

# BUSINESS



**Centrálné komerčné pracoviská a elektronický nákladný list**

**Central commercial workplaces and electronic  
consignment note**

**Vectrony sa osvedčujú v prevádzke**

**Vectrons prove reliable in operation**

**Stredisko prevádzky Bratislava: nové luxusné autá aj šrot**

**Operations Centre Bratislava: new luxury cars and scrap**

# Editoriál / Editorial

Vážení obchodní partneri,

prehľadujúca sa globálna ekonomická kríza ovplyvnila aj trh železničnej nákladnej dopravy. Prejavilo sa to predovšetkým v prepravách hromadných substrátov, ktoré zásobujú na suroviny náročné sektory ako stavebnictvo a hutníctvo a následne v nižších prepravných objemoch ich výstupov. Ako dopravcu, predovšetkým hromadných substrátov, nás tento vývoj samozrejme nepriaznivo zasiahol. Je prirodzené, že v danej situácii siahame na rezervy.

Šetríme na nákladoch v prevádzke, pri údržbe, na poplatkoch za pobyt najmä cudzích vozňov, snažíme sa kompenzovať výpadky tržieb, hľadať nové obchodné príležitosti, ponúkať zákazníkom aktuálne volné kapacity. Okrem osobných nákladov a nákladov za nájmy kolajových vozidiel je trakčná energia našou tretou najvyššou nákladovou položkou.

Železničná doprava je z princípu „zelená forma dopravy“, pritom v distribučných poplatkoch významnou miere musí podporovať výrobu elektrickej energie z obnoviteľných zdrojov. Nie je logické, že nielen ZSSK CARGO, ale železnica ako taká má podporovať výrobu elektrickej energie z obnoviteľných zdrojov. Pritom v iných krajinách, ako napríklad v Nemecku, je železnica oslobodená od „zelených“ poplatkov v rámci platieb za energie. Rozdiel v cene trakčnej elektriny je dnes taký výrazný, že pri rovnakom



odberе naša spoločnosť zaplatí o 10 miliónov eur viac ako rovnaký dopravca v Rakúsku či Česku.

Na Slovensku dnes oprávnené výrobné spoločnosti ušetria ročne celkom 100 miliónov eur vo forme zliav z distribučných poplatkov. Preto sa aj v ZSSK CARGO snažíme nájsť podobnú možnosť pre spoločnosť v železničnom sektore. Priestor vidíme napríklad v aplikácii zákona č. 309/2009 Z. z. o podpore obnoviteľných zdrojov energie. Nákladná železničná doprava zatiaľ v zozname odvetví oprávnených čerpat zľavu z tarify TPS nie je. S prihladnutím na širšie spoločenské a ekologické súvislosti je takýto stav prekvapujúci, no hodný boja za podporu dopravného módu ako takého. Železničná doprava totiž prispieva 6-krát menej k produkcií CO<sub>2</sub> a sú na ňu viazané 12-krát menšie externé náklady ako na cestnú dopravu. Preto je podpora taká dôležitá. V rámci nej sa treba začať konečne vážne zaoberať elimináciou negatívnych vplyvov kamiónovej dopravy na životné prostredie, na bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky. Možno si to neuvedomujeme, ale po slovenských cestách sa ročne prepraví takmer 200 miliónov ton tovaru, z toho 17 miliónov ton v tranzitom. Do roku 2030 je predpoklad nárastu o ďalších 30 %. Otázkou je, či cestná infraštruktúra tento nápor uniesie a s akými následkami pre životné prostredie či bezpečnosť. Spoločenské náklady na takúto dopravnú politiku platíme my všetci a zadlžujeme pritom aj našich potomkov.

Nezaslúži si železnica vo svete týchto čísel viac pozornosti?

Martin VOZÁR

predseda predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK CARGO

Dear business partners,

The deepening global economic crisis has also affected the rail freight market. This was particularly evident in the transport of bulk substrates, which are supplied to raw materials-intensive sectors such as the construction and metallurgical industries, and consequently in lower transport volumes of products of these areas of industry. As a carrier, in particular of bulk substrates, we have been, of course, adversely affected by this development.

It is quite obvious that being in such a situation, we have to draw on our reserves. We save on operating costs, maintenance, charges for borrowed wagons, try to compensate for the loss of revenues, look for new business opportunities, and offer customers our currently free capacities.

In addition to personnel costs and rolling stock rental costs, traction energy is our third highest cost item.

In principle, rail transport is a “green form of transport”, but it has to significantly support the production of electricity from renewable sources by paying distribution fees. It is illogical that not only ZSSK CARGO but also the railways as such should support the production of electricity from renewable sources. Thus, for example, the railways in Germany are exempted from “green” energy charges, while in the Czech Republic the price of electricity has also been a hot topic. The difference in the price of traction electricity is so significant today that with the same consumption, our company pays EUR 10 million more than an equal carrier in Austria or in the Czech Republic.

In Slovakia, today, eligible production companies save annually a total of EUR 100 million in the form of discounts on distribution charges. That is why, ZSSK CARGO tries to find a similar possibility for companies in the

railway sector. We see certain room in the application of Act No 309/2009 Coll. on the promotion of renewable energy sources. Freight rail transport has not yet been included in the list of sectors eligible for system operation tariff (TPS) discounts. Taking into account the broader social and environmental context, such a situation is surprising, but worth struggling to promote the transport mode as such.

Rail transport contributes 6 times less to CO<sub>2</sub> production and is associated with 12 times lower external costs than road transport. Therefore, the support is so important. In this respect, serious attention should be paid to eliminating the negative impacts of truck transport on the environment and the safety and fluency of road traffic. We may not realise this, but almost 200 million tonnes of goods are transported on Slovak roads annually, of which 17 million tonnes in transit. An increase of 30% is expected by 2030. The question is whether the road infrastructure can bear such a strain and with what impact on the environment and safety. We all pay the social costs of such a transport policy and, what is more, create debts for our offspring. Don't the railways deserve more attention in the light of these figures?

Martin VOZÁR

Chairman of the Board and CEO of ZSSK CARGO

**Musíme sa zameráť aj na iné odvetvia a prispôsobovať im štruktúru vozidlového parku**  
We have to focus also on other sectors and adapt its fleet structure to them

4

**Stabilný partner znamená stabilné prepravy**  
Stable partner means stable shipments

6

**Preprava dreva v ucelených vlakoch so zostavou vozňov podľa požiadavky zákazníka**  
Transport of timber in block trains, with the wagons being marshalled according to customer requirements

8

**BTS reflekтуje požiadavky zákazníkov**  
BTS reflects the customers' requirements

11

**Centrálné komerčné pracoviská a elektronický nákladný list**  
Central commercial workplaces and electronic consignment note

13

**Vectrony sa osvedčujú v prevádzke**  
Vectrons prove reliable in operation

14

**Zmeny pri preprave zásielok pod celným dohľadom od 1. mája 2019**  
Changes in shipments under customs supervision since 1 May 2019

16

**Vozia nové luxusné autá aj šrot**  
They carry new luxury cars and scrap

18

**Tento rok je poznačený výrazným výpadkom prepráv**  
This year is marked by a significant decline in transport volumes

20

**Viac chémie, menej rudy a kovov**  
More chemical products, less iron ore and metals

22

**Poskytovanie služieb ECM pre viacerých zákazníkov**  
Providing ECM services to several customers

24

**Nehodové vlaky sú vždy pripravené na zásah**  
Accident trains are always ready to intervene

26



# Musíme sa zameráť aj na iné odvetvia a prispôsobovať im štruktúru vozidlového parku

## Rozhovor s riaditeľom úseku obchodu ZSSK CARGO Jaroslavom Daniškom

### Ako hodnotíte doterajšie obchodné výsledky v tomto roku?

– Za obdobie január – august 2019 ZSSK CARGO prepravila 20,9 milióna ton tovaru, čo je asi o 1,9 milióna ton menej ako za rovnaké obdobie minulého roka. Uplynulé mesiace nám opäť dokazujú, aký je slovenský trh železničnej nákladnej prepravy citlivý na rôzne vonkajšie vplyvy a aké riziká nesie so sebou závislosť dopravcu na jednom odvetví hospodárstva, čo je napríklad v prípade ZSSK CARGO hutníctvo.

### Ked' sa povie hutníctvo, čo všetko si treba predstaviť?

– Hutníctvo to nie je len výroba ocele. Naša spoločnosť ako dopravca zabezpečuje pre oceliarne jednak zvoz a dovoz vstupných surovín, jednak rozvoz produkcie. K vstupom partia najmä železná ruda, uhlie, dolomit a šrot, k výstupom hlavne produkcia kovov a vedľajšie produkty ako troska, prípadne koks. Hutníctvo bolo pre našu spoločnosť vždy klíčovým odvetvím a platí to aj dnes. Prepravy súvisiace s hutníctvom tvoria dlhodobo až dve tretiny objemu prepraveného tovaru ZSSK CARGO.

### Prečo je ZSSK CARGO takto závislá na hutníctve? Dá sa vôbec znížiť závislosť na jednom odvetví hospodárstva v krátkom časovom horizonte?

– Železničná nákladná doprava bola vždy stavaná ako druh dopravy vhodný najmä pre prepravy veľkých objemov hromadných substrátov na dlhé vzdialenosť. Čo je typické práve pre odvetvie hutníctva, či už pre potreby oceliarí na Slovensku alebo v okolitých krajinách. U nás bola pre tieto účely dokonca vybudovaná širokorozchodná trať. Starší železničari určite pamäťajú takzvané RUR vlaky pre kyvadlovú prepravu železnej rudy v smere východ – západ a uhlia v smere opačnom. Aj v súčasnosti podobným spôsobom minimalizujeme prázdne behy vozňov, ale už to nie sú čisto špecializované súpravy pre kyvadlovú dopravu. Takže klíčové postavenie hutníctva v železničnej nákladnej doprave je dané historicky a pretrváva dodnes. Vzhľadom na štruktúru železnice a hospodárstva nie je možné len tak zmeniť dlhé desaťročia fungujúce prepojenie a vzájomnú závislosť. Musíme sa preto zamerať aj na iné odvetvia hospodárstva a im postupne prispôsobovať štruktúru parku vozňov a rušňov.

### Ako by ZSSK CARGO mala upraviť svoj vozidlový park?

– Každý držiteľ vozňov by mal najradšej také vozne, ktoré by boli univerzálné, alebo vhodné pre viacero druhov tovaru. Avšak skutočnosť je taká, že veľký počet radov vozňov je použiteľný len pre jeden tovar, resp. pre úzku skupinu tovarov podobných vlastností. Typickým príkladom sú cisterny, vozne na prepravu automobilov, vozne na prepravu plechových zvítkov. Vzhľadom na prevládajúce prepravy hromadných substrátov sú najpoužívanejšie vysokostenné vozne, najmä radu Eas, ktoré majú charakter viacúčelových vozňov. Sú vhodné nielen na všetky bežné druhy sypkých materiálov, ale aj na drevo, šrot a iné. I keď si treba uvedomiť, že vždy existuje riziko, že pri inom druhu tovaru nebude vozeň naplno využitý. Napríklad práve drevo nie je schopné využiť maximálnu únosnosť týchto vozňov. Uvedené vozne tvoria takmer 50 % vozňového parku, ktorý má ZSSK CARGO k dispozícii pre svojich zákazníkov.



### Takže správnu cestu vidíte práve v zvyšovaní počtu univerzálnych vozňov?

– Rozhodne áno. Existujú možnosti rozšírenia použiteľnosti niektorých radov vozňov malými technickými úpravami, resp. vymeniteľnými nadstavbami, kedy môže vozeň určený na kontajnery prepravovať napríklad drevo. Pre našu spoločnosť, ako aj pre každého dopravcu, je výhodné odviesť čo najväčší objem tovaru v čo najmenšom počte vozňov. To môžeme dosiahnuť využívaním vozňov na nakladku po loženom behu, zvýšením využitia vozňov pomocou modernejších nakladávacích technológií, skrátením doby obehu vozňa, atď. Obeh vozňov je však možné skrátiť aj odstránením pobytov na hraniciach, odstránením prepraha rušňov na hraniciach alebo pri zmene trakcie.

### V tomto sú určite užitočné nové viacsystémové rušne Vectron, ktoré už Cargo zaradilo do svojho parku. Mení sa s postupnou obnovou parku rušňov aj obchodná stratégia firmy?

– Od konca minulého roka disponujeme novými viacsystémovými rušňami, ale nezabúdajme, že máme aj vybrané rady rušňov, ktoré sú homologizované pre použitie na tratiach susedných železníc. K tomu

máme upravenú obchodnú politiku. Keď to je možné, ponúkame zákazníkom využitie našich rušňov v celej trase, teda aj v zahraničí, napríklad pri prepravách z poľských prístavov, do Českej republiky, na Balkán...

### **S výpadkom výkonov a tržieb prichádza optimalizácia nákladov. Ako v tomto svetle vidíte budúcnosť jednotlivých vozňových zásielok?**

– ZSSK CARGO pôsobí na železnici ako jediný celosvetový dopravca, ktorý ponúka zákazníkom nielen prepravu tovaru formou ucelených vlakov, ale aj systémom jednotlivých vozňových zásielok. Je to ekonomicky najnákladnejší a technologicky najnáročnejší systém prepravy. V porovnaní s ucelenými vlakmi musíme mať zabezpečené technické a personálne kapacity aj na obslužné vlaky, posun, náročnejšiu staničnú prácu. Tento segment je stále zákazníkmi požadovaný. Nie je možné všetko prepravovať len ucelenými vlakmi. Aj hutníctvo potrebuje jednotlivé zásielky, či už pri zvoze šrotu alebo pri vozbe produkcie. A treba si uvedomiť aj skutočnosť, že uvedený systém je ekologickejší ako cestná doprava.

### **Teda utlomovanie prepráv jednotlivých vozňových zásielok nie je na programme dňa.**

– Cítíme určitú mieru spoločenskej zodpovednosti a naďalej tento systém budeme realizovať. Jeho ukončenie by znamenalo ročne okolo jeden milión jázd kamiónov po slovenských cestách. Tlak na optimizáciu nákladov je z dôvodu udržania konkurencieschopnosti našej spoločnosti pochopiteľný. Úspory nákladov musíme hľadať. Môže sa to dotknúť zákazníkov v jednotlivých prípadoch, môže to mať vplyv na počet zamestnancov v kontakte so zákazníkmi, aj preto rozširujeme elektronizáciu služieb. Elektronizácia je prirodzeným krokom ZSSK CARGO a zodpovedá súčasným trendom. Zákazníkom, ktorí majú o elektronické služby záujem, umožňuje zrychlenie a skvalitnenie kontaktu s našou spoločnosťou. Elektronizácia má široké možnosti uplatnenia, budeme ju naďalej rozvíjať a som presvedčený, že bude prínosom pre všetkých zákazníkov.

**Rudolf KUBIŠ**  
sekcia marketingu

## **We have to focus also on other sectors and adapt its fleet structure to them**

**Interview with Jaroslav Daniška, ZSSK CARGO Trade Division Director**

### **How do you evaluate this year's interim business results?**

– During January to August ZSSK CARGO transported 20.9 million tonnes of goods, which is roughly 1.9 million tonne less than in the same period of the previous year. The past months have shown to us again how sensitive the Slovak rail freight market is to various external influences and what risks the carrier's dependence on one sector of the economy entails, which is metallurgy in the case of ZSSK CARGO.

### **When we say metallurgy, what all should one imagine?**

– Metallurgy is not just steel production. Being a carrier, our company provides the steelworks with both the collection and import of input raw materials and the distribution of products. The input raw materials are mainly iron ore, coal, dolomite and scrap, while the outputs include metal products and by-products such as slag or coke. Shipments related to metallurgy account for almost two thirds of the volume of goods transported by ZSSK CARGO for a long time.

### **Why is ZSSK CARGO so dependent on metallurgy? Anyway, is it possible to reduce dependence on one sector of the economy in a short time?**

– Rail freight has always been intended as a mode of transport suitable especially for the transport of large volumes of bulk substrates over long distances. This is very typical of the metallurgy industry, whether of the needs of steelworks in Slovakia or in the neighbouring countries. A broad-gauge railway line was even built for such purposes in our country. Thus, the key role of the metallurgy industry in rail freight is given historically and continues until now. Given the structure of the railways and that of the economy, it is not so easy to change the interconnection and interdependence that have been working for decades. Therefore, we must also focus on other sectors and gradually adapt the structure of the fleet of wagons and locomotives.

### **How should ZSSK CARGO modify its rolling stock fleet?**

– Every wagon keeper prefers wagons which are universal or suitable for several types of goods. However, the fact is that a large number of wagon series can only be used for one product or for a narrow group of goods of similar characteristics. Typical examples are tanks, wagons for transporting cars, wagons for transporting sheet coils. As shipments of bulk substrates prevail, high-walled wagons, in particular the Eas series, which are multi-purpose wagons, are used most commonly. They are suitable not only for all common types of loose materials, but also for timber, scrap and others. These wagons account for almost 50% of the fleet available to ZSSK CARGO for its customers.

### **So you see increasing the universality of wagons as the right way?**

– Yes, definitely. There are possibilities of extending the usability of some wagon series by making small technical modifications or installing removable superstructures, when a wagon intended for containers can carry, for example, timber. It is advantageous for our company as well as for every carrier to transport as much goods as possible in as few wagons as possible. This can be achieved by using such wagons for loading which are previously unloaded, increasing the loading of wagons using more advanced loading technologies, reducing the wagon circulation time, etc. However, the circulation of wagons can also be shortened by eliminating border stays, removing the re-coupling of locomotives at the borders or when the traction changes.

### **The new Vectron multi-system locomotives that ZSSK CARGO has already included in its fleet are certainly useful in this respect. Does the business strategy of the company change with the gradual renewal of the fleet of locomotives?**

– Since the end of the last year, we have had new multi-system locomotives, but let's not forget that we also have certain locomotive series that have been approved for use on the tracks of the neighbouring railways. We have adapted our business policy to this. Whenever possible, we offer our customers the possibility of using our locomotives along the entire route, including abroad, for example when transporting goods from the Polish ports, to the Czech Republic, the Balkans, etc.

### **A decline in transport volumes and revenues requires cost optimisation. In this light, how do you see the future of single wagon loads?**

– ZSSK CARGO operates on the railways as the only network-wide carrier offering customers not only the transport of goods in block trains, but also a system of single wagon loads. It is the most economically expensive and technologically demanding system of transport. In contrast to block trains, we have to ensure the technical and personnel capacity also for service trains, shunting operations, more demanding work at stations. This segment is still demanded by customers. It is not possible to transport everything by block trains only. It is also necessary to realise that this system is more environmentally friendly than road transport. We feel a certain degree of social responsibility and we will continue operating this system. Its termination would mean about one million truck journeys on Slovak roads annually.

**Rudolf KUBIŠ**  
Marketing Section

# Stabilný partner znamená stabilné prepravy



Závod Kia Motors Slovakia funguje už viac ako 13 rokov a ZSSK CARGO mu poskytuje kompletný „outsourcing“ vlečkových služieb od decembra 2006. Uvedený partner mysel na budúcnosť svojej logistiky a naprojektoval železničnú vlečku ako súčasť závodu a dodnes ju na železničné prepravy v dovoze kontajnerov do výroby a na expedíciu hotových automobilov využíva. Vďaka vzájomnej dlhodobej spolupráci našla ZSSK CARGO v spoľahlivého zákazníka a stabilného partnera.

Závod Kia Motors Slovakia má ročnú výrobnú kapacitu oscilujúcu okolo 350 tisíc automobilov. Momentálna produktová skladba predstavuje modely Ceed pozostávajúce z kompaktného Kia Ceed, tourera Sportswagon, štýlového „shooting brake“ ProCeed, crossovera XCeed a športovo-úžitkového modelu Kia Sportage. Popri uvedených modeloch vyrába závod aj päť druhov motorov pre sesterský závod Hyundai v českých Nošoviciach.

## Modelová ofenzíva Kia

Kia Motors Slovakia začala v tomto roku masívnu modelovú ofenzívou pre zabezpečenie budúcnosti svojho odbytu. Za prvý polrok 2019 vyrobil slovenský závod vyše 180 tisíc automobilov a 222 tisíc motorov. Modely Kia Sportage, Ceed a Venga, ktoré sa vyrobili na Slovensku, boli v prvej polovici roka 2019 exportované do 95 krajín sveta. Najväčší odbytový podiel tvorí Ruská federácia (15,6 %). Ďalším veľkým významným trhom je Spojené kráľovstvo (14,6 %), nasledované Nemeckom (cez 10 %). Slovenský závod a jeho pracovníci môžu byť hrdí na fakt, že skoro polovica vozidiel Kia predaných v celej Európe pochádza zo Slovenska. Produkcia závodu KMS sa predáva nielen v Európe, ale aj na mimoeurópskych trhoch, napríklad v strednej Amerike, severnej Afrike a na blízkom Východe.

## Železnica prepravuje štvrtinu vyrobených áut

Ako majú spomínané údaje vplyv na angažovanosť ZSSK CARGO pri poskytovaní prepravných služieb? Podiel železničnej prepravy po prerátaní expedície len hotových automobilov dosahuje skoro 24%. K tomuto podielu musíme prirátať aj dovoz súčiastok z prístavu Koper v kontajneroch do výroby. Objem výroby podporuje zvyšujúci sa dobeh kontajnerov ložených súčiastkami, ktoré smerujú do výroby.

To znamená, že ZSSK CARGO zabezpečuje prísun kontajnerov do železničnej vlečky, pristavenie k vykládkovej rampe a odsun vozňov s vy-

prádenými kontajnermi. Rovnako pri expedícii hotových automobilov vykonáva prísun prázdnich špeciálnych plošinových poschodových vozňov, rozčlenenie na tri nakládkové rampy, zostavenie uceleného vlaku vo vnútri železničnej vlečky a odsun hotového loženého uceleného vlaku. Vo vnútri vlečky dispečeri Carga riadia dopravu, aby sa mohlo skíbiť zostavenie ucelených vlakov konvenčnej a intermodálnej prepravy a organizovať dopravu vzhľadom na požiadavky zákazníka.

## Komplexné služby

Ak si to zhrnieme, ZSSK CARGO poskytuje komplexné služby, nakoľko okrem vlečkových podporných služieb sa podieľa na prepravných službách. Prepravu realizuje v dovoze prázdnych vozňov a ložených kontajnerových vozňov od hraničných príchodov do železničnej stanice Žilina a vývoze ložených vozňov a vozňov s prázdnymi kontajnermi zo Žiliny po výstupný hraničný príchod.

Spoločnosť sa stabilne podieľa na prepravách do nemeckých, slovinských a poľských prístavov. Hoci hlavná časť je smerovaná na západ alebo sever Európy, v lete Cargo tvrdzovalo o získanie prepráv aj v smerovaní cez východoslovenský hraničný príchod, čím sa podarilo predísť prepravnú vzdialenosť v porovnaní s kratšími vzdialenosťami smerom na západ alebo na juh Slovenska. Ostáva veriť, že tieto prepravy budú v budúcnosti stabilne pokračovať.

## Modernizácia infraštruktúry zužuje kapacitu

Pri uvedených činnostiach je mnohokrát nutná komunikácia so železničnou infraštruktúrou, bez ochoty ktorej by plynulosť dobehu vozňových súprav a expedícia nebola možná. Zároveň však treba podotknúť, že postupujúcou modernizáciou železničnej infraštruktúry v okolí Žiliny sa zužuje kapacita na odstavenie vozňových súprav. To znamená, že závod by kapacitne zvládol expedovať železnicou vyššie objemy, avšak miestne pomery a kapacita železničnej vlečky je limitujúcim faktorom v ďalšom raste. Spomínaná modernizácia a výluková činnosť aj mimo Slovenska zapríčinuje mnohokrát meškanie vlakov a predĺženie času prepravy.

Mikuláš SABO  
sekcia predaja

ilustračné foto: Marcel MINICH

# Stable partner means stable shipments

The Kia Motors Slovakia plant has been in existence for more than 13 years and ZSSK CARGO has been providing it with the complete "outsourcing" of siding services since December 2006. Keeping in mind the future of its logistics, this partner designed a railway siding as part of the plant, and it has been used to date for the carriage by rail of containers to the production plant and for the shipment of finished cars. Thanks to our long-term cooperation, ZSSK CARGO has found KMS to be a reliable customer and a stable partner.

The Kia Motors Slovakia plant has a production capacity oscillating around 350,000 cars per year. The current product portfolio includes Ceed models consisting of the compact Kia Ceed, the SportsWagon tourer, the stylish "shooting brake" ProCeed, the XCeed crossover and the Kia Sportage sports utility model. In addition to the above models, the plant also produces five engine types for its sister Hyundai plant in Nošovice.

## Kia model offensive

This year Kia Motors Slovakia has launched a massive model offensive to ensure the future of its sales. In the first half of 2019, the Slovak plant produced more than 180 thousand cars and 222 thousand engines. The Kia Sportage, Ceed and Venga models produced in Slovakia were exported to 95 countries in the first half of 2019. The largest sales share is attributable to the Russian Federation (15.6%). Another major market is the United Kingdom (14.6%), followed by Germany (over 10%). The Slovak plant and its employees can be proud of the fact that nearly half of the Kia vehicles sold throughout Europe come from Slovakia. KMS plant products are sold not only in Europe, but also in non-European markets, such as Central America, North Africa and the Near East.

## Railways carry a quarter of the cars produced

How does the mentioned data affect the involvement of ZSSK CARGO in the provision of transport services? Having considered the shipment of finished cars only, the rail freight accounts for almost 24%. Added to this share should also be the import of parts containers from the port of Koper into the production plant. The production volume supports an increase in the number of containers loaded with spare parts intended for production.

This means that ZSSK CARGO provides for the delivery of containers to the railway siding, their transfer to the unloading ramp and the removal

of wagons with empty containers. Likewise, it provides for the delivery of empty platform double-deck wagons, the division into three loading ramps, the formation of a block train on the railway siding and the removal of a loaded block train.

Within the siding, ZSSK CARGO's dispatchers control the traffic so as to coordinate the formation of block trains of conventional and intermodal transport and organise the traffic according to customer requirements.

## Comprehensive services

To recap it, ZSSK CARGO provides comprehensive services as it is involved in not only siding ancillary services, but also transport services. It carries out the transport of incoming empty wagons and loaded container wagons from border crossings to the Žilina railway station and

outgoing loaded wagons and empty container wagons from Žilina to the exit border crossing.

The company has been consistently involved in shipments to German, Slovenian and Polish ports. Although the major part is directed to the west or north of Europe, in the summer ZSSK CARGO fought hard to gain shipments also in the direction through the eastern Slovak border crossing, which helped to extend the transport distance, compared to shorter distances to the west or south of Slovakia. We must hope that these shipments will continue to be stable in the future.



## Infrastructure modernisation narrows the capacity

The above mentioned activities often require communication with the railway infrastructure, failing which the smooth running and dispatch of wagon sets would not be possible. At the same time, however, it should be noted that the ongoing modernisation of the railway infrastructure near Žilina reduces the capacity for putting wagons

sets aside. This means that the plant would have the capacity to dispatch higher volumes by rail, but the local conditions and the capacity of the siding is a limiting factor in further growth. The mentioned modernisation and traffic closures also outside Slovakia often cause train delays and longer transport times.

Mikuláš SABO  
Sales Section

Illustration photo: Marcel MINICH

# Preprava dreva v ucelených vlakoch so zostavou vozňov podľa požiadavky zákazníka

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., ako jediný celosieťový operátor zabezpečuje prepravy pre svojich zákazníkov na celom území Slovenska. Jedným z nich, pre ktorého zabezpečuje zvoz z celého územia Slovenska, dovoz z viacerých krajín v zahraničí a vývoz časti produkcie do zahraničia, je i najväčší spracovateľ drevnej hmoty na Slovensku v Ružomberku.

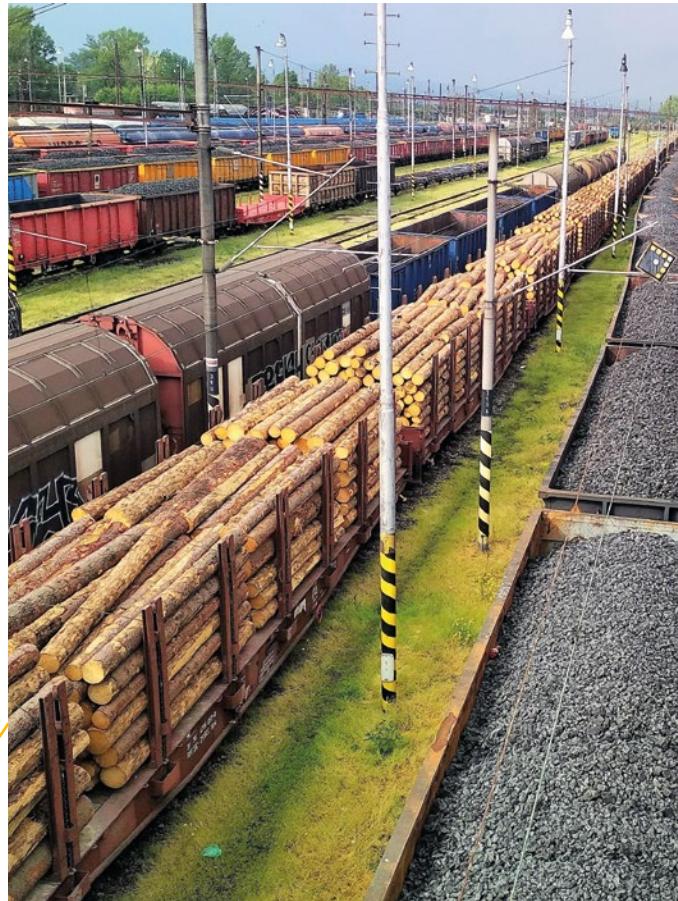
Pre predstavu, o aké množstvo tovarov ide, treba uviesť, že ostatné štyri roky ZSSK CARGO do a zo stanice Lisková prepravuje vyše milión ton dreva každý rok. Deväťdesiat percent z týchto objemov pripadá na dodaj, zvyšok na podaj z Liskovej. Pri dodaji dreva podiely dovozu a vnútroštátejnej prepravy kolísu, stále sú však vyššie v prospech vnútra. V tomto roku za osem mesiacov dosiahol podaj a dodaj dreva už 850 tisíc ton.

Podstatnú časť prepraveného objemu tvorí surové drevo NHM 4401 a 4403, ktoré slúži ako vstupná surovina výrobného procesu. Objemy surového dreva sú uvedené v tabuľke na strane 9.

Vzhľadom na situáciu s drevnou hmotou na Slovensku, na jej nedostatok, je zákazník nútený časť dreva dovážať zo zahraničia. V minulosti významné objemy surového dreva dovážal z Ukrajiny, ale po zavedení reštrikcií na jeho vývoz v roku 2015 musel nájsť iné zdroje.

Po tomto kroku sa sice zvýšil objem prepraveného dreva, ale drevo z Ukrajiny, ktoré bolo po prekládku v Čiernej nad Tisou naložené do vozňov ZSSK CARGO, bolo nahradené dovozom vo vozňoch iných držiteľov, za ktoré Cargo platí poplatky za používanie vozňov.

Pre zvýšenie efektivity prepráv sa po rokovaní so zákazníkom pred štyrmi rokmi na vozne Sgnss dosadili klanicové palety Innofreight. Vození bol pre bezpečnú manipuláciu upravený. Po vyhodnotení efektivity prepravy boli klanicové palety v niekoľkých vlnách dosadené na ďalšie vozne a dnes vie ZSSK CARGO takýmito vozňami zabezpečiť prepravy ucelených vlakov.



## Prepravy z/do stanice Lisková.

Shipments from/to the station Lisková.

Druh prepravy/Rok Transport mode/Year	Hmotnosť zásielky (t)/Load weight (t)					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (1-8)
Dovoz/Imports	334 947	199 776	207 872	323 238	402 794	327 450
Vnútro/ Domestic transport	564 927	727 612	651 169	572 681	563 548	432 051
Celkom dodaj/ Total delivered	899 874	927 389	859 041	895 919	966 342	759 501
Vývoz/Exports	80 279	126 036	159 711	134 010	117 673	86 508
Vnútro/ Domestic transport	10 092	1 860	5 434	3 215	3 303	4 028
Celkom podaj/ Total sent	90 371	127 896	165 145	137 225	120 976	90 536
Celkový výsledok/ Total result	990 245	1 055 284	1 024 186	1 033 144	1 087 318	850 037

**Objemy prepráv surového dreva NHM 4401 a 4403 do Liskovej.**  
 Volumes of NHM 4401 and 4403 raw timber transported to Lisková.

Druh prepravy/Rok Transport mode/Year	Hmotnosť zásielky (t)/Load weight (t)					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (1-8)
Dovoz/Imports	264 237	130 660	128 739	246 805	326 503	277 837
Vnútro/Domestic transport	496 055	655 661	613 939	537 848	541 824	412 937
Celkom dodaj/Total delivered	<b>760 292</b>	<b>786 321</b>	<b>742 677</b>	<b>784 653</b>	<b>868 327</b>	<b>690 774</b>
Celkom dodaj vo vozňoch ZSSK CARGO/ Total delivered in ZSSK CARGO wagons	<b>503 590</b>	<b>660 233</b>	<b>622 058</b>	<b>564 879</b>	<b>614 236</b>	<b>465 611</b>

Na základe požiadavky zákazníka zabezpečiť prepravy zvýšeného objemu surového dreva zo zahraničných destinácií preto firma pristúpila k rokovaniam s viacerými dopravcami na zahraničných tratiach, ktorí by boli schopní splniť požiadavky na vozbu takýchto ucelených vlakov. Aj s požadovanými kvalitatívnymi parametrami a podľa vopred dohodnutého časového harmonogramu. Po skúšobných prepravách Cargo zaviedlo prepravu v ucelených vlakoch so zostavou vozňov podľa požiadavky zákazníka na každý vlak osobitne a podiel vlastných vozňov na prepravách zo zahraničia sa zvýšil.

Tento krok mal trojštý efekt – jednak zvýšený objem dreva prepraveného jedným vlakom v porovnaní s prepravami v ucelených vlakoch zostavencích z vozňov radu Ea a tým nižšia potreba trás vlakov, nižšia potreba

rušnov a rušňovodičov. To prinieslo i nižšie poplatky za používanie vozňov cudzích držiteľov na našom území a naopak – zvýšené tržby za používanie vlastných vozňov v zahraničí.

Po dodaní nových moderných viacsystémových rušnov Siemens Vectron v roku 2018 boli na prepravy ucelených vlakov dreva zo zahraničia nasadené i tieto rušne.

Záverom možno konštatovať, že komunikácia so zákazníkom, pochopenie jeho potrieb, prispôsobenie sa jeho požiadavkám za obojstranne výhodných podmienok prináša profit pre obidve strany.

**Lubomír KROTKÝ**  
sekcia predaja

## **Transport of timber in block trains, with the wagons being marshalled according to customer requirements**

**Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., as the only network-wide transport operator, provides transport services to its customers throughout Slovakia. One of them for whom it provides the services of collection from the whole territory of Slovakia, imports from several countries abroad and the export of a part of products abroad, is the largest timber processor, based in Ružomberok, Slovakia.**

To get an idea of the amount of goods, it should be noted that ZSSK CARGO has been transporting more than one million tons of timber to/ from Lisková every year. Ninety percent of these volumes are attributable to shipments to Lisková, and the remainder to shipments from Lisková. The shares of imports and domestic transport fluctuate in the supplies of timber, but the share of domestic transport is still greater. During the eight months of this year, the volume of timber sent and delivered has reached 850 thousand tonnes.

A substantial part of the transported volume consists of raw timber NHM 4401 and 4403, which serves as an initial raw material for the production process. The volumes of raw timber are given in table on this page.

Due to the situation with timber in Slovakia and its shortage, the customer is forced to import part of timber material from abroad. In the past, the customer imported significant volumes of raw timber from Ukraine, but had to find other sources after the introduction of restrictions on its exports in 2015.

Although the volume of timber transported consequently increased, the timber from Ukraine, which was loaded into ZSSK CARGO wagons after being transshipped at Čierna nad Tisou, was replaced by imports in wagons of other holders for which ZSSK CARGO pays wagon usage charges.

Innofreight stanchion pallets were installed on Sgnss series four years ago to increase transport efficiency. The wagon was modified for safe handling. After evaluating the transport efficiency, stanchion pallets were installed on other wagons in several waves, and today ZSSK CARGO can provide the transport of goods in block trains.

Based on the customer's request to ensure the transport of an increased volume of raw timber from foreign destinations, the company negotiated with several carriers on foreign lines that would be able to meet the requirements for the running of such block trains. Even with the required quality parameters and according to a pre-agreed time schedule. After the test shipments, ZSSK CARGO introduced transport in block trains, with the wagons being marshalled according to the customer's requirements for each train separately, and the share of its own wagons used for shipments from abroad increased.

This step had a threefold effect - on the one hand, the increased volume of timber transported by a single train, compared to shipments in block trains made up of Ea series, thus reducing the need for train routes and the need for locomotives and engine drivers. This also resulted in lower charges for the use of wagons of foreign holders in our territory and vice versa - increased revenues for the use of own wagons abroad.

After having been delivered in 2018, new modern multi-system locomotives Siemens Vectron were used to transport timber in block trains from abroad.

Finally, it can be stated that communication with the customer, understanding his needs and adapting to his requirements under mutually advantageous conditions bring benefits for both parties.

**Lubomír KROTKÝ**  
Sales Section

# BTS reflektuje požiadavky zákazníkov



**Ing. Alojz Filipek  
technický riaditeľ  
BULK TRANSSHIPMENT  
SLOVAKIA, a.s.**

**Spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) už od svojho vzniku v roku 2007 prináša do sektora železničnej dopravy v oblasti služieb celoročnej prekládky tovarov pokrokový prístup a modernizáciu. Pôsobisko spoločnosti v Čiernej nad Tisou a využívanie najmodernejších technológií priamej aj nepriamej prekládky je zárukou vysokého štandardu poskytovaných prekládkových služieb na východnej hranici Európskej únie.**

Za vznikom spoločnosti BTS bol cieľ akcionárov BUDAMAR LOGISTICS, a. s., a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., udržať postavenie silného tranzitného koridoru cez územie Slovenskej republiky a poskytnúť komplexné prekládkové služby hlavne v komodite sypkých substrátov. Základným predpokladom bola modernizácia prekládkových kapacít formou automatizácie technologických procesov, ktorý sme naplnili vybudovaním prekládkových komplexov Západ a Východ. Nezanedbateľným prínosom je aj výrazné zníženie dopadov prekládky na životné prostredie.

Od vzniku spoločnosti sme s podporou našich akcionárov do modernizácie prekládkových kapacít v Čiernej nad Tisou investovali viac ako 36,3 miliónov eur.

Tak, ako sa už mnoho krát v minulosti potvrdilo, najdôležitejším faktorom úspechu spoločnosti je reflektovanie požiadaviek trhu, sledovanie moderných trendov v oblasti poskytovaných služieb a následne prispôsobenie svojich rozvojových plánov požiadavkám zákazníkov.

Medzi dlhodobo riešené otázky v oblasti prepravy hromadných substrátov patrí ich nerovnomerný dobeh, ktorý vzniká z rozdielnosti medzi reálnou potrebou konečného prijímateľa, aktuálnou ponukou a všeobecným dopytom týchto tovarov.

Z daného dôvodu sa aj BTS v poslednom období zameriava na možnosť zvýšenia kapacity existujúcich priestorov na dočasné preskladnenie tovarov v colnom režime v priechodovej prekládkovej stanici Čierna nad Tisou, čím pomáha svojim zákazníkom v eliminácii týchto nerovnomerností.

BTS v Čiernej nad Tisou disponuje kapacitami colných skladov spoločnosti BUDAMAR LOGISTICS, a. s., s možnosťou preskladnenia sypkých substrátov v maximálnom objeme 135 tisíc ton. Kapacita skladov je ovplyvňovaná druhom uskladneného tovaru, jeho skladbou, možnosťou súbežnej realizácie priamej prekládky, ako aj čiastočným využitím plôch pre preskladnenie iných druhov tovarov.

Najväčšiu kapacitu (50 tisíc ton) poskytuje colný sklad na pracovisku BTS Prekládkový komplex Západ (PK Západ). Sklad je tvorený železobetónovou jamou pod III. Vysokou rampou a disponuje možnosťou rozdenenia tovarov do viacerých sekcií podľa druhu, alebo konečného odberateľa. Tovar je na sklad dopravovaný systémom pásových dopravníkov priamo zo širokorozchodných vozňov vyklopených pomocou rotačného



**Skladová plocha pod III. Vysokou rampou – colný sklad.  
Storage area below the 3rd High Ramp - customs warehouse.**



Obecná rampa – colný sklad.

Universal Ramp - customs warehouse.

výklopníka. Nakládka zo skladu sa realizuje kolesovými alebo pásovými rýpadlami do vozňov NR pristavených na koľajach pri skladovej ploche. Ďalšie skladovacie plochy sú prevádzkované na pracovisku BTS Východná rampa – Portál. Na telese vyvýšenej rampy s dĺžkou 560 metrov je možné uložiť 30 tisíc ton substrátov. V roku 2017 bolo pracovisko zmodernizované a skladová kapacita rozšírená vybudovaním nového

rením opornej steny z „legokociek“ na telese Obecnej rampy bola jej kapacita v tomto roku navýšená o ďalších 7 tisíc ton. Maximálna kapacita rampy je dnes 25 tisíc ton. Spoločnosť BTS sa v spolupráci so ZSSK CAR-GO a ŽSR usilujú o úpravu časti trolejového vedenia, ktorá by umožnila danú kapacitu rozšíriť o ďalších 5 tisíc ton. Na tejto rampe sa nepriama prekládka vykonáva kolesovými alebo pásovými rýpadlami z vozňov ŠR do vozňov NR pristavených na koľajach pri rampe.

Cieľom spoločnosti BTS pre naplnenie požiadaviek zákazníkov je vytvorenie maximálnej kapacity preskladnenia v PPS Čierna nad Tisou na úrovni 200 tisíc ton sypkých substrátov. Dosiahnutie daného cieľa je možné len vybudovaním nových skladovacích plôch, respektíve rekonštrukciou a prispôsobením nevyužívaných skladových priestorov, ktoré v čase stratili svoje prevádzkové využitie.

Naša spoločnosť v súčasnosti pracuje na projektovej príprave zámeru vytvorenia novej skladovej plochy s kapacitou 60 tisíc ton. V minulom roku vykonalu rekognoskáciu existujúcich prekládkových pracovísk a území stanice Čierna nad Tisou, ktoré sú dlhodobo nevyužívané a z pohľadu polohy, existujúcej koľajovej infraštruktúry, využitia priestoru pôvodne slúžiaceho na prekládku vyhodnotila ako najvhodnejší pre vybudovanie skladovacej plochy priestor pôvodnej „Novej Transportérovej rampy NT5“.

Plocha bude mať rozlohu 12 225 m<sup>2</sup>. Bude vytvorená zo železobetónových panelov a umožní rozdelenie tovarov do viacerých sekcií podľa druhu, resp. konečného odberateľa tovaru. Pracovisko bude určené na nepriamu prekládku s krátkodobým preskladnením v colnom režime. Na pracovisku uvažujeme s umiestnením dynamickej koľajovej váhy s úradným vážením a vybudovaním zázemia pre obsluhu. Tak, ako pri predchádzajúcich stavbách spoločnosti BTS, je aj pri návrhu novej skladovej plochy kladený dôraz na zabezpečenie zníženia rizík dopadov prevádzky na životné prostredie. V rámci projektu riešime vybudovanie technológie kropenia skladky, ako aj využívanie moderných technických kvapalín pre zabránenie šírenia prašnosti do okolia.

Prepočítaný termín uvedenia novej skladovej plochy do prevádzky je koniec roku 2020.

Spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., sleduje aj trend používania kontajnerov na prepravu sypkých substrátov a pripravuje riešenia, ktoré umožnia ich bezproblémové využitie pri prekládke na jej pracoviskách v Čiernej nad Tisou. Progresívny prístup a podpora akcionárov - spoločnosti BUDAMAR LOGISTICS, a. s., a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., umožňuje našej spoločnosti dobrú reflexiu trhového prostredia a tým aj poskytovanie kvalitných služieb zákazníkom.



Bočná skladová plocha pri Východnej rampe – colný sklad.

Side storage area at the East Ramp - customs warehouse.

colného skladu pre ďalších 30 tisíc ton substrátov. Celková maximálna kapacita preskladnenia na tomto pracovisku je v súčasnosti 60 tisíc ton. Nepriama prekládka je realizovaná portálovým žeriavom, kolesovými alebo pásovými rýpadlami do vozňov NR pristavených na koľajach z obich strán rampy.

Poslednou existujúcou plochou colných skladov spoločnosti BUDAMAR LOGISTICS, a. s., ktorou disponuje BTS, je Obecná rampa. Nachádza sa pri pracovisku Prekládkového komplexu Východ. Pôvodná využiteľná plocha rampy umožňovala preskladnenie 18 tisíc ton substrátov. Vytvo-

Ing. Alojz FILIPEK  
technický riaditeľ  
**BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s.**

# BTS reflects the customers' requirements

**BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s., (BTS) has been bringing an advanced approach and modernisation to the railway sector in the field of year-round goods transshipment services since its establishment in 2007. The company's workplace in Čierna nad Tisou and the use of the latest technologies of direct and indirect transshipment guarantee a high standard of transshipment services provided on the eastern border of the European Union.**

By establishing BTS, the shareholders in BUDAMAR LOGISTICS, a.s., and Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., aimed to maintain a strong transit corridor across the territory of the Slovak Republic and, in particular, to provide comprehensive services of transshipment of loose substrates. The basic prerequisite was the modernisation of transshipment capacities by automation of technological processes, which we fulfilled by constructing the transshipment centres East and West. The greatly reduced impact of transshipment operations on the environment is also a significant benefit.

Since the company was founded, we have invested, with the support of our shareholders, more than EUR 36.3 million in the modernisation of transshipment capacities in Čierna nad Tisou.

As has been proved many times in the past, the most important factor affecting the company's success is reflecting the market requirements, following modern trends in the provision of services, and subsequently adapting its development plans to customer requirements.

Long-term issues in the transport of bulk substrates include their uneven deliveries, which is caused by differences between the real needs of the final customer, the current supply and general demand for these goods.

For this reason, BTS has also recently focused on the possibility of increasing the capacity of the existing areas for temporary storage of goods placed under a customs procedure at the Čierna nad Tisou border-crossing transshipment station, thus helping its customers to eliminate these irregularities.

In Čierna nad Tisou, BTS has at its disposal the customs warehouses of BUDAMAR LOGISTICS, a. s., with the possibility of transshipping loose substrates with a maximum volume of 135 thousand tonnes. The capacity of the warehouses is influenced by the type of goods stored, their composition, the possibility of carrying out direct transshipment simultaneously, as well as by the partial use of the areas for transshipping other types of goods.

The largest capacity (50 thousand tonnes) is provided by the customs warehouse in the BTS Transshipment Centre West (TC West). The warehouse has a reinforced concrete pit under the third High Ramp and enables dividing the goods into several sections by type or final customer. Goods are transported to the warehouse by a system of belt conveyors directly from broad-gauge wagons tipped by a wagon tippler. Goods are loaded from the warehouse into standard-gauge wagons standing on the tracks near the storage area by using wheeled or crawler excavators.

Other storage areas are operated at the BTS workplace Eastern Ramp - Portal. 30,000 tonnes of substrates can be stored on the elevated ramp body with a length of 560 meters. In 2017, the workplace was revamped and its storage capacity was extended by building a new customs warehouse for another 30,000 tonnes of substrates. The total maximum transshipment capacity of this workplace is currently 60,000 tonnes. Indirect transshipment is carried out by a portal crane with wheeled or crawler excavators loading goods into standard-gauge wagons standing on the tracks on both sides of the ramp.

The last existing area of the customs warehouses of BUDAMAR LOGISTICS, a. s., which is available to BTS, is the Universal Ramp. It is located at the workplace of the Transshipment Centre East. The original usable ramp area allowed 18,000 tonnes of substrates to be transshipped. By building a support wall of "lego cubes" on the body of the General Ramp, its capacity has been increased by another 7 thousand tonnes this year. The maximum capacity of the ramp is 25,000 tonnes today. BTS, in cooperation with ZSSK CARGO and ŽSR, strives to adapt part of the overhead line, which would allow the capacity to be increased by another 5,000 tonnes. On this ramp, indirect transshipment is carried out with wheeled or crawler excavators transshipping goods from broad-gauge wagons into standard-gauge wagons standing on the tracks near the ramp.

To meet the customers' requirements, BTS desires to create a maximum transshipment capacity at the Čierna nad Tisou border-crossing station of around 200,000 tonnes of loose substrates. This goal may only be achieved by constructing new storage areas or reconstructing and adapting the unused storage areas which are no longer used for operational purposes.

Our company is currently working on the preparation of a project aimed at constructing a new storage area with a capacity of 60 thousand tonnes. Last year, it carried out the reconnaissance of the existing transshipment workplaces and areas of the Čierna nad Tisou station which have been unused for a long time, and assessed the original "New Transporter Ramp NT5" as the most suitable for building a storage area, taking into consideration the location, the existing rail infrastructure and the use of the area originally intended for transshipment operations.

The area will be 12,225 m<sup>2</sup>. It will be made of reinforced concrete panels and will allow the division of goods into several sections by type or final customer. The workplace will be intended for indirect transshipment with short-term storage of goods placed under a customs procedure. It is being considered to place dynamic rail scales with official weighing and to build background for the operating staff. As with previous BTS constructions, the design of the new warehouse area puts emphasis on reducing the environmental impacts of the operations. The project addresses the construction of a sprinkling technology as well as the use of modern technical fluids to prevent dust spreading into the surrounding environment. The new warehouse area is expected to be put into operation by the end of 2020.

BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s., also follows the trend in the use of containers for the transport of loose substrates, and is preparing solutions that will enable their smooth use in the transshipment of goods at its workplaces in Čierna nad Tisou.

The progressive approach and support of shareholders of BUDAMAR LOGISTICS, a.s., and Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., enable our company to reflect the market environment well and, thus, to provide top-quality customer services.

**Ing. Alojz FILIPEK**  
**Technical Director**  
**BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s.**

# Centrálné komerčné pracoviská a elektronický nákladný list

ZSSK CARGO zavedením elektronického nákladného listu od **1.1.2019** umožnila zákazníkom vytvárať tieto dokumenty z akéhokoľvek miesta na Slovensku bez osobného doručovania.



Jedna zo zmien košického centrálneho komerčného pracoviska s vedúcou Jarmilou Michalkovou (sedí za stolom), zľava: Anežka Goliášová, Helena Ščurková a Attila Csapó. Foto: Dana Schwartzová.

One of the changes in Košice's central commercial workplace with its head Jarmila Michalková (sitting at the desk), from the left: Anežka Goliášová, Helena Ščurková and Attila Csapó. Photo: Dana Schwartzová.

a dodajov ostali niektoré komerčné pracoviská v pôvodných tarifných bodoch. Tieto pracoviská sú odlučené od CKP a vykonávajú činnosť aj v elektronickej komunikácii so zákazníkom.

Elektronické údaje sú sprístupnené pre zákazníka na webovej stránke ZSSK CARGO a konkrétnie je pridelenie tarifného bodu je zadefinované v TR6. Tento dokument má zákazník sprístupnený po prihlásení sa do zákazníckeho portálu v aplikácii „Tarify a predpisy“.

Začiatky spúšťania CKP neboli celkom bezproblémové. Ale možno tiež povedať, že boli svojim spôsobom zaujímavé. Museli sa vyriešiť viacero podmienky pre vznik centier ako napríklad priestory, zabezpečenie techniky pre každého zamestnanca, ktorý bol presunutý do CKP a to všetko vo veľmi krátkom čase.

- **Medzi hlavnú úlohu CKP patria činnosti pri evidovaní prepravných výkonov v oblasti nákladnej pokladnice, ako je postup spracovania nákladného listu pred uzatvorením prepravnej zmluvy, počas jej trvania a pred jej ukončením,** – hovorí ďalej J. Jančík. ZSSK CARGO pritom uskutočňuje kroky, aby CKP v budúcnosti plnili aj iné úlohy v rámci elektronizácie. Medzi ne patrí spracovanie niektorých činností pri prechode zásielok cez pohraničné prieschodové stanice, spracovanie vlečkovej agendy - Odovzdávkový list a Návratový list a iné úpravy už existujúcich komunikačných prevádzkových procesov.

Zmeny v elektronickej komunikácii, ich testovanie, overovanie, kontrolu a prenosy nastavenia komunikácie v oblasti elektronizácie nákladných listov a objednania vozňa na nakladku pripravila spoločnosť podľa požiadaviek zákazníkov. Prítom musela dbať, aby všetky zmeny splňali zákonné a medzinárodne prepravné podmienky v nákladnej železničnej preprave.

- **Z množstva zmien a doplnení sa oplatí spomenúť zjednodušenie krokov pri podaji po vytvorení nákladného listu, zapracovanie funkcie „kontrola pred podajom“, možnosť pred uzatvorením prepravnej zmluvy zo strany ZSSK CARGO vrátiť zásielku na opravu zákazníkovi po podaji,** – vymenúva novinky J. Jančík. Medzi ďalšie patrí zobrazovanie značky, ak existuje novšia správa k príslušnému NL, možnosť použitia importu NL, prikladanie príloh do NL elektronicky, stránkovanie tlače NL a príloh, doplnenie rôznych možností vyfiltrovať si zásielku, kontrola základov nakladky (ZAN) aj pred začiatkom ich platnosti, zapracovanie detailnejšieho zaznamenávanie údajov o intermodálnej jednotke a iné.

ZSSK CARGO nadálej pracuje na zdokonaľovaní elektronickej procesu v spojitosti nielen s komunikáciou so zákazníkmi, ale aj inými dopravcami. Cieľom je splňať požiadavky zákazníkov a dodržať podmienky digitalizácie v rámci medzinárodnej železničnej legislatívy Únie.

(sekcia prevádzky, prepravy a vozňovej služby)

## Central commercial workplaces and electronic consignment note

**By introducing an electronic consignment note since 1 January 2019, ZSSK CARGO has enabled customers to create these documents from any location in Slovakia without personal delivery.**

As part of the digitisation process, the company merged the freight cashier workplaces into four central commercial workplaces (CCWs), located in Košice, Žilina, Zvolen and Nové Zámky. – **These function as separate districts which are subordinate directly to the head of the centre,** – explains Jiří Jančík, Director of the Operations, Transport and Wagon Service Section, under whose responsibility CCWs come. Due to some shipments, customer requirements or a large number of submissions and deliveries, some commercial workplaces have remained at their original tariff points. These workplaces are separated from CCWs and are also involved in electronic communication with the customer. The electronic data are made available to the customer on the ZSSK CARGO website and the allocation of a specific tariff point is defined in TR6. This document is available to the customer after logging into the Customer Portal in the application “Tariffs and Regulations”.

The main duties of CCWs include activities concerning the recording of transport volumes for freight cashier purposes, such as the processing of consignment notes before the conclusion of a contract of carriage, during its term and before its termination. At the same time, ZSSK CARGO is taking steps to enable CCWs to perform other tasks within electronisation in the future, as well. These include processing some activities during the transit of consignments through border crossing stations, the processing of the siding agenda - Handover Note and Return Note, and other modifications to the existing communication operational processes.

What is worth mentioning from a number of current changes and modifications to electronic communication is the simplification of the submission steps after creating a consignment note, the incorporation of the “pre-submission check” function, the possibility for ZSSK CARGO to return the submitted consignment to the customer for rectification before the conclusion of a contract of carriage.

Operations, Transport and Wagon Service Section

# Vectrony sa osvedčujú v prevádzke



**Vectron 383.206 v čele vlaku NEx 146762 z Čiernej nad Tisou do Lúk pod Makytou prechádza vodnou nádržou Krpeľany 28. augusta tohto roku. Foto: Timotej Gruchalák.**  
**Vectron 383.206 at the head of NEx 146762 train from Čierna nad Tisou to Lúky pod Makytou passes by the dam Krpelany on August 28, this year. Photo: Timotej Gruchalák.**

**ZSSK CARGO má od konca roka 2018 v prevádzke nové moderné viacsystémové hnacie dráhové vozidlá (HDV) radu 383 Vectron. Sériu desiatich prenajatých Vectronov bola pre ZSSK CARGO dodaná postupne od začiatku decembra minulého roka do konca marca tohto roka. Zo začiatku rušne nasadili na vnútroštátnych prepravách. Bolo však potrebné vybrať prepravy na väčšie vzdialenosť - na čo kvôli rozlohe Slovenska nie je až tak veľa možností a s dostatočnou pravidelnosťou, aby sa zabezpečila kilometricky dostatočná a rentabilná prevádzka.**

Od začiatku roku 2019 boli prvé tri Vectrony nasadené na prepravy rudy z Čiernej nad Tisou do Bratislavu – Páleniska a to vlakmi 51710 a 51712 s návratom s prázdnymi súpravami do Čiernej nad Tisou ako vlaky 57175 a 67171. – **Plánovaná denná prevádzka pri týchto výkonoch je 724 km. Personálne sa na vozbe podielajú rušnovodiči z Čiernej nad Tisou, Spišskej Novej Vsi, Leopoldova a Bratislavu, -** rozoberá nasadzovanie Vectronov riaditeľ sekcie riadenia prevádzky a trakcie ZSSK CARGO František Svetkovský.

## Jazdia do Poľska, Nemecka, aj Chorvátska

Po dodaní zvyšných Vectronov koncom marca sú od apríla nasadené tri HDV 383 na vozbu medzi Štúrovom a Žilinou-Tepličkou a medzi Štúrovom a Bratislavou. Túto vozbu personálne zabezpečujú rušnovodiči z Nových Zámkov.

V pravidelných turnusoch je tak zaradených šesť Vectronov, ďalšie štyri nasadzuje ZSSK CARGO na medzinárodné prepravy. Jednako sú to prepravy dreva z Nemecka do Ružomberka-Liskovej, ale aj prepravy uhlia z poľských prístavov Gdyňa/Gdansk a Štetín do Hanísky pri Košiciach cez PPS Plaveč – Muszyna a prepravy železnej rudy z chorvátskeho prí-

stavu Bakar pri Rijeke tiež do Hanísky pri Košiciach.

Nasadenie nových HDV prinieslo zníženie potrieb starších radov, a to 131, 240 a 363. Následne sa prejavila potreba upraviť nasadzovanie HDV radu 183 na postrkovej službe. Pre postrkovanie vlakov vedených novými HDV sa z hľadiska trakčných charakteristik viac hodia rušne radov 131 či 363. Už od zavedenia GVD 2019/20 sa nahradili oba rušne radu 183 na postrkovom ramene Nižná Myšľa – Trebišov – Micháľany rušnami 131 a rovnako dva HDV 183 boli nahradené rušnami 131 na postrkovom ramene Spišská Nová Ves – Štrba – Liptovský Mikuláš.

## Slovenská špecialita

Skúsenosti s Vectronmi v prevádzke sú pozitívne. – **Vzhľadom na obsluhu a komfort týchto rušňov znamená prevádzkovanie Vectronov zjavný kvalitatívny posun,** – hodnotí nové rušne riaditeľ František Svetkovský. Ako dodáva, na Vectronoch sa vyskytujú drobné technické poruchy, väčšinou na zberačoch. To však súvisí so slovenskou špecifitou pri prechode trakčných sústav, keď je potrebné zberače stáhovať. Stiahnutie a zdvihnutie zberača trvá pritom na HDV 383 relatívne dlhšie, čo však nespôsobuje zdržanie vlakov. V spolupráci s výrobcom rušnov Siemens rieši Cargo priebežne aj túto technickú záležitosť.

## Spriahnuté Vectrony

Aktuálne v druhej polovici septembra v Bratislave prebehli skúšky pri spojení dvojice Vectronov a ich riadenia z jedného stanovišta. Tieto rušne sú konštruované na jazdu vo dvojici a v Rakúsku takto už aj jazdia. Preto chcú takúto prevádzku odkúsať a využiť aj Slováci. Ušetrili by prácu rušnovodiča, ale tiež postrk na Slanci a na Štrbe, čo sú pre firmu nemalé náklady.

# Vectrons prove reliable in operation

Since the end of 2018, ZSSK CARGO has been operating new, modern multi-system Vectron 383 locomotives. Ten leased Vectrons were delivered to ZSSK CARGO gradually from the beginning of December last year until the end of March this year. The locomotives were first deployed to be used for domestic shipments. It was necessary to choose shipments over longer distances - for which, given the area of Slovakia, there are not so many opportunities, and with sufficient regularity to ensure sufficient mileage and profitable traffic.

Since the beginning of 2019, the first three Vectrons have been deployed to transport ore from Čierna nad Tisou to Bratislava - Pálenisko by trains 51710 and 51712, with the return of empty train sets to Čierna nad Tisou as trains 57175 and 67171. – **The planned daily mileage for these shipments is 724 km. As to personnel, the carriage process involves engine drivers from Čierna nad Tisou, Spišská Nová Ves, Leopoldov and Bratislava,** – explains František Svetkovský, Director of the Operations and Traction Control Section, with regard to the deployment of Vectrons.

## They travel to Poland, Germany and Croatia

After the delivery of the remaining Vectrons at the end of March, three Vectron 383 locomotives have been deployed to carry goods between Štúrovo and Žilina-Teplička and between Štúrovo and Bratislava since April. These shipments are personally ensured by engine drivers from Nové Zámky.

Therefore, six Vectrons are deployed to serve regular journeys, and another four are used by ZSSK CARGO for international shipments. These include shipments of timber from Germany to Ružomberok-Lisková, but also shipments of coal from the Polish ports Gdynia/Gdańsk and Szczecin to Haniska pri Košiciach via the border crossing station Plaveč - Muszyna, and shipments of iron ore from the Croatian port Bakar near Rijeka to Haniska pri Košiciach.

The deployment of the new locomotives has reduced the need to use the older series, such as 131, 240 and 363. Afterwards, there occurred a need to modify the deployment of 183-series locomotives for push-pull services. In terms of traction characteristics, 131 or 363-series locomotives are more suitable for pushing trains driven by new locomotives. Since the introduction of TTT 2019/20, both 183-series locomotives on the push-pull route Nižná Myšľa - Trebišov - Michalany have been replaced with 131-series locomotives, and two 183-series locomotives have been

replaced by 131-series locomotives to serve the push-pull route Spišská Nová Ves - Štrba - Liptovský Mikuláš.

## Slovak peculiarity

The experience with Vectrons in operation is positive. – **Given the operation and comfort of these locomotives, the deployment of Vectrons is an obvious qualitative shift,** – says director František Svetkovský to assess the new locomotives. As he adds, there are minor technical defects in Vectrons, mostly in collectors. However, these are related to the Slovak peculiarity concerning the transition between traction systems when the pantographs need to be lowered. It takes 383-series locomotives a relatively longer time to retract and lift the pantograph, but this does not delay the trains. In cooperation with the manufacturer of Siemens locomotives, ZSSK CARGO is continuously working to solve this technical issue as well.

## Twin-unit Vectrons

Tests were carried out on a twin unit of Vectrons controlled from a single control point in Bratislava in the second half of September. These locomotives are designed to be operated in twinsets; in Austria they have already been used this way. That is why, we also want to test and use such operation. They would save not only the driver's work, but also push-pull operations at Slanec and Štrba, which are considerable costs for the company. The trial run of two locomotives 383 205 + 206 on the line Bratislava - Čierna nad Tisou - Leopoldov on 19 and 20 September was successful. The result will be an analysis of the whole run, but mainly of the standing starts, the setting of tractive force, the monitoring of trolley voltage and the elimination of the effects of natural conditions on line sections with a gradient. According to Mr. Svetkovský, the preliminary results appear to be positive.

## Shortening the circulation times

The operation of international transport routes with one multi-system locomotive has its unequivocal economic advantages. It saves personnel and recoupling costs and, ultimately, significantly reduces the transport times of trains pulled by Vectrons. By way of illustration, the average train travel time on the Čierna nad Tisou - Bratislava route has fallen by about five hours on average after the deployment of Vectrons.

Ladislav JANDOŠEK

Skúšobná jazda dvoch HDV 383 205+206 na trati Bratislava - Čierna nad Tisou - Leopoldov 19. a 20. septembra bola úspešná. Jej výsledkom bude analýza celej jazdy, ale hlavne rozjazdov, nastavení ďalšej sily, monitorovanie napäťia v troleji a eliminovanie vplyvov prírodných podmienok v úseku so stúpaním. Predbežné výsledky však podľa F. Svetkovského ukazujú na pozitívne ukazovatele.

## Zrýchlenie obehu

Od júla sú všetky Vectrony ZSSK CARGO homologizované okrem Česka, Rakúska, Nemecka a Polska aj v ďalších štyroch štátach: Rumunsku, Slovinsku, Chorvátsku a Maďarsku. To zvyšuje potenciál obsluhy tratí týmito HDV v širšom okruhu stredoeurópskych krajín. Záujem o nasadzovanie Vectronov na cezhraničné prepravy je už od začiatku ich pre-vádzkovania konštantne vysoký.

Obsluha medzinárodných prepravných ramien jedným viacsystémovým rušňom má svoje jednoznačné ekonomicke výhody. Šetrí sa na personále, preprahu vlaku a v konečnom dôsledku sa významne skrátili prepravné časy vlakov s Vectronmi v čele. Pre ilustráciu, priemerný čas jazdy vlakov na ramene Čierna nad Tisou - Bratislava klesol na danom úseku po nasadení Vectronov v priemere o približne päť hodín.

Ladislav JANDOŠEK



Záber zo statickej skúsky riadenia spárovaných Vectronov z jedného stanovišta v polovici septembra v Bratislave. Zľava rušňovodiči inštruktori Jaroslav Navara a Stanislav Gábor a P. Mičić zo spoločnosti Servis Siemens.

Photo from the static test of Vectron twinset controlled from single control point in Bratislava in the middle of September. From the left: engine drivers - inspectors Jaroslav Navara and Stanislav Gábor a Mr Mičić from the company Servis Siemens.

# Zmeny pri preprave zásielok pod colným dohľadom od 1. mája 2019

Do 30. apríla 2019 platilo prechodné obdobie, počas ktorého platil nákladný list (NL) CIM ako colný doklad (tranzitné vyhlásenie) s úplným osloboodením od cla pri použití zjednodušeného tranzitného režimu. To sa týkalo železničných spoločností, ktoré mali od príslušných colných orgánov povolenie zjednodušeného postupu prepravy tovaru po železnici, t. j. dopravcov, ktorí si mohli uplatniť zjednodušený tranzitný režim pri prepravách na NL CIM. Od 1. mája 2019 toto osloboodenie od cla padlo a pri preprave na NL CIM musí byť zabezpečený colný dlh, či už sa použije zjednodušený tranzitný režim alebo riadny colný režim tranzit Únie.

## Vstup cez ukrajinskú hranicu a preprava tovaru bez statusu tovaru Únie – colný režim tranzit T1

Zmeny sa týkajú najmä prepráv:

1. vstupujúcich na územie Únie cez ukrajinskú hranicu a končiacich na Slovensku, resp. tranzitujuúcich cez územie SR ďalej,
2. prepráv zásielok z územia SR, ktoré nemajú status tovaru Únie (t. j. boli dovezené a ešte nepreclené) a ktoré pôjdu v colnom režime tranzit resp. zjednodušenom tranzitnom režime.

V súvislosti s tým ZSSK CARGO ponúka možnosť zákazníkom, že colných dlh zabezpečí sama. Pre riadne a správne vyplnenie údajov pre zabezpečenie colného dlhu – výpočtu výšku colného dlhu – potrebuje vedieť colnú hodnotu tovaru. Ak bude k zásielke priložená colná faktúra – môže sa colný dlh bez problémov vypočítať. Ak však faktúra priložená nebude, je potrebné, aby zákazník colnú hodnotu tovaru sám uviedol.

Bez colnej hodnoty tovaru dopravca nemôže realizovať takúto prepravu, pokiaľ k NL CIM nebude priložené tranzitné vyhlásenie, ktorým bude colný dlh zabezpečený.

## Vývoz do krajín Dohovoru o spoločnom tranzitnom režime

Pri vývoze do krajiny Dohovoru o spoločnom tranzitnom režime (Švajčiarsko, Srbsko, Turecko, Nórsko, Island, bývalá juhoslovanská republika Macedónsko):

- ak sa výstup tovaru potvrdzuje až na vonkajšej hranici EÚ, t. j. zásielku sprevádzka doklad EAD – ide v colnom režime vývoz a priňom nie je potrebné zabezpečenie colného dlhu,
- ak sa výstup tovaru potvrdí už na colnom úrade odoslania (v odošielacej stanici), t. j. slovo EXPORT v NL CIM – tak z colného režimu vývoz prechádza do colného režimu tranzit a vtedy je potrebné zabezpečenie colného dlhu.

## Vývoz do tretích krajín

Pri vývoze do krajín mimo EÚ, pričom preprava nepôjde cez krajiny Dohovoru o spoločnom tranzitnom režime, nerozhoduje, kde bude potvrdený výstup tovaru – pri tomto vývoze nie je potrebné zabezpečenie colného dlhu.

## Preprava do Grécka a Bulharska

Problém nastal pri preprave zásielok do Grécka a Bulharska, ktoré sú smerované cez Srbsko/ Macedónsko. Aj napriek tomu, že ide o intracomunitárny obchod a colné predpisy umožňujú takúto prepravu len s dokladom T2L (potvrdené tak slovenskými ako aj maďarskými colnými orgánmi), dopravca Rail Cargo Hungaria (RCH) vydal ZAN, kde pri týchto prepravách požaduje buď zjednodušený tranzitný režim, alebo iný colný režim tranzit (T1/T2). Hoci RCH potvrdilo, že postup s dokladom T2L je možný, stále trvá na používaní colného režimu tranzit (či už zjednodušeného alebo riadneho).

V súvislosti s tým ZSSK CARGO pristúpila k používaniu zjednodušeného tranzitného režimu, pri ktorom zabezpečuje colný dlh samoodpisovaním, resp. tam kde má colných zástupcov a softvér – použitím tranzitného vyhlásenia T2.

Použitie zjednodušeného tranzitného režimu musí byť odsúhlasené pre každú prepravu. Pre súhlas je potrebné zaslať na adresu:

[almasiova.jana@zscargo.sk](mailto:almasiova.jana@zscargo.sk) nasledujúce údaje:

- stanica podája
- podacie číslo (celé vo formáte: 56 - č. stanice -2156 - pod. číslo)
- číslo vozňa
- NHM tovaru
- hmotnosť tovaru
- colná hodnota tovaru (alebo cena tovaru z faktúry)
- stanica určenia
- po ukončení prepravy - dátum dodania do stanice určenia – príp. sken NL CIM zo stanice príchodu, kde bude dátumová pečiatka alebo dátum príchodu. Dátum dodania je dôležitý pre ukončenie záruky.



Vzhľadom na to, že z Bulharska ani z Grécka nechodia informácie o príchode do stanice určenia – musí to označiť zákazník/ špedítér. V prípade, že nebude vedieť oznámiť dátum príchodu do stanice určenia, resp. nebude ochotný tak urobiť – nie je možné udeliť súhlas na použitie zjednodušeného tranzitného režimu. V tomto prípade si musí zákazník vybaťiť tranzitné vyhlásenie T2, a to vo vlastnej režii.

## Poplatok

Služba zabezpečenia colného dlhu (či už pri použití colného režimu tranzit T1, T2 alebo zjednodušeného tranzitného režimu) je spoplatnená poplatkom DP 8236, ktorý je uverejnený v tarife TR 1 a mal by byť aktívny od 1.1.2020.

(sekcia prevádzky, prepravy a vozňovej služby)

# Changes in shipments under customs supervision since 1 May 2019

Until 30 April 2019, there was a transitional period during which the CIM consignment note was valid as a customs document (transit declaration) with full exemption from customs duties under a simplified transit procedure. This was the case of railway companies which were authorised by the competent customs authorities to apply a simplified procedure for the carriage of goods by rail, i.e. carriers which were authorised to apply a simplified transit procedure for shipments based on a CIM consignment note. Since 1 May 2019, such exemption from customs duties have no longer been applied, and for any shipment based on a CIM consignment note the customs debt must be secured, whether a simplified transit procedure or a standard Union transit procedure is applied.

## Entry through the Ukrainian border and the carriage of non-Union goods - T1 procedure

The changes relate in particular to shipments:

1. entering the territory of the Union through the Ukrainian border and ending in or transiting through Slovakia;
2. shipments of non-Union goods from the territory of the Slovak Republic (i.e. those which have been imported, but have not been cleared through the customs yet) and which will be under a customs transit procedure or a simplified transit procedure.

In this respect, ZSSK CARGO offers its customers the possibility for the customs debt to be secured by ZSSK CARGO itself. To properly



and correctly fill in the data to secure the customs debt - to calculate the amount of the customs debt - it needs to know the customs value of the goods. If the shipment is accompanied by a customs invoice - the customs debt can be calculated without any problems. However, if no invoice is enclosed, it is necessary that the customer himself state the customs value of the goods.

Without the customs value of the goods, the carrier cannot carry out such shipment unless the CIM consignment note is accompanied by a transit declaration securing the customs debt.

## Exports to the countries that are party to the Common Transit Procedure Convention

When exporting goods to a country which is party to the Common Tran-

sit Procedure Convention (Switzerland, Serbia, Turkey, Norway, Iceland, the former Yugoslav Republic of Macedonia):

- if the exit of goods is confirmed at the external border of the EU, i.e. the consignment is accompanied by an EAD document - it goes under the export procedure and there is no need to secure a customs debt;
- if the exit of goods is already confirmed at the customs office of departure (at the dispatch station), i.e. the word EXPORT is entered in the CIM consignment note - the goods go from the export procedure to the transit procedure and then it is necessary to secure the customs debt.

## Exports to third countries

When exporting goods to non-EU countries, while the transport does not go through the countries that are party to the Common Transit Procedure Convention, it is irrelevant where the exit of goods is confirmed - there is no need to secure the customs debt for such exports.

## Carriage to Greece and Bulgaria

There are problems in the carriage of goods to Greece and Bulgaria that are routed through Serbia / Macedonia. Although it is an intra-Community trade and customs regulations allow such shipments only with a T2L document (confirmed by both the Slovak and Hungarian customs authorities), Rail Cargo Hungaria (RCH) has issued a ZAN requiring either a simplified transit procedure or another transit procedure (T1/T2) for such shipments. Although RCH has confirmed that the T2L procedure is possible, it still insists on the application of a transit (whether simplified or ordinary) procedure.

In this respect, ZSSK CARGO has elected to use a simplified transit procedure, where it secures the customs debt by writing it off, or where it has customs agents and software - by using the T2 transit declaration. The use of a simplified transit procedure must be approved for each shipment. To get such consent, the following data should be sent to: [almasiova.jana@zscargo.sk](mailto:almasiova.jana@zscargo.sk):

- station of dispatch
- dispatch number (whole format: 56 - station no. -2156 - dispatch no.)
- wagon number
- Goods NHM
- Goods weight
- Goods customs value (or the value of goods invoiced)
- station of destination
- after the end of transport - the date of delivery to the destination station - or a scanned copy of the CIM consignment note from the station of arrival, bearing a date stamp or the date of arrival. The delivery date is important for terminating the guarantee.

Since no information concerning arrival at the destination station comes from Bulgaria and Greece - this must be reported by the customer/forwarder. If they are unable or unwilling to report the date of arrival at the destination station, it is not possible to authorise the use of a simplified transit procedure. In this case, the customer must obtain a T2 transit declaration himself.

## Charge

The customs debt security service (whether using the T1, T2 transit procedure or the simplified transit procedure) is subject to DP 8236 charge, which is published in the TR 1 Tariff and should be active from 1 January 2020.

(Operations, Transport and Wagon Service Section)

# Vozia nové luxusné autá aj šrot

Bratislavské stredisko prevádzky (SP) patrí k najväčším spomedzi štyroch stredísk v ZSSK CARGO. Tento prívlastok sa nezmenil ani po tom, ako vlane časť obvodu pribudla k Žiline. Jedinečné postavenie mu patrí aj pre susedstvo s troma štátmi. Obslužnosť v nákladnej doprave vykonáva na hraniciach s Maďarskom, Českom a Rakúskom až v siedmych pohraničných priechodových staniciach. Svoje sídlo má SP v obvode železničnej stanice Bratislava východ, odkiaľ svoju činnosť riadi prostredníctvom vysunutých pracovísk.



Prednosta Strediska prevádzky Bratislava Dušan Vítek.

Head of the Bratislava Operations Centre Dušan Vítek.

Hranice obvodu SP tvoria vchodové návestidlá železničných staníc Nové Mesto nad Váhom, Sklené pri Handlovej, Chynorany, Lužianky, Šurany a Štúrovo. Ďalšie hranice obvodu strediska tvoria železničné stanice na štátnej hranici a sú to Devínska Nová Ves, Bratislava Petržalka, Kúty, Skalica na Slovensku, Rusovce, Komárno a Štúrovo.

– Počtom obvodov prevádzky (OP) patríme k najväčším, – konštatuje prednosta SP Bratislava Dušan Vítek. – Len v Bratislave sú štyri. Na východnom sú dva, keďže je tu aj pohraničná priechodová stanica, ďalej sú to Bratislava ÚNS (ústredná nákladná stanica) a Pálenisko.



Vozmajster Peter Poročák v Devínskej Novej Vsi, kde vlaky vozia najmä autá.

Wagon master Peter Poročák in Devínska Nová Ves, where trains mainly carry cars.

Ďalšie OP sú v Kútoch, Devínskej Novej Vsi, Trnave, Nových Zámkoch a Štúrove. Obvody vozňovej služby máme dva, v Bratislave a Nových Zámkoch. V Nových Zámkoch pribudlo začiatkom roka aj ďalšie pracovisko a to CKP - centrálne komerčné pracovisko. A trinásťtu pracovísk uzatvára bratislavský obvod vlakových čiat, – upresnil počty pracovísk prednosta.

– Už dlhodobo máme výrazný podstav ľudí, – hovorí koordinátorka prepravných činností Viera Balážová. Málo ľudí je v pracovných pozíciách sprievodca, vlakvedúci a vozmajster, ktoré sú nosnými profesiami obvodu a to im spôsobuje vrásky na čele už dlhší čas. – Už niekoľko rokov je obrovský problém obsadiť aj ďalšie profesie, a to najmä v okolí hlavného mesta. Chýbajú aj referenti technickej kancelárie či vozňovo-prepravní pracovníci, – upresnil informácie šef strediska.

## Tri automobilky v obvode

Aj napriek pretrvávajúcim problémom so zamestnanosťou sa v bratislavskom SP darí plniť všetky činnosti a požiadavky. Najväčším objemom výkonov sa môžu pochváliť najmä pri vozbe pravidelných komodít, ktoré sa v jednotlivých obvodoch prevádzky líšia. Najvýznamnejšie prepravy spomenieme v OP Devínska Nová Ves, kde sú to jednoznačne autá, o ktorých pravidelnosť sa stará Volkswagen. Ropné výrobky Slovnaftu a ich preprava zamestnáva najviac kolegov v Bratislave ÚNS. Železná ruda a pelety zase v bratislavskom Pálenisku.

V trnavskom obvode je v hlavnej úlohe tiež automobilová preprava. Vozia sa Land Rovery z Lužianok a z trnavskej automobilky zase Peugeoty. Novozámočania majú dlhodobo na vrchole rebríčka objemov komodít výrobky chemického priemyslu, ktoré produkuje Duslo Šaľa. A v celom obvode bratislavského strediska prevádzky sa takmer na dennej báze nakladá šrot.

– Neustále pracujeme aj na zlepšení elektronickej komunikácie so zákazníkmi, keďže tento rok sme zaviedli elektronický podaj a dodaj vozňových zásielok a vzniklo centrálne komerčné pracovisko v Nových Zámkoch, – informuje prednosta.

Dana SCHWARTZOVÁ  
Foto: SP Bratislava



V centrálnom komerčnom pracovisku Nové Zámky pracuje 13 zamestnancov pod vedením vedúcej Magdalény Madiovej (v strede). V zmene sme zastihli aj komerčné pracovníčky Danielu Labaiovú (vľavo) a Luciu Zajíčkovú.

The Nové Zámky central commercial office employs a total of 13 employees, who are managed by manager Magdaléna Madiová (middle). Commercial workers Daniela Labaiová (left) and Lucia Zajíčková caught working in a shift.



Anton Bučko pri technickej kontrole vlaku v stanici Bratislava východ.

Anton Bučko during the technical inspection of a train at the Bratislava východ station.

## They carry new luxury cars and scrap

The Bratislava Operations Centre (OC) is one of the largest of the four centres at ZSSK CARGO. This attribute did not change even after a part of the district was allocated to the Žilina centre last year. Its unique position is also attributable to its neighbourhood with three states. It operates freight transport at the borders with Hungary, the Czech Republic and Austria, including seven border crossing stations. The OC is headquartered within the district of the railway station Bratislava východ, from where it manages its activities through extended workplaces.

The boundaries of the OC are formed by the entrance signalling equipment of the railway stations Nové Mesto nad Váhom, Sklené pri Hlavovej, Chynorany, Lužianky, Šurany and Štúrovo. The other boundaries of the centre district are formed by railway stations on the state border, namely by the railway stations Devínska Nová Ves, Bratislava Petržalka, Kúty, Skalica na Slovensku, Rusovce, Komárno and Štúrovo.

- According to the number of operational districts (OD), we are one of the largest, - states the Head of the OC Bratislava, Dušan Vítek. - Only in Bratislava there are four operational districts. There are two on the east, as there is also a border crossing station, then there are the Bratislava ÚNS (central freight station) and the Pálenisko operational district. The other ODs are in Kúty, Devínska Nová Ves, Trnava, Nové Zámky, Štúrovo. We have two wagon service districts, one of them being located in Bratislava and the other in Nové Zámky. At the beginning of the year, another workplace was set up in Nové Zámky, namely the central commercial office (CCO). And the last but not the least of the thirteen workplaces is the Bratislava train crews district, - explained Mr. Vítek with respect to the number of workplaces.

We have been significantly undermanned for a long time, - says transport operations coordinator Viera Balážová. There are few people employed as conductors, coach foremen, wagon masters, who are the

main professions of the districts, and this has been causing wrinkles on their foreheads for a long time. - For several years it has also been a huge problem to fill other professions, especially in the vicinity of the capital. Technical office staff members and wagon transport workers are also missing, - explained Mr. Vítek.

### Three car factories in the district

Despite the persisting employment problems, the Bratislava OC has managed to perform and meet all activities and requirements. They can boast the greatest transport volumes especially in the carriage of regular commodities, which vary in the individual operational districts. It should be mentioned that the greatest transport volumes are achieved in the operational district Devínska Nová Ves, where the transported commodity is unequivocally cars which are regularly delivered by Volkswagen. Slovnaft petroleum products and their transport constitute the major workload for our colleagues in the Bratislava ÚNS (central freight station). Iron ore and pellets are pivotal in the operational district Bratislava Pálenisko.

In the Trnava district, the main role is also played by car shipments. Land Rovers are transported from Lužianky and Peugeots from the car factory near Trnava. In the Nové Zámky district, top transport volumes have long been attributable to shipments of chemical products produced by Duslo Šaľa. And in the whole district of the Bratislava operations centre, scrap is loaded almost on a daily basis. - We have also been constantly working to improve electronic communication with customers, as this year we have introduced electronic submission and delivery of wagon shipments and central commercial offices have been set up in Nové Zámky, - Mr. Vítek.

Dana SCHWARTZOVÁ  
Photo: Bratislava OC

# Tento rok je poznačený výrazným výpadkom prepráv

Vybraných manažérov ZSSK CARGO sme osloвиili, aby zhodnotili prvého osem mesiacov tohto roka z pohľadu činností, ktoré vykonáva ich organizačná zložka. Pýtali sme sa tiež, ako sa ich práce dotkla stagnácia v hutníctve a ako sa snažia výpadky v pláne nahradíť.



**JIŘÍ JANČÍK**  
riaditeľ sekcie  
prevádzky, prepravy  
a vozňovej služby

Recesia v hutníctve poznačila nielen plnenie plánov prepráv našich najdôležitejších komodít. Súčasne veľmi nepriaznivo sme pocitili vysoký pokles prepráv surovín na najdlhšie prepravné vzdialenosť a na našej najvyťaženejšej trati, ktorou je širokorozchodná trať z Maťoviec do Hanisku pri Košiciach. Viazne dovoz prvotných surovín pre metalurgické kombináty a následne je vo vý-

raznom sedle aj produkcia železiarskych podnikov. Najvýraznejší pokles prepráv zaznamenal jednoznačne východ Slovenska. Iróniou osudu postihol pokles výkonov predovšetkým oblasti, kde stále ešte máme dostaok zamestnancov. Tam, kde potrebujeme

doslova každú ruku a kde pociťujeme výrazný nedostatok disponibilnej pracovnej sily, tam celkový objem prepráv nepoklesol až tak výrazne. Zmierňiť nepriaznivé dopady na hospodárenie našej firmy je možné len maximálnou úsporou nákladov. Ekonomicke hospodárenie so zamestnancami, rozumné používanie prekážok v práci, úplné rušenie neproduktívnych výkonov vzhľadom na momentálnu situáciu v prevádzke a úpravy technológií na výkon prác so zniženým stavom zamestnancov - to sú možnosti na úsporu nákladov a na zlepšenie celkovej situácie firmy.



**FRANTIŠEK SVETKOVSKÝ**,  
riaditeľ sekcie  
riadenia prevádzky  
a trakcie

V septembri nastáva určité oživenie v prepravách, máme hlásené zvýšené objemy prepráv rudných vlakov do Čiech. Třinecké železáry napríklad požiadali o naplnenie plánovaných kvót v septembri v objeme 290 tisíc ton rudy, v októbri sa počíta tiež s tým istým objemom. Znamená to zabezpečiť dodávku minimálne ôsmich vlakov denne. Z potreby realizovať za-

## This year is marked by a significant decline in transport volumes

We have asked selected ZSSK CARGO managers to evaluate the first eight months of this year in terms of the activities performed by their organisational units. We have also asked them how their work was affected by the stagnation in the metallurgical industry and how they are trying to make up for the losses, when compared to the plan.

**Jiří Jančík**

**Director of the Operations, Transport and Wagon Service Section**

It is not only the fulfilment of the planned transport volumes of our most important commodities that was affected by the recession in the metallurgical industry. We also experienced a very significant decrease in the transport of raw materials over longest transport distances and on our busiest line, which is the broad-gauge railway from Maťovce to Haniska pri Košiciach. Imports of raw materials for metallurgical plants had fallen and, consequently, the production of steel companies also saw a significant decline.

The largest decrease in transport volumes was unequivocally recorded in eastern Slovakia. The irony of fate is that the decline in transport volumes most affected the regions where we still have enough staff. In the region where we literally need every hand and where we are faced with a significant shortage of labour force, the overall transport volume did not decrease so much. Mitigating the adverse impacts on the economy of our company is possible only with maximum cost savings. Cost-efficient man-

agement of employees, sensible use of obstacles at work, cancellation of all unproductive functions with regard to the current situation in operations and the adaptation of technologies to perform work with reduced staff - these are the possibilities for saving costs and improving the overall situation of the company.

**František Svetkovský,**

**Director of the Operations and Traction Management Section**

In September there is a certain recovery in transport volumes, increased volumes of transport of iron ore to the Czech Republic have been reported to us. For example, Třinecké železáry has requested the fulfilment of the planned quotas in September, amounting to 290 thousand tonnes of iron ore, with the same volume being expected in October. This means delivering at least eight trains a day. The need to carry out the contracted and ordered shipments implies that since mid-September, it has been more difficult to provide drivers with a 60% wage reimbursement. In addition, we register a shortage of staff at workplaces in the regions of Žilina and especially Bratislava.

However, this scenario of a possible increase in transport volumes was envisaged to some extent. Individual measures were taken on the condition that if transport orders temporarily increase, the company will, of course, fulfil them. And we will have to temporarily regulate the operating restrictions aimed at saving the personnel costs.

kontrahované a objednané prepravy vyplýva, že je ľažšie zabezpečovať u rušňovodičov od polovice septembra prekážku s preplatením 60% mzdy. Navyše evidujeme podstav personálu na pracoviskách v regiónoch Žilina a najmä Bratislava.

S týmto scenárom možného nárastu prepráv sa ale do určitej miery počítalo. Jednotlivé opatrenia sa prijímali s podmienkou, že ak sa prechodne zvýšia objednávky na prepravu, tak ich firma samozrejme bude realizovať. A obmedzenia v prevádzke, ktoré majú šetriť osobné náklady, budeme musieť prechodne regulovať.



**MICHAL FAZEKAŠ**  
**riaditeľ sekcie**  
**Východoslovenské**  
**prekladiská**

V období od januára do augusta 2019 sa v sekcií VSP preložilo o 1602 vozňov, resp. 108 tisíc ton tovaru viac ako v roku 2018. Pokles výkonov sme zaznamenali od druhej polovice júna tohto roka. Najväčší výpadok výkonov sme zaznamenali pri preprave tovarov z Ukrajiny do U. S. Steel Košice cez PPS Užhorod – Maťovce. Celkový plán dobetu tovaru cez PPS Čop – Čierna nad Tisou bol za prvých osem mesiacov takmer 4,6 milióna ton, z čoho došlo len niečo vyše štyroch miliónov. Oproti plánu je to plnenie na necelých 88%.

Celkový plán dobetu tovaru cez PPS Užhorod - Maťovce bol za mesiac január až august 4,9 milióna ton z čoho došlo len 4,22 milióna ton. V roku 2018 za rovnaké obdobie došlo 5,26 milióna ton. Dobeh záťaže je nerovnomerný, preto zabezpečenie prevádzky vyžaduje vysoké nasadenie jednak vedúcich zamestnancov, ako aj pre-

vádzkových zamestnancov. Najdôležitejší ukazovateľ pre nás je pobyt širokorozchodných vozňov, za ktoré sú poplatky na území SR. Tieto vozne po príchode priebežne monitorujeme a prednostne manipuluje podľa prevádzkovej situácie.



**ĽUBOMÍR KUŤKA**  
**člen predstavenstva**  
**a riaditeľ úseku**  
**služieb železničných**  
**koľajových vozidiel**

Nastavené ukazovatele sa nám v súčasnosti v prevažnej miere darí plniť. Výrazným spôsobom prekračujeme plán tržieb z externého prostredia. Nedarí sa nám plniť plán hlavných opráv, kde sa náklady kapitalizujú, čo má dopad i na plnenie podnikateľského plánu. Veďme však, že do konca roka plány splníme. Najväčší výpadok v oblasti prepráv nastal na širokom rozchode z Matoviec do Haniskej pri Košiciach. Tu ZSSK CARGO vykonáva prepravy hnacími dráhovými vozidlami (HDV) radu 125.8 a širokorozchodnými vozňami. Tento rad HDV predstavuje iba 8% zo všetkých prevádzkovaných HDV, potrebných na zabezpečenie vozby. Celkovo môžeme konštatovať, že nás útvar je zasiahnutý krízou iba v minimálnom rozsahu.

Výpadky spôsobené nižším nábehom kilometrických prebehov HDV sa snažíme vyplniť zvýšenými výkonomi pre Železničnú spoločnosť Slovensko (ZSSK), ktorej sme ponúkli naše voľné kapacity. Tiež sme presunuli časť kapacít z oblasti rušňového hospodárstva do vozňového. Výpadky v oblasti opráv nákladných vozňov plne nahradzame výkonomi pre externé prostredie. (Ij)

#### **Michal Fazekáš**

#### **Director of the East Slovak Transshipment Yards**

From January through August 2019, the East Slovak Transshipment Yards transshipped 1,602 wagons or 108 thousand tonnes of goods more than in 2018. We have seen a decline in transport volumes since the second half of June this year. The largest decline was recorded in the transport of goods from Ukraine to U.S. Steel Košice via the border crossing station Uzhhorod - Maťovce.

The total planned volume of goods to be transported via the border crossing station Chop - Čierna nad Tisou in the first eight months was almost 4.6 million tonnes, of which volume only slightly more than four million tonnes were transported. Compared to the plan, the fulfilment is less than 88%.

The total planned volume of goods to be transported via the border crossing station Uzhhorod - Maťovce from January through August was 4.9 million tonnes, of which volume only 4.22 million tonnes were transported. During the same period in 2018 the transported volume was 5.26 million tonnes.

As shipments of goods are uneven, the operations require a high number of both managerial and operational staff. The most important indicator for us is the stay of broad-gauge wagons for which charges are paid in the Slovak Republic. These wagons are continuously monitored upon arrival and preferably handled according to the operating situation.

#### **Ľubomír Kuťka**

#### **Member of the Board of Directors and Director of the Rolling Stock Services Division**

Currently, we are able to meet the set indicators to a large extent. We have significantly exceeded the plan of external revenues. We have not succeeded in fulfilling the major repairs plan where the costs are capitalised, which also has an impact on the business plan. However, we believe that we will meet the plans by the end of the year.

The largest decline in transport volumes was recorded on the broad-gauge line from Maťovce to Haniska pri Košiciach. Here, ZSSK CARGO carries out shipments employing locomotives of 125.8 series and broad-gauge wagons. This locomotive series represents only 8% of all locomotives ordered by the operations section which are required for the carriage of goods. In general, we can say that our organisational unit has been hit by the crisis to a minimum extent only.

We are trying to make up for the losses caused by lower mileages travelled by locomotives by increasing transport volumes for Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK), to which we have offered our free capacities. We have also redeployed part of the capacities from locomotives management to wagons management. Losses in wagon repairs have been fully compensated by external transport volumes.

(Ij)

# Viac chémie, menej rudy a kovov

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) prepravila za osiem mesiacov roka 2019 takmer 21 miliónov ton tovaru, čo je oproti plánu menej o 2 milióny ton (-8,8%), medziročný pokles predstavuje 1,9 milióna ton (-8,3%).

V porovnaní s plánom najvyšší nárast spoločnosť eviduje v komodite chémia (+80 tis. ton) hlavne vďaka vývozu hnojív a v komodite potraviny (+50 tis. ton), kde vzrástol vývoz a tranzit obilníň. Najvýznamnejší pokles oproti plánu zaznamenala firma v komodítach železná ruda (-1,238 mil. ton) a kovy (-604 tis. ton) ako dôsledok prebytku lacnejšej čínskej ocele na svetových trhoch. Pod tento pokles sa podpísali aj niekoľkomesačné výluky na širokorozchodnej trati.

Pokračuje trend rastu dovozu zámorského uhlia a železnej rudy cez jadranské, no najmä baltské prístavy. Logistiku týchto prepráv zabezpečuje v celej trase ZSSK CARGO, čo kladie značné nároky na zabezpečenie železničných vozňov, rušňov i personálu.

V súvislosti s vysokou mierou závislosti výkonov firmy na prepravách pre hutníctvo eviduje firma od začiatku roka nielen zníženie prepráv surovín pre oceliarne, ale aj prepráv ich produkcie. Pokles sa začal prejavovať v máji a pokračuje. Podľa dostupných informácií nie je možné očakávať v najbližšom období zmenu situácie na trhu s oceľou.

(sekcia marketingu)

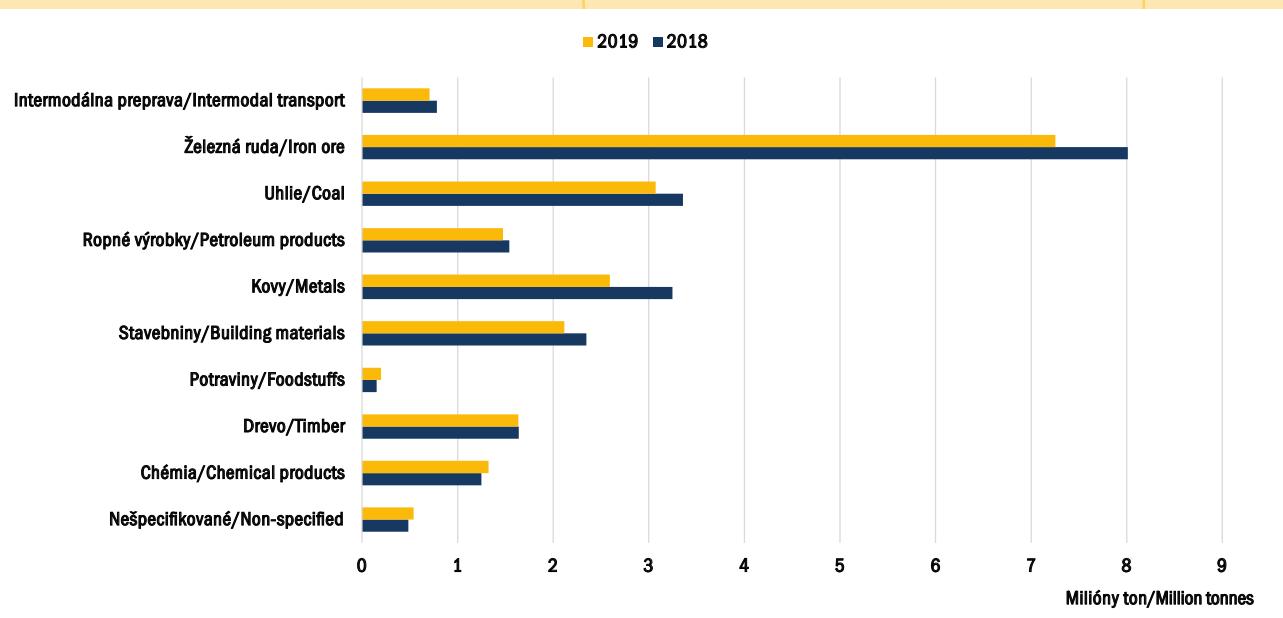
## Porovnanie objemu prepravy ZSSK CARGO v tonách.

Comparison of ZSSK CARGO transport volumes in tonnes.

Komodita/Commodity	1 - 8 / 2018	1 - 8 / 2019	Rozdiel/Difference 19 - 18	% Zmena/Change
Nešpecifikované/Non-specified	484 845	539 657	54 812	11,3%
Chémia/Chemical products	1 248 761	1 322 761	73 999	5,9%
Drevo/Timber	1 639 586	1 635 733	-3 853	-0,2%
Potraviny/Foodstuffs	153 103	198 968	45 866	30,0%
Stavebniny/Building materials	2 346 060	2 117 364	-228 696	-9,7%
Kovy/Metals	3 246 942	2 592 220	-654 722	-20,2%
Ropné výrobky/Petroleum products	1 541 255	1 474 662	-66 593	-4,3%
Uhlie/Coal	3 357 605	3 072 169	-285 436	-8,5%
Železná ruda/Iron ore	8 010 826	7 254 430	-756 396	-9,4%
Intermodálna preprava/Intermodal transport	782 206	705 733	-76 473	-9,8%
<b>CELKOM/TOTAL</b>	<b>22 811 188</b>	<b>20 913 697</b>	<b>-1 897 492</b>	<b>-8,3%</b>

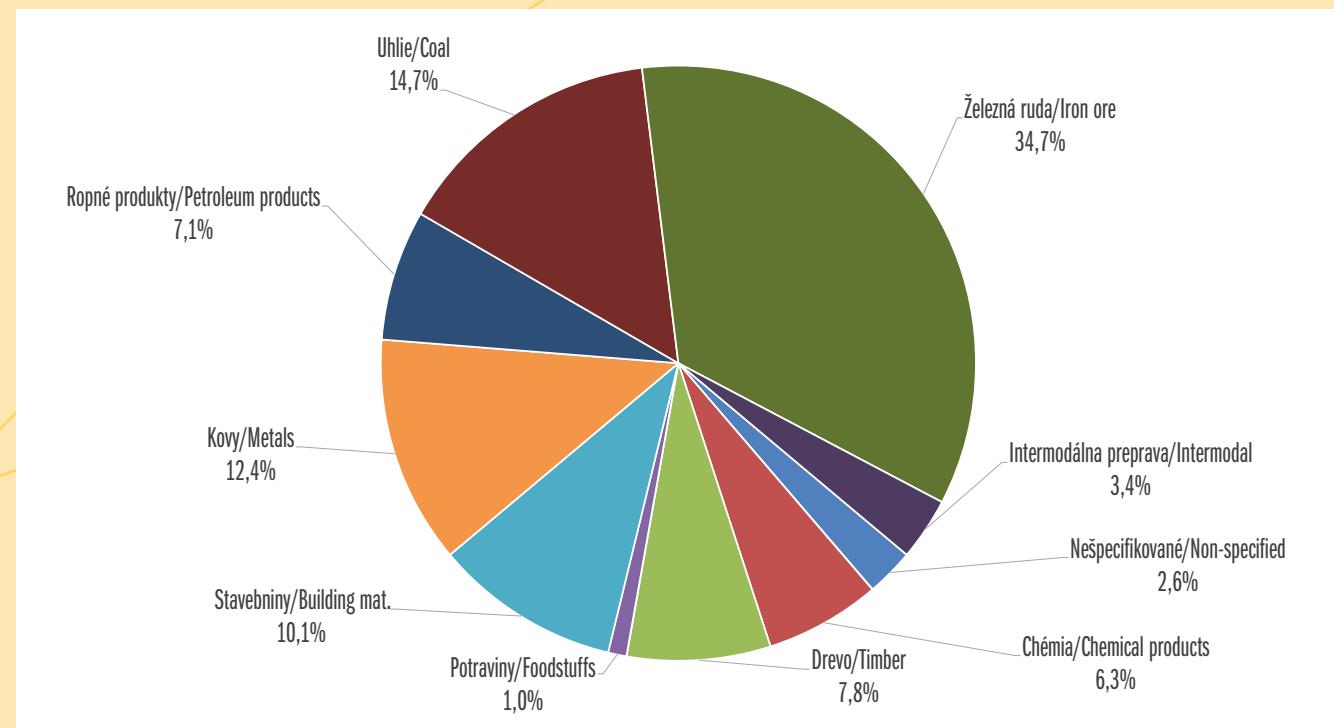
## Porovnanie objemu prepráv ZSSK CARGO za január až august 2018 a 2019 podľa komodít.

Comparison of ZSSK CARGO transport volumes during months January - August in 2018 and 2019 by commodities.



### Komoditná štruktúra prepráv ZSSK CARGO za osem mesiacov 2019.

Commodity structure of the ZSSK CARGO transport volumes for eight months in 2019.



## More chemical products, less iron ore and metals

**Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO) transported almost 21 million tonnes of goods during 8 months in 2019, which is 2 million tonnes (-8.8%) less than the plan, representing a year-over-year decline of 1.9 million tonnes (-8.3%).**

Compared to the plan, the company recorded the highest increase in the commodity of chemicals (+80 thousand tonnes) mainly thanks to exports of fertilisers, and in the commodity of foodstuffs (+50 thousand tonnes) where the exports and transit of cereals rose.

Compared to the plan, the most significant decrease was recorded by the company in the commodities of iron ore (-1.238 million tonnes) and metals (-604 thousand tonnes) as a result of oversupplies of cheaper Chinese steel in the global markets. A few months of closures on the broad-gauge railway also contributed to this decrease.

The trend of increasing imports of overseas coal and iron ore through the Adriatic ports, but especially the Baltic ones, still continues. The logistics of these shipments is ensured along the whole route by ZSSK CARGO, which places considerable demands on the provision of wagons, locomotives and staff.

In connection with the high degree of dependence of the company's transport volumes on shipments for the metallurgical industry, the company has been recording not only lower transport volumes of raw materials for steel works, but also lower transport volumes of their products since the beginning of the year. The decline has been seen since May and still continues. According to the information available, the situation in the steel market cannot be expected to change in the near future.

(Marketing Section)

# Poskytovanie služieb ECM pre viacerých zákazníkov

ZSSK CARGO je najväčším poskytovateľom ECM (Entity in Charge of Maintenance - subjekt zodpovedný za údržbu) na Slovensku. V súčasnosti je certifikovaným subjektom pre takmer 12 tisíc nákladných vozňov, ktoré sú registrované v Národnom registri vozidiel spravovanom Dopravným úradom.

ZSSK CARGO získala 21. marca 2013 pri certifikácii dve osvedčenia. Prvým je osvedčenie subjektu zodpovedného za údržbu a druhé zastrešuje funkcie údržby. Firma každoročne predkladá certifikačnému orgánu ročnú správu ECM a podrobuje sa dohľadovým auditom.

Vlaňajšia recertifikácia zabezpečila novú platnosť osvedčení a to do 21. marca 2023 s podmienkou kontrolných auditov raz ročne.

ZSSK CARGO je tvorcom predpisu Systém údržby nákladných vozňov (SÚNV), ktorý bol certifikačným orgánom akceptovaný v plnom rozsahu a tento predpis je záväzný aj pre zákazníkov, ktorým ECM služby poskytuje.

## Hlavným cieľom je bezpečnosť železničnej dopravy

Subjekt ECM ZSSK CARGO musí zabezpečovať riadenie údržby každého vozňa, riadenie a monitorovanie činnosti ich opráv tak, aby každý nákladný vozeň po oprave - pripravený do prevádzky bol v bezpečnom stave.

### ZSSK CARGO ponúka:

1. Poskytovanie výkonu funkcií ECM
  - Rozvoj údržby
  - Riadenie údržby vozňového parku
  - Poskytovanie údržby
2. Pristúpenie k predpisu Systém údržby nákladných vozňov

### Výhody poskytovania výkonu ECM:

- kompetentné poskytovanie funkcií ECM v súlade s legislatívou
- implementácia predpisu Systém údržby nákladných vozňov na vozne partnera
- vykonávanie technických kontrol expertmi ZSSK CARGO
- poskytovanie údržby realizovanej vo vlastných dielňach a mobilným servisom.

Zároveň nás partner získava aj podporu ZSSK CARGO v styku s Dopravným úradom a certifikačným orgánom ECM.

Bez prideleného subjektu ECM nesmie byť prevádzkovaný žiadny nákladný vozeň a od mája tohto roku legislatíva nariadiuje ECM pre všetky koľajové vozidlá (HDV, osobné vozne a iné – do roku 2021 trvá prechodné obdobie).

(sch)  
Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



# Providing ECM services to several customers

ZSSK CARGO is the largest ECM (Entity on Charge on Maintenance) in Slovakia. It is currently a certified ECM for nearly 12,000 freight wagons registered in the National Rolling Stock Register kept by the Transport Authority.



On March 21, 2013, ZSSK CARGO obtained two certificates within the certification process, the former being an entity in charge of maintenance certificate and the latter covering the maintenance functions. Each year the company submits an ECM annual report to the certification body and is subject to surveillance audits.

Last year's re-certification ensured the new validity of the certificates until March 21, 2023, subject to inspection audits once a year.

ZSSK CARGO has developed the Freight Wagons Maintenance System

regulation, which has been fully accepted by the certification body and is also binding on customers to whom we provide ECM services.

## The main objective is the safety of rail transport

Being an ECM, ZSSK CARGO is responsible for managing the maintenance of each wagon, managing and monitoring wagon repairs so that each repaired wagon is ready for being operated in a safe condition.

### ZSSK CARGO offers:

1. Performance of the ECM functions
  - Maintenance development
  - Fleet maintenance management
  - Provision of maintenance
2. Admission to the Freight Wagon Maintenance System regulation.

### Advantages of the provision of the ECM functions

- competent provision of the ECM functions in accordance with the legislation
- implementation of the Freight Wagon Maintenance System regulation for the partner's wagons
- conduct of technical inspections by ZSSK CARGO experts
- maintenance provision function performed in-house (in own repair workshops) and by means of the mobile service.

In addition, our partner also receives support from ZSSK CARGO in communication with the Transport Authority and the ECM certification authority.

No freight wagon may be operated without an assigned ECM, and since May this year the legislation requires an ECM for all rolling stock (motive power units, coaches, etc. - the transitional period lasts until 2021).

## Vynikajúca správa o znižovaní hluku

Koncom septembra schválila Výkonná agentúra pre inovácie a siete (INEA) žiadosť ZSSK CARGO na čerpanie finančného príspevku v celkové sume vyše 512 tisíc eur na prestrojenie brzdových klátikov na nákladných vozňoch pre zníženie hladiny hluku.

ZSSK CARGO si pomocou príspevku môže znížiť náklady na prestrojenie brzdových klátikov na nákladných vozňoch, ktoré je potrebné v súvislosti s legislatívnymi zmenami (znižovanie hluku), platnými už od roku 2020, resp. 2024.

Podľa plánu ZSSK CARGO ide celkom o 2 050 vozňov, ktoré budú spĺňať legislatívnu technickú špecifikáciu interoperability (TSI) HLUK a ich brzdové ústrojenstvo bude prestrojené na kompozitné klátiky typu LL v období rokov 2019 a 2020.

V súčasnosti sa spoločnosť pripravuje na implementáciu, teda zabezpečí prestrojovanie jednotlivých vozňov, tak aby splňali legislatívnu TSI HLUK. Do tohto projektu už budú zapojené aj opravovne nákladných vozňov. Vzhľadom na náročnosť administratívneho spracovania a dodržania všetkých podmienok na podaj žiadosti mala ZSSK CARGO možnosť uchádzať sa o tento finančný príspevok vstupom do konzorcia viacerých spoločností, ktoré riadila konzultačná spoločnosť WELCOMEUROPE.

Žiadosť bola odoslaná do Európskej komisie - Výkonnej agentúry pre inovácie a siete v polovici apríla tohto roku.

Miroslav BUC

sekcia hospodárenia s nákladnými vozňami

## Great news about noise reduction

At the end of September, the Innovation and Networks Executive Agency (INEA) approved ZSSK CARGO's application for a financial contribution of more than EUR 512,000 towards replacing brake blocks on freight wagons to reduce the noise levels.

Thanks to the contribution, ZSSK CARGO can reduce the costs of replacement of brake blocks on freight wagons, which is necessary in connection with the legislative changes (noise reduction) which will come into force as of 2020 and 2024, respectively.

According to the ZSSK CARGO plan, such changes include a total of 2,050 wagons that will comply with the legislation concerning NOISE technical specifications for interoperability (TSI), and their braking system will be re-equipped with LL composite blocks between 2019 and 2020.

At present, the company is preparing for the implementation, i.e. for remaking the individual wagons so that they comply with the TSI NOISE legislation. Wagon repair workshops will also be involved in this project. Given the demanding nature of administrative processing and compliance with all the conditions for filing an application, ZSSK CARGO had the opportunity to apply for this financial contribution by joining a consortium of several companies managed by the consulting company WELCOMEUROPE.

The application was sent to the European Commission - Innovation and Networks Executive Agency in mid-April this year.

Miroslav BUC

Freight Wagons Operations Section

# Nehodové vlaky sú vždy pripravené na zásah

ZSSK CARGO disponuje nehodovými pomocnými prostriedkami (NPP) v piatich mestách na Slovensku. Technický a personálny potenciál na odstraňovanie následkov železničných nehôd je sústredený v Bratislave, Žiline, Zvolene, Čiernej nad Tisou a v Haniske pri Košiciach, kde sú NPP na prípadne odstraňovanie nehôd na širokorozchodnej trati.

NPP sú v rušňových depách pripravené na profesionálny zásah v hodinej dennej či nočnej hodine, to znamená 365 dní v roku a 24 hodín denne. Platí to pre nehodové vlaky a posádky v Bratislave, Zvolene a Žiline, v dvoch depách na východe Slovenska sú možnosti nasadenia obmedzené na stanovený pracovný čas a pohotovostné služby. – Vla-



Vlani v novembri posádka NPP z Haniska pri Košiciach zasahovala po nehode vlaku na širokorozchodnej trati v blízkosti výhybne Hornád. Stopercentná pripravenosť posádky napomohla v nepriaznivom počasí a náročných podmienkach k hladkému priebehu odstraňovania následkov.

Last November, the AAs crew from Haniska pri Košiciach intervened after a train accident on a broad-gauge track near the Hornád points. The full readiness of the crew helped to smoothly eliminate the consequences in bad weather and difficult conditions.



Takmer 24 hodín trvalo odstraňovanie následkov nehody vlaku súkromného dopravcu v júli v Trnovec nad Váhom bratislavskej posádkie nehodového vlaku.

It took the Bratislava accident train crew nearly 24 hours to remove the consequences of an accident involving a private carrier's train in Trnovec nad Váhom in July.

ni boli NPP využité 24-krát a v roku 2017 sme zasa-hovali až 30-krát, - uviedol počty zásahov nehodových vlakov Roman Gaňa, riadi-tiel sekcie údržby a opráv ŽKV. – Pre najťažšie možné nasadenia pri nehodových udalostiach sú vybavené pracoviská v Bratislave, Žiline a v Haniske pri Košiciach. Doteraz najväčší počet výjazdov k nehodám väčšieho rozsahu má na konte žilinské a v tesnom závese bratislavské pracoviško, – doplnil informácie o zásahoch R. Gaňa.

Okrem techniky je pri každom zásahu dôležitá posádka. Profesionalita, odborosť, ale aj fyzická zdatnosť

členov tímu v nehodovom vlaku sú neoceniteľným prínosom každého zásahu. Svoju pripravenosť a zdatnosť preukázali posádky NPP aj pri posledných veľkých nehodách v Krompachoch, Trnovec nad Váhom či pri odstraňovaní vlaňajšej nehody na širokom rozchode nedaleko Košíc.

- Nehodové pomocné prostriedky slúžia predovšetkým na odstraňovanie následkov železničných nehôd, ale zákazníci si objednávajú NPP často aj po nehode na odsun, resp. prepravu poškodených koľajových vozidiel. NPP poskytujeme aj správcovi infraštruktúry mimo nehôd, napríklad na záťažové testy mostov a ďalšie podobné činnosti, - informoval o využití NPP Miloš Sabo, riaditeľ sekcie obchodu údržby a opráv ŽKV.

Dana SCHWARTZOVÁ

Foto: autorka a archív ZSSK CARGO



Nehoda vlaku pri Krompachoch vo februári tohto roku väčne ochrnila železničnú dopravu na Slovensku. Po vyklojení deviatich vozív nákladného vlaku súkromnej spoločnosti bola v pohotovosti aj žilinská posádka a nehodový vlak. Na mieste nehody zasahovali v súčinnosti s ďalšími záchrannými zložkami takmer tri dni.

The train accident at Krompachy in February this year seriously paralysed railway traffic in Slovakia. After the derailment of nine wagons of Lokorail, a.s., the Žilina crew and an accident train were on standby. They intervened at the scene of the accident in cooperation with other emergency services for almost three days.

## Accident trains are always ready to intervene

ZSSK CARGO has accident aids (AAs) in five cities in Slovakia. The technical and personnel potential for the elimination of the consequences of rail accidents is concentrated in Bratislava, Žilina, Zvolen, Čierna nad Tisou and Haniska pri Košiciach, where AAs are available to be used for the elimination of possible accidents on the broad-gauge railway.

Accident aids are stored in locomotive depots and ready to be used for a professional intervention at any time of day or night, i.e. 365 days a year and 24 hours a day. This applies to accident trains and crews in Bratislava, Zvolen and Žilina. In two depots in eastern Slovakia, the deployment options are limited to fixed working hours and emergency services. – Last year AAs were used 24 times, while in 2017, we intervened up to 30 times, – said Roman Gaňa, Director of Rolling Stock Maintenance and Repairs Section, with regard to the number of interventions by accident trains. – The workplaces in Bratislava, Žilina and Haniska pri Košiciach are equipped to facilitate interventions in most severe accidents. So far, the largest number of interventions in large-scale accidents has been recorded by the Žilina workplace, shortly followed by the Bratislava workplace, – added Mr. Gaňa as to further information on interventions.

Not only the technical equipment, but also the crew is important for each intervention. Professionalism, expertise as well as physical fitness of team members on an accident train are an invaluable asset for any intervention. The AAs crews also demonstrated their readiness and fitness in eliminating the last major accidents near Krompachy, Trnovec nad Váhom, as well as in removing the last year's accident on a broad-gauge track near Košice.

– Accident aids are mainly used to eliminate the consequences of rail accidents, but customers often order them to remove or relocate damaged rolling stock after an accident. We also provide AAs to the infrastructure manager who uses them to not only eliminate the consequences of accidents, but for example also to perform bridge load tests and other similar activities, – informed on the use of AAs Miloš Sabo, Director of Rolling Stock Maintenance and Repairs Trade Section.

Dana SCHWARTZOVÁ

Photo: author and ZSSK CARGO archive



Nehodový žeriav z rušňového depa v Haniske pri Košiciach pri odstraňovaní následkov nehody na širokorozchodnej trati.

An accident crane from the locomotive depot in Haniska pri Košiciach in removing the consequences of an accident on a broad-gauge track.

# 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

#### Mišo SABO

tel.: +421 2 2029 7503  
mobil: +421 902 990 709  
e-mail: sabo.mišo@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



**www.zscargo.sk**