The wagon repair workshops (WRW) carrying out N8 repairs are located in Čierna nad Tisou, Košice, Žilina and Štúrovo. These are workplaces

with long-term revision repair experience and their location is an advantage. This ultimately saves customers' money and the time needed for transport to the repair site. The customer can choose and agree the most appropriate N8 revision repair site, depending on the location of their wagons and the current repair capacities.

In addition to their location, another great advantage of these workplaces is the fact that each of them has its own wheelset lathe - which is the most essential technology needed for repairs.

The ZSSK CARGO certified workplaces also carry out revisions of the DAKO brake devices. Specialized workplaces check and measure springs, spring bands, buffers and brake shoes. Each N8 repair ends with a technical inspection protocol. The N8 repair time is set to be 15 calendar days from the takeover of a wagon for repair.

Spare parts on hand

ZSSK CARGO offers each customer unified spare parts from its own stock. If the customer has their own spare parts, these can be stored in ZSSK CARGO's warehouses. While taking over the wagon, the WRW staff will also advise the customer on the scope of the repair.

The repair workshops are certified workplaces.

All N8 revision repairs are carried out in accordance with the regulation - Freight Wagon Maintenance System, which is the intellectual property of ZSSK CARGO. Even if the customer maintains their freight wagons according to another regulation, they can agree on the scope of the repair after mutual consultation.

- In 2018, we repaired 275 wagons within N8 revision repairs for our customers. Which is the greatest figure over the past years, - informed Miloš Sabo, Rolling Stock Maintenance and Repairs Trade Section Director. The largest customers were CARGO WAGON and AXBENET.

- Most N8 revision repairs were performed on wagons of Res, SpS, Eas, Shimms, Rils and Laags series, - added the section director.

ZSSK CARGO, through its repair workshops, intends to continue increasing the number of revision repairs for external customers, as it sees great potential in this product.

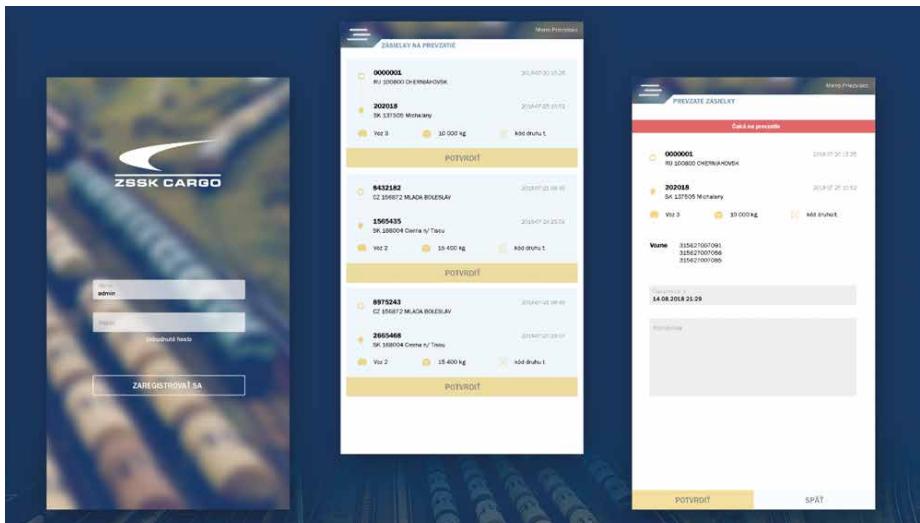
(Rolling Stock Maintenance and Repairs Trade Section)



Dislokácia pracovísk údržby a opráv železničných koľajových vozidiel ZSSK CARGO. Opravovne nákladných vozňov, kde sa realizujú N8 opravy, sa nachádzajú v Čiernej nad Tisou, Košiciach, Žiline a Štúrovo.

Dislocation of ZSSK CARGO maintenance and repair workplaces. Freight repair shops, where N8 repairs are carried out, are located in Čierna nad Tisou, Košice, Žilina and Štúrovo.

Digitalizácia prevádzkových procesov



Aplikácia na potvrdenie prevzatia zásielky na smartfónoch. Dostupná bude na stiahnutie prostredníctvom zákazníckeho portálu.

Smartphone app allowing confirmation of shipment receipt. It will be available for download via the customer portal.

ZSSK CARGO nechce v procese digitalizácie zaostávať. V rámci rozvoja elektronických služieb prevádzky a zavádzania inovácií pripravila pre svojich zákazníkov na zákazníckom portáli ISP aktualizované aplikácie na podporu práce s elektronickým nákladným listom. Všetky doteraz uskutočnené kroky smerujú k zlepšeniu dátových tokov a zefektívneniu prevádzkových postupov medzi zákazníkmi a spoločnosťou.

Medzi už nasadené aplikácie a dostupné nástroje patrí nasledujúce portfólio:

- aplikácia pre prevzatie zásielky zákazníkom pri dodaji, ktorá je dostupná na zákazníckom portáli (ZP) a v mobilných zariadeniach (smartphone),

- aplikácia pre sprístupnenie zákazu nakladky (ZAN) na zákazníckom portáli, ktorá je dostupná pre prihláseného i neprihláseného používateľa,
- replikácia kmeňových dát všetkých vozňov z ISP na zákaznícky portál, ktorej cieľom je automatické doplnenie technických parametrov vozňov a kontrola na správnosť a existenciu vozňov v databáze vozňov ZSSK CARGO,
- kopírovanie a vkladanie údajov v aplikácii pre podaj za účelom zrýchlenia natyppovania údajov v zozname vozňov a zamedzenia vzniku chybnych údajov (kopírovať a vkladať sa môže číslo vozňa, hmotnosť nákladu, NHM, zákaznícky popis NHM),
- vytvorenie nového nákladného listu (NL) kópiou existujúceho NL – pre rýchlejsie spracovanie podaja pri kyvadlových prepravách,
- zjednodušenie výberov z číselníkov, tzv. našepkávanie hodnôt.

Medzi pripravované aplikácie, resp. nástroje, ktoré budú čoskoro nasadené na zákazníckom portáli, patria:

- import údajov nákladného listu do aplikácie na zákazníckom portáli z externého súboru,
- pridávanie príloh na ZP ISP k nákladným listom.
Počas roka 2019 bude ZSSK CARGO intenzívne pracovať na zlepšovanie súčasných a vývoji ďalších prevádzkových aplikácií, aby miera elektronizácie prevádzkových procesov postupovala v súlade so stratégijou Medzinárodnej železničnej únie UIC pre oblasť digitalizácie a v súlade s Nariadením EK o telematických aplikáciách v železničnej nákladnej doprave (TAFTSI).

Peter IHNÁT
sekcia ICT

Digitisation of Operating Processes

ZSSK CARGO does not want to fall behind in the digitisation process. As part of developing electronic operating services and introducing innovations, on the ISP customer portal the company has prepared for its customers the updated applications which support handling of electronic consignment notes. All of our steps taken to-date are aimed at improving data flows and streamlining the operating procedures between customers and the company.

The already deployed applications and tools available include the following portfolio:

- application allowing customers to confirm the shipment delivery, which is available on the customer portal (CP) and on mobile devices (smartphones),
- application making the loading ban (LB) available on the customer portal, is available for both logged in and logged out users,
- replication of master data for all wagons from ISP to the customer portal, the goal of which is to automatically complete technical parameters of wagons and to check the accuracy and existence of wagons in the ZSSK CARGO's wagon database,
- copying and entering the data in the application for submission of consignments to speed up typing of data to the wagon list and

to avoid any occurrence of erroneous data (users are able to copy and paste a wagon number, load weight, NHM (Harmonized Goods Nomenclature), NHM customer description),

- creation of new consignment notes (CN) by copying an existing CN – for faster processing of submitted consignments with shuttle transport services,
- simplification of selections from code lists, the so-called autosuggestion of values.

The applications and tools that are under development or will be soon deployed on the customer portal include:

- import of consignment note's data to the application on the customer portal from an external file,
- addition of attachments to consignment notes on ISP CP.

In the course of 2019, ZSSK CARGO will work extensively to improve the current operating applications and to develop new ones so that the elecronisation rate of operating processes progresses in line with the strategy of the International Union of Railways (UIC) in the field of digitalisation and in line with the EC Regulation on telematic applications for freight services (TAFTSI).

Peter IHNÁT
ICT Section

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

ŠPEDIČNÉ A ZAHRANIČNÉ FIRMY/ FORWARDERS AND FOREIGN UNDERTAKINGS

Jozef CENKÝ
tel.: +421 55 229 5501
mobil: +421 903 550 737
e-mail: cenky.jozef@zscargo.sk

Dana HUDÁKOVÁ
tel.: +421 55 229 5551
mobil: +421 911 761 009
e-mail: hudakova.dana@zscargo.sk

Marek KALIVODA
tel.: +421 55 229 5689
mobil: +421 903 821 092
e-mail: kalivoda.marek@zscargo.sk

Marek KRAJŇÁK
tel.: +421 55 229 5451
mobil: +421 911 690 457
e-mail: krajnak.marek@zscargo.sk

REGIÓN/REGION KOŠICE

Renáta IHNÁTOVÁ
tel.: +421 55 229 5510
mobil: +421 903 721 626
e-mail: ihnatova.renata@zscargo.sk

Radoslav LACKO
tel.: +421 55 229 5539
mobil: +421 903 523 810
e-mail: lacko.radoslav@zscargo.sk

REGIÓN/REGION ZVOLEN

Alena VENDERLOVÁ
tel.: +421 45 229 4271
mobil: +421 903 722 115
e-mail: venderlova.alena@zscargo.sk

REGIÓN/REGION ŽILINA

Peter KOSTKA
tel.: +421 41 229 2241
mobil: +421 903 438 481
e-mail: kostka.peter@zscargo.sk

REGIÓN/REGION BRATISLAVA

Richard KRIŠPINSKÝ
tel.: +421 2 2029 7394
mobil: +421 0903 513 109
e-mail: krispinsky.richard@zscargo.sk

INTERMODÁLNA PREPRAVA/ INTERMODAL TRANSPORT

Mário HANTÁK
tel.: +421 2 2029 7535
mobil: +421 903 290 065
e-mail: hantak.mario@zscargo.sk

AUTOMOTIVE A ZAHRANIČNÉ FIRMY/ AUTOMOTIVE AND FOREIGN UNDERTAKINGS

Marcel MINICH
tel.: +421 55 229 5450
mobil: +421 903 721 636
e-mail: minich.marcel@zscargo.sk

Mikuláš SABO
tel.: +421 55 229 5459
mobil: +421 903 644 072
e-mail: sabo.mikulas@zscargo.sk

PREPRAVA MIMORIADNYCH ZÁSIELOK/ EXCEPTIONAL TRANSPORT

Matúš KANDRÍK
tel.: +421 55 229 5371
mobil: +421 911 876 421
e-mail: kandrik.matus@zscargo.sk

ZÁKAZNÍCKY SERVIS/ CUSTOMER SERVICE

tel.: +421 55 229 5513
+421 55 229 5519
e-mail: infoservis@zscargo.sk

ÚSEK SLUŽIEB ŽELEZNIČNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL /ROLLING STOCK SERVICES DIVISION

Miloš SABO
tel.: +421 2 2029 7503
mobil: +421 902 990 709
e-mail: sabo.milos@zscargo.sk

ECM
Subjekt zodpovedný za údržbu/
Entity in Charge of Maintenance

e-mail: ECM.Wagon@zscargo.sk

ZASTÚPENIE V ZAHRANIČÍ/ REPRESENTATION ABROAD

Generálne zastupiteľstvo na Ukrajine/
General Representation in Ukraine

Jozef VIRBA
Gogola 1, 290 604 Ľvov/ Lviv, Ukraine
tel.: +380 32297 1198
fax: +380 32297 1198
mobil: +380 954 786 565
e-mail: gzcargo.lviv@gmail.com



**Železničná spoločnosť
Cargo Slovakia, a.s.**



Podte s nami za úspechom

- sme najväčší a najskúsenejší železničný nákladný dopravca na Slovensku
- máme stabilnú pozíciu na domácom aj medzinárodnom trhu
- poskytujeme svoje služby zákazníkom zo všetkých hospodárskych odvetví

Benefity

- náborový a stabilizačný príspevok
- cestovné výhody na tratiach tuzemských a zahraničných železníc a dopravných spoločností
 - skrátený pracovný čas
- príspevok zamestnávateľa na doplnkové dôchodkové sporenie
- pracovné voľno nad rámec zákona



CARGO ŤA CHCE!

Do nášho tímu hľadáme:

**rušňovodiča, sprievodcu nákladných vlakov,
vozmajstra, elektronika, elektromechanika,
mechanika, zámočníka, zvárača**

Kontakty a personálne poradenstvo:

e-mail: kariera@zscargo.sk

tel. č.: Bratislava 02 / 2029 3235

Žilina 041 / 229 2311

Zvolen 045 / 229 5350

Košice 055 / 229 5025

Čierna nad Tisou 056 / 229 2411



www.linkedin.com/company/zsskcargo/



www.facebook.com/zsskcargo/



www.instagram.com/zsskcargo/