



ZSSK CARGO

BUSINESS

**Kvalitné služby pre zákazníkov sú správnou cestou
Superior quality services for customers are
the right way**

**Východoslovenské prekladiská investujú
do prekládkových technológií
The Eastern Slovak Transshipment Yards invest
in transshipment technologies**

**Bezproblémová transakcia predaja a spätného
nájmu nákladných vozňov
Trouble-free transaction of sale and leaseback
of freight wagons**

1/2016

Editoriál / Editorial



Vážení obchodní partneri,
medzi najväčšie úspechy Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s., v minulom roku patrí spustenie činnosti dcérskej spoločnosti Cargo Wagon, a. s., a pozitívny hospodársky výsledok. Hoci naša spoločnosť prestala vlastniť väčšiu časť vozňov, na portfólio služieb pre zákazníkov zmena nemala dopad. Vytvorením manažmentu vozňov sme dosiahli ich lepšie využívanie, a tým aj zníženie prevádzkových nákladov. Finančie, ktoré spoločnosť predajom získala, boli použité na splatenie návratnej finančnej výpomoci a uhradenie časti bankových úverov a časti dlhov voči ŽSR. Miera zadlženia spoločnosti tak významne poklesla - v medziročnom porovnaní o 61 percent, a otvára sa priestor na rozvojové projekty.

ZSSK CARGO má spracovanú koncepciu rozvoja spoločnosti do roku 2020, kde potrebuje primárne zabezpečiť hnacie dráhové vozidlá, ale aj informačné technológie. Tie musia byť kompatibilné s našimi partnermi v zahraničí, aby mali zákazníci prístup k dátam o svojom tovare. Samozrejme, sú to finančne náročné kroky, preto sa uchádzame o podporu z európskych fondov.

Menej pozitívne sa vlnali vyvíjali naše prepravné výkony. Kým v prvom polroku boli na úrovni plánu, z dôvodu pretrvávajúcej zložitej hospodárskej situácie na Ukrajine, znásobenej poklesom cien rudy na svetových trhoch, dnes hodnotíme pokles prepráv ako významný. Aj keď časť prepráv sa akvizičnou činnosťou podarilo nahradíť, nerealizované

výkony firme chýbajú. Tu vidíme jednoznačnú rezervu - v budúcnosti lepšie reagovať na výkyvy trhu. Nestabilná situácia v hutníckom priemysle v závere roka 2015 firmu ovplyvnila výrazne negatívne. Opäť sa teda potvrdilo, že výrobné a ekonomické problémy priemyselných podnikov sú aj problémami ZSSK CARGO ako nákladného dopravcu. Vzhľadom na vývoj globálnej ekonomiky je podnikateľský plán na tento rok postavený na reálnych základoch. V oblasti výkonov máme strategický cieľ udržať objem prepráv na úrovni 36,2 miliónov ton a obhájiť svoj 80-percentný trhový podiel na Slovensku. To všetko pri vyrovnanom hospodárení. Aj do budúcnosti chceme nadalej stavať na našej konkurenčnej výhode: kapacitách v podobe mobilného parku, obslužnosti celého územia Slovenska a kvalifikovanom personále.

Ing. Vladimír Lupták
Predseda Predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK CARGO

Dear business partners,

among the greatest achievements of Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., in the previous year are the launch of the business of the subsidiary Cargo Wagon, a. s., and positive economic results. Though a major part of the wagons is no longer owned by our company, such a change has had no impact on the portfolio of services for customers. The establishment of the wagons management unit has contributed towards more efficient use of the wagons and, thus, reducing the operating costs. The finances the company earned on the sale were used to repay a repayable loan and a part of the bank loans, as well as to pay a part of the liabilities towards ŽSR. Therefore, the company's debt ratio decreased significantly - by 61 per cent on a year-over-year basis, opening up space for development projects.

ZSSK CARGO has prepared a concept of the company's development until 2020, according to which there is a need to primarily procure motive power units (locomotives) and information technologies. These must be compatible with those of our partners abroad so that the customers have access to information on their goods. Of course, these are steps that are financially demanding, and so we have applied for support from the EU funds.

Less favourable development was seen in our transport volumes last year. While, in the first six months, they were at the budgeted level, the decline in the transport volumes imputable to the persisting complicated economic situation in Ukraine, combined with a downturn in ore prices on the global markets, is deemed significant by us. Though we managed to offset a portion of the transport volumes thanks to acquisitions, the company lacks the transport volumes lost. We

see a reserve here - we should be able to better respond to market fluctuations.

The unstable situation in the metallurgical industry at the end of 2015 had a very adverse impact on our company. Once again, it proved that the manufacturing and economic problems of industrial enterprises also mean problems to ZSSK CARGO as a freight carrier. Considering the development of the global economy, the business plan for this year appears to be built on realistic foundations. As regards transport volumes, our strategic goal is to maintain them at the level of 36.2 million tonnes, and to sustain our 80 per cent market share in Slovakia. And that all with a balanced budget. In the future we want to continue capitalising on our competitive advantage: rolling stock fleet capacities, servicing the whole territory of Slovakia, and qualified personnel.

Ing. Vladimír Lupták
Chairman of the Board of Directors and CEO of ZSSK CARGO

Kvalitné služby pre zákazníkov sú správnou cestou

Superior quality services for customers are the right way

4

Vyhodnotenie prepráv ZSSK CARGO za rok 2015

Evaluation of the ZSSK CARGO transport volumes for 2015

6

Kondícia hutníckeho priemyslu je kľúčová aj pre železničnú nákladnú dopravu

Condition of the metallurgical industry is crucial also for rail freight transport

8

Tri štvrtiny tranzitu smerujú z východu na západ

Three quarters of transit directed from east to west

12

Rastúci podiel prekládky rudy vo Východoslovenských prekladiskách

A growing percentage of ore transshipped at the the Eastern Slovak Transshipment Yards

14

Východoslovenské prekladiská investujú do prekládkových technológií

The Eastern Slovak Transshipment Yards invest in transshipment technologies

16

Bezproblémová transakcia predaja a spätného nájmu nákladných vozňov

Trouble-free transaction of sale and leaseback of freight wagons

18

Rekonštrukcia a dostavba II. Rozmrazovacej haly

Reconstruction and completion of the Thawing hall II

20

Aktuality z dielní. Kompetentnosť a flexibilita

News from the workshops. Competence and flexibility

24

Náписy na voznoch sa nemenili

Markings on the wagons have not been changed

27



Vydáva Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., Bratislava. Vychádza dvakrát za rok. Adresa redakcie: Železničná 1, 041 49 Košice, e-mail: redakcia@zscargo.sk.
Šéfredaktor: Mgr. Ladislav Jandošek, telefón +421 55 229 3206.

Snímka na titulke Ing. Ivan Nedeliak, PhD. Snímky vo vnútri čísla: Ing. Ivan Nedeliak, PhD. (s. 4, 7, 13), Ing. Miroslav Pavlík (9), Ing. Ľuboš Dvorák (10), BTS (20, 21, 22), Pavel Zavacký (16, 17, 24, 26), archív ÚS ŽKV (24, 26) a archív redakcie (16, 17, 18, 19, 27). DTP a tlač: Marketing and Business Group, s. r. o., Bratislava. Číslo 1/2016 vychádza 31. marca 2016.

Kvalitné služby pre zákazníkov sú správou cestou

Uplynulý rok 2015 patril z obchodného pohľadu k rokom, v ktorých sa Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia (ZSSK CARGO) negatívne dotklo nevyspytateľné pôsobenie trhu. Ešte v prvom štvrtroku spoločnosť dosiahla lepšie výsledky ako v porovnatelnom období roku 2014. Navyše vďaka miernej zime považovala prvý štvrtrok 2014 za veľmi silný. Nakoniec však ZSSK CARGO dosiahla v roku 2015 celkový objem prepravy na úrovni len 34,7 milióna ton, čo predstavuje medziročný pokles takmer 1,3 milióna ton.

Kľúčové faktory

Ako kľúčové možno vyhodnotiť dva faktory, a to prepravy pre hutníctvo a prechod prepravy českého uhlia pre slovenskú oceliareň ku konkurencii. Pozrime sa na uvedené oblasti bližšie.

Hutníctvo je už dlhodobo pre spoločnosť rozhodujúcim odvetvím. Až dve tretiny objemu prevezeného tovaru tvoria prepravy súvisiace s hutníctvom Slovenska i okolitých krajín, či už ide o prepravu surovín alebo produkcie. Prevláda, samozrejme, železná ruda. Po príaznivých prvých štyroch mesiacoch však prišiel štvrtrok, v ktorom slovenské hutnícke podniky napíňali svoj zámer znižovania stavu zásob, a to napriek rastúcej produkcii.

Pokles v závere roka

V druhom polroku sa v odvetví hutníctva objavil celosvetový problém – prebytok lacnej čínskej ocele na svetových trhoch. Je pochopiteľné, že reagovať museli aj zákazníci ZSSK CARGO z tohto odvetvia. Dramatický bol najmä samotný záver roka. Zatiaľ čo ešte v novembri bolo medziročne dovezenej viac železnej rudy a vyzeralo reálne, že v tomto trende bude dovoz pokračovať aj v decembri, nakoniec december skončil medziročným poklesom takmer 300 tisíc ton.

Podobný priebeh, i keď v menšom meradle, mal aj prepravy železnej



Superior quality services for customers are the right way

The previous year 2015 ranks, from commercial point of view, among the years in which Železničná spoločnosť Cargo Slovakia (ZSSK CARGO) was negatively influenced by the unpredictable behaviour of the market. Yet in the first quarter, the company achieved better results, compared to the same period in 2014. What is more, thanks to a mild winter, the first quarter of 2014 was considered very strong. In the end, the total transport volume reached by ZSSK CARGO in 2015 was only 34.7 million tonnes, which is a year-to-year decrease of almost 1.3 million tonnes.

Crucial factors

Two factors can be assessed as crucial, namely transports for the metallurgical industry and the takeover by a competitor of the transport of Czech coal to the Slovak steel plant. Let us take a closer look at the mentioned areas.

The metallurgical industry has long been the crucial industry for the company. Nearly two thirds of the volume of transported goods are imputable to transports for the metallurgical sector in Slovakia and the neighbouring countries, whether the transport of raw materials or that of products is concerned. Of course, iron ore prevails. The successful first four month were succeeded by a quarter in which the Slovak metallurgical companies implemented their intention to reduce their inventory levels, despite growing production.

A decline at the end of the year

In the second half of the year the metallurgical industry was faced with the global problem - an over-supply of cheap Chinese steel on the world markets. It is comprehensible that ZSSK CARGO's customers from this sector also responded accordingly. Especially the very end of the year was dramatic. While, yet in November, the volume of imported iron ore increased on a year-to-year basis and it really appeared that the import would also continue this trend in December, December saw a year-to-year decline of nearly 300 thousand tonnes.

The same trend, even though to a lesser extent, was also seen in iron ore transports for steel plants in the neighbouring countries. And the increased Chinese steel imports lead, of course, to a decline in both the production of metals in Europe and the transport of this commodity by rail.

Also coal and timber

As already mentioned above, the loss of Czech coal transport was another important commercial factor for ZSSK CARGO in the previous year, which transport accounted for about three quarters million tons of goods. Such loss was all the more painful because of its influence on the economy of iron ore transits, to which it was a suitable complement with regard to minimising the operation of empty wagons.



rudy pre oceliarne susedných štátov. A zvýšený vývoz čínskej ocele sa, samozrejme, prejavil aj v zníženej produkcií kovov v Európe a poklesе prepravy tejto komodity po železnici.

Aj uhlie a drevo

Ako už bolo spomenuté, ďalším dôležitým obchodným faktorom pre ZSSK CARGO v minulom roku bola strata dovozu českého uhlia, pričom išlo asi o tri štvrti milióna ton tovaru. Táto strata bolela o to viac, že ovplyvňovala aj ekonomiku tranzitných prepráv železnej rudy, s ktorými sa predtým vhodne dopĺňala v oblasti minimalizácie prázdnych behov vozňov. Na medziročnom poklesе objemu tovaru sa podielajú, i keď menších absolútnych číslach, aj ďalšie prepravy. Drevo patrí k tradičným komodítam ZSSK CARGO. V uplynulom roku bol však jeho vývoz ovplyvnený zníženým dopytom zahraničných odberateľov v dôsledku spracovania kalamitného dreva v Alpách a dovoz zasa legislatívnym opatrením Ukrajiny. Tento pokles bol aspoň čiastočne kompenzovaný nárastom vnútrosťatejnej prepravy dreva. V neposlednom rade treba pri hodnotení minulého roka spomenúť sankcie Európskej únie voči Ruskej federácii, ktoré železničný nákladný dopravca pocituje vlastne už od leta 2014, a to najmä vo vývoze rozmontovaných automobilov a dovoze komponentov na ich výrobu.

Viac ako 1,3 milióna ton nových prepráv

Rok 2015 však neboli len o poklesoch výkonov. ZSSK CARGO dokázala získať viac ako 1,3 milióna ton nových prepráv – najmä v komodítach stavebniny a uhlie, i keď tieto prepravy nedokázali úplne nahradíť vzniknuté straty. Výrazné nárasty spoločnosť zaznamenala aj v komodítach chémia a ropné výrobky. Potešujúca je skutočnosť, že už niekoľko rokov sa jej darí vo vnútrosťatejnej preprave dreva získavať nové objemy z cesty, pričom nejde len o suroviny pre priemysel papierenský, ale aj pre nábytkársky. Zaujímavý je tiež segment „automotive“. V minulom roku sa trojici automobiliek na Slovensku podarilo po prvýkrát prekročiť magickú hranicu milión vyrobených automobilov

a ZSSK CARGO sa môže pochváliť, že je súčasťou mimoriadne náročnej logistiky automobiliek a že neustále narastá počet prepravených hotových automobilov po železnici. Príchod novej automobilky na Slovensko v minulom roku patrí medzi veľké výzvy a hoci jej produkcia je plánovaná až od roku 2018, ako významnú príležitosť ho vníma aj ZSSK CARGO.

Predaj a spätný nájom vozňov

V priebehu roka 2015 bol ukončený proces predaja a spätného nájmu nákladných vozňov medzi ZSSK CARGO a jej dcérskou spoločnosťou Cargo Wagon, a. s. ZSSK CARGO verí, že táto transakcia bude prinášať jej zákazníkom pozitívnu v oblasti vozňovej služby, zabezpečovania požadovaných radoch nákladných vozňov, vrátane špeciálnych a vykrývania nerovnomerností. Pri dcérskej spoločnosti pre intermodálnu prepravu neprišlo zatiaľ k naplneniu cieľov medzinárodného výberového konanania pre vstup partnera, preto bude ZSSK CARGO realizovať obchodné aktivity v intermodálnej preprave vo vlastnej režii.

Segment jednotlivých zásielok sa rozvíja

Dôležitou oblasťou pre ZSSK CARGO je preprava tovaru formou jednotlivých vozňových zásielok. Je to technologicky i nákladovo najnáročnejší systém prepravy, avšak firma má záujem ho rozvíjať. Pozitívny trend v prepravách dreva a šrotu, ktoré sú pre uvedený systém typické, presvedčuje o správnosti tohto rozhodnutia. Preto sa spoločnosť i ďalej bude snažiť o revitalizáciu tohto systému prepravy, a to jednak v oblasti technicko – technologickej, ako aj v oblasti obchodnej a cenej politiky.

A čo čaká ZSSK CARGO v tomto roku? Samozrejme tvrdá práca s cieľom udržať súčasné prepravy a snažiť sa získať ďalšie nové výkony. Železničný nákladný dopravca chce potvrdiť svoju konkurencieschopnosť nielen na trhu železničnej nákladnej dopravy, ale aj voči cestnej doprave. Bude pokračovať v poskytovaní kvalitných obchodno – prevádzkových služieb svojim zákazníkom. A výsledky napríklad v prepravách pre drevo spracujúci priemysel dokazujú, že je to správna cesta.

Ing. Jaroslav DANIŠKA

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

chains of the car makers and in continuously increasing the number of finished cars transported by rail. The last year's arrival of a new car maker in Slovakia is a big challenge, and although its production is planned to be launched as late as 2018, this is perceived as a great opportunity also by ZSSK CARGO.

Single wagon load segment is developing

The transport of goods in the form of single wagon loads is rather an essential segment for ZSSK CARGO. It is the most costly and technologically demanding system of transport, but the company wishes to continue developing it. The positive trend in the transport of timber and scrap, which commodities are typical of this system, corroborates that this decision is right. Therefore, the company will further endeavour to revitalise this transport system, both in the technical and technological area and in the sales and pricing policy area.

And what awaits ZSSK CARGO this year? Of course, hard work with a view to maintaining the existing transport volumes and to gaining further new ones. The rail freight carrier seeks to sustain its competitiveness not only in the rail freight transport market but also in relation to road transport. It intends to continue providing high-quality commercial and traffic services to its customers. And the results, for example, in the transport of goods for the wood processing industry suggest that this is the right way.

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

Vyhodnotenie prepráv ZSSK CARGO za rok 2015

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO) prepravila v roku 2015 viac ako 34,7 milióna ton tovaru. Tento objem prepravy predstavuje pokles oproti plánu o viac ako 1,8 mil. ton (-5,1%) a medziročný pokles o takmer 1,3 mil. ton (-3,6%).

Vo vnútroštátnej preprave spoločnosť zaznamenala najväčší medziročný nárast v komodite drevo (+126 tis. t – presmerovanie z cestnej dopravy), najväčší medziročný pokles v komodite kovy

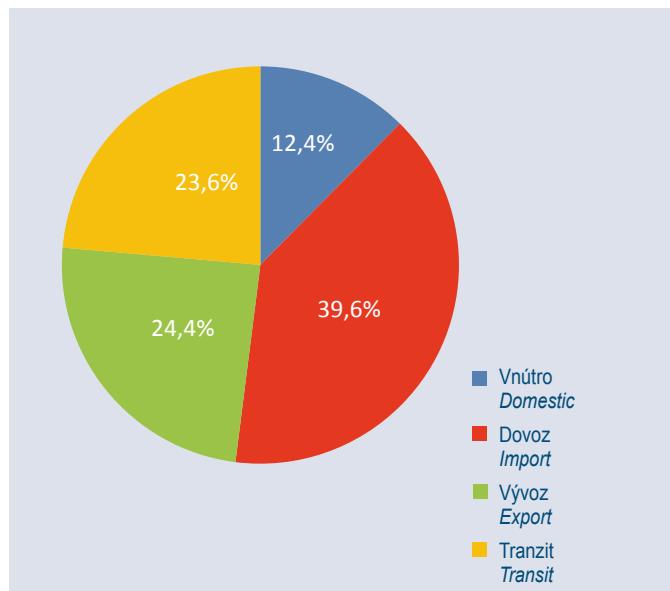
Komodita/ Commodity	2014	2015	Rozdiel/ difference 15 – 14	% zmena/ difference
Nešpecifikované/ Unspecified	874 406	935 773	61 367	7,0%
Chémia/ Chemical products	2 258 761	2 563 420	304 658	13,5%
Drevo/ Timber	2 577 320	2 312 629	-264 691	-10,3%
Potraviny/ Foodstuffs	360 241	249 667	-110 574	-30,7%
Stavebniny/ Building material	3 021 720	3 306 539	284 819	9,4%
Kovy/ Metals	5 450 163	4 905 847	-544 316	-10,0%
Ropné výrobky/ Petroleum products	1 920 791	2 072 800	152 009	7,9%
Uhlie/ Coal	4 771 552	4 279 122	-492 430	-10,3%
Železná ruda/ Iron ore	12 918 430	12 496 769	-421 661	-3,3%
Intermodálna preprava/ Intermodal transport	1 864 011	1 606 078	-257 933	-13,8%
Celkom/ Total	36 017 396	34 728 645	-1 288 751	-3,6%

Porovnanie objemu prepravy ZSSK CARGO v tonách v rokoch 2014 a 2015.
Comparison of ZSSK CARGO transport volumes in tonnes in 2014 and 2015.

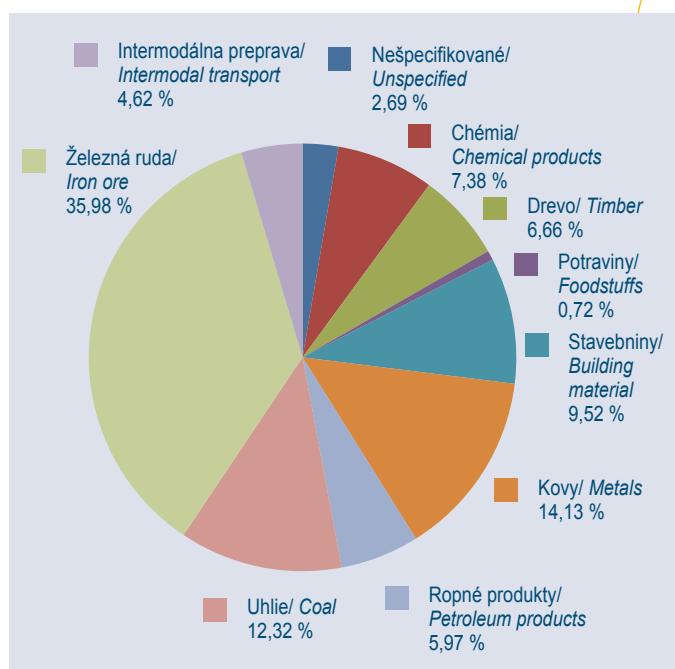
(-126 tis. t – preprava šrotu pre oceliareň – obmedzovanie výroby).

V dovoze najväčší medziročný nárast predstavuje komodita chémia (+210 tis. t – preprava surovín na výrobu hnojív), najväčší pokles komodity uhlie (-783 tis. t – prechod významnej prepravy k privátnemu dopravcovi).

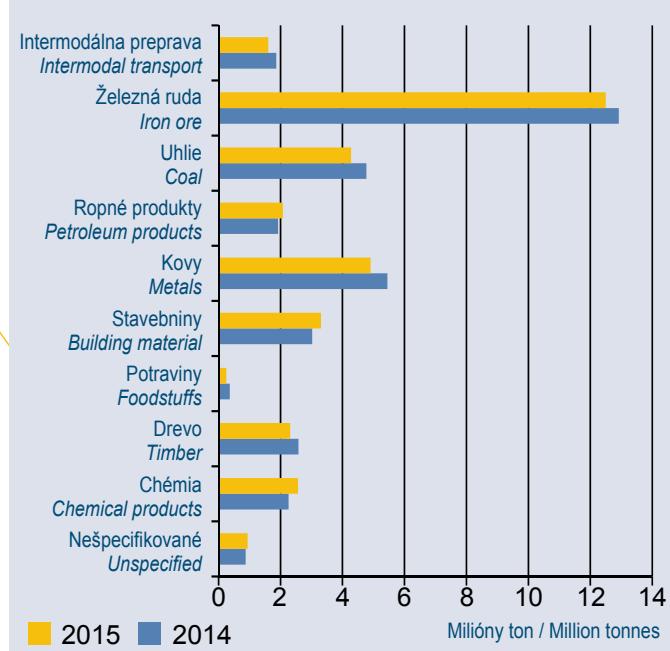
Najväčší medziročný nárast **vo vývoze** je v komodite stavebniny (+280 tis. t – vývoz vápenca na Ukrajinu). Najväčší medziročný pokles vo



Podiel režimov na celkovom objeme prepravy ZSSK CARGO v roku 2015.
Share of transport modes in the total transported volumes of the ZSSK CARGO in 2015.



Podiel jednotlivých komodít na prepravách ZSSK CARGO v roku 2015.
Share of particular commodities in ZSSK CARGO transport volumes in 2015.



Porovnanie objemu prepráv jednotlivých komodít ZSSK CARGO v miliónoch ton v rokoch 2015 a 2014.
Comparison of ZSSK CARGO volumes of transport of particular commodities in million tonnes in 2015 and 2014.

vývoje je v komodite drevo (-210 tis. t – ukončenie vývozu kalamitného dreva).

V tranzite sa medziročne najviac navýšili prepravy v komodite uhlie (+213 tis. t – preprava koksu z Poľska do Rumunska), najviac poklesla komodita kovy (-379 tis.t – preprava z Ukrajiny do Maďarska). Začiatok roku 2015 sa niesol v znamení plnenia plánu, dokonca v jeho prekročení. V ďalších mesiacoch vykázala spoločnosť pokles voči plánu prepravy, a to vplyvom ekonomických rozhodnutí podnikov vzhľadom na vývoj svetového hutníctva, konkurencie, ako aj dôsledkom sankcií pre Ruskú federáciu. K najväčším poklesom patrí strata prepráv českého uhlia pre slovenskú oceliareň, tranzitnej chémie (ČR - Maďarsko) a zníženie prepravných požiadaviek v tranzite železnej rudy a kovov. V dôsledku opatrení voči Ruskej federácii poklesli aj prepravy v segmente automotive, ktoré sa prejavovali najmä v intermodálnej preprave. Neplnenie plánu ovplyvnil aj zámer jedného z najvýznamnejších zákazníkov znížiť zásoby skladových surovín.

Naša spoločnosť však dosiahla aj viacero úspechov, a to v oblasti získania nových, ako aj obnovenia stratených prepráv s vysokým potenciálom do budúcnosti. Tieto úspechy čiastočne pomohli znížiť nepriaznivý dopad na plnenie plánu.

Ing. Darina ZIBUROVÁ
sekcia marketingu



Evaluation of the ZSSK CARGO transport volumes for 2015

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO) transported more than 34.7 million tonnes of goods in 2015. This volume of transport represents a decrease of over 1.8 million tonnes (-5.1%) compared to the plan, and a year-to-year decrease of nearly 1.3 million tonnes (-3.6%).

As to domestic transport, the company recorded the largest year-to-year increase in the commodity of timber (+126 thousand tonnes - diverting transport from road to rail) and the largest year-to-year decrease in the commodity of metals (-126 thousand tonnes - transport of scrap iron for a steel plant - production reduction).

As far as import goes, the largest year-to-year increase was seen in the commodity of chemical products (+210 thousand tonnes - transport of chemicals for fertilizer production purposes), while the greatest decrease in the commodity of coal (-783 thousand tonnes - large transport volumes lost to a private carrier).

The greatest year-to-year **export** increase was recorded in the commodity of building materials (+280 thousand tonnes - export of limestone to Ukraine). The largest year-to-year export decrease is in the commodity of timber (-210 thousand tonnes - the termination of transport of windthrown timber).

As to transit, the largest transport volume increase was recorded in the commodity of coal (+213 thousand tonnes - transport of coke from Poland to Romania), while the greatest decrease was seen in the

commodity of metals (-379 thousand tonnes – transport from Ukraine to Hungary).

The beginning of 2015 was marked by fulfilling the plan or even surpassing it. In the following months, the company recorded a decrease, compared to the transport volume plan, which was caused by economic decisions of businesses with regard to the global developments in the metallurgical sector and in relation to competitors, as well as due to the sanctions imposed on the Russian Federation. The greatest declines include the loss of transports of Czech coal for the Slovak steel plant, chemical products in transit (Czech Republic - Hungary), and lower transport requirements for the transit of iron ore and metals. As a consequence of the sanctions against the Russian Federation, a decrease was also recorded in transport volumes in the automotive industry segment - especially in intermodal transport. The non-fulfilment of the plan was also affected by the decision of one of the key accounts to reduce its stock levels.

On the other hand, ZSSK CARGO made several achievements by gaining new transport orders and renewing lost transport orders with great potential for future growth. Those achievements helped to partially eliminate the adverse impacts on the budget fulfilment.

Ing. Darina ZIBUROVÁ
Marketing Section

Kondícia hutníckeho priemyslu je klúčová aj pre železničnú nákladnú dopravu

Medzi bývalými „národními“ železničnými nákladnými dopravcami azda neexistuje žiadny, ktorý by realizoval svoje výkony rovnomerne pre všetky sektory hospodárstva. U každého je nejaký druh prepráv, ktoré prevládajú a na ktoré má dlhodobo prispôsobené kapacity. Niektoré sú to tranzitné prepravy, inde prepravy do a z prístavov, prepravy pre ťažobný priemysel a podobne. V ZSSK CARGO môžeme hovoriť o závislosti na hutníctve, a to hutníctve nielen v Slovenskej republike, ale aj v okolitých krajinách. Ba ako sme sa presvedčili v uplynulom roku, aj na celom svete.

Podiel objemu prepráv ZSSK CARGO, ktoré súvisia s hutníctvom, sa pohybuje dlhodobo na úrovni okolo 65 %. A o aké prepravy vlastne ide? Odvetvie hutníctva využíva železničnú dopravu aj na dovoz, resp. zvoz vstupných surovín, aj na export, resp. rozvoz produkcie. Preprava surovín tvorí asi 75 %, produkcie zasa zvyšných 25 % týchto objemov. K vstupným surovinám patria najmä železná ruda, uhlí, dolomit a šrot. Pri produkcií potom nejde len o samotné kovové výrobky, ale aj o vedľajšie produkty, ako napr. trosku a koks.

HLAVNOU KOMODITOU ŽELEZNÁ RUDA

Je pochopiteľné, že v objemovom vyjadrení prevláda železná ruda, a to najmä v smere z krajín bývalého Spoločenstva nezávislých štátov (SNŠ) na Slovensko, resp. do Českej republiky (ČR), Rakúska a Maďarska. S veľkými výkyvmi sa stretávame v preprave železnej rudy z Balkánu do ČR a Poľska, v ostatných rokoch i do Slovenskej republiky. ZSSK CARGO realizovala dokonca aj dovoz zámorskej železnej rudy na Slovensko z poľských prístavov.

Približne 24 miliónov ton hutníckych prepráv za rok kladie vysoké požiadavky aj na kapacity železničného nákladného dopravcu, zvlášť, ak si uvedomíme, že významná časť tohto objemu je spojená s prekládkou tovaru z dôvodu zmeny rozchodu koľají na ukrajinsko – slovenskej hranici.

UŽ AJ ZÁMORSKÁ RUDA

Dlhé obdobie boli prepravné toky najmä surovín nemenné a zdalo sa, že to tak musí byť každý rok. Obchodné vzťahy a ekonomicke opatrenia oceliarími však dopravcu od roku 2012 postavili pred úlohu zabezpečiť dovoz zámorského uhlia, resp. železnej rudy aj z poľských prístavov. Každé také opatrenie vyvoláva potrebu zmeny nastavených kapacít s dopadom na zvyšovanie nákladov. Na jednej strane zostávajú nevyužité doteraz používané prostriedky, na druhej strane je nutné použiť prostriedky dovtedy zapojené do iných prepráv. Avšak tieto náročné úlohy spoločnosť dokázala zvládnuť.

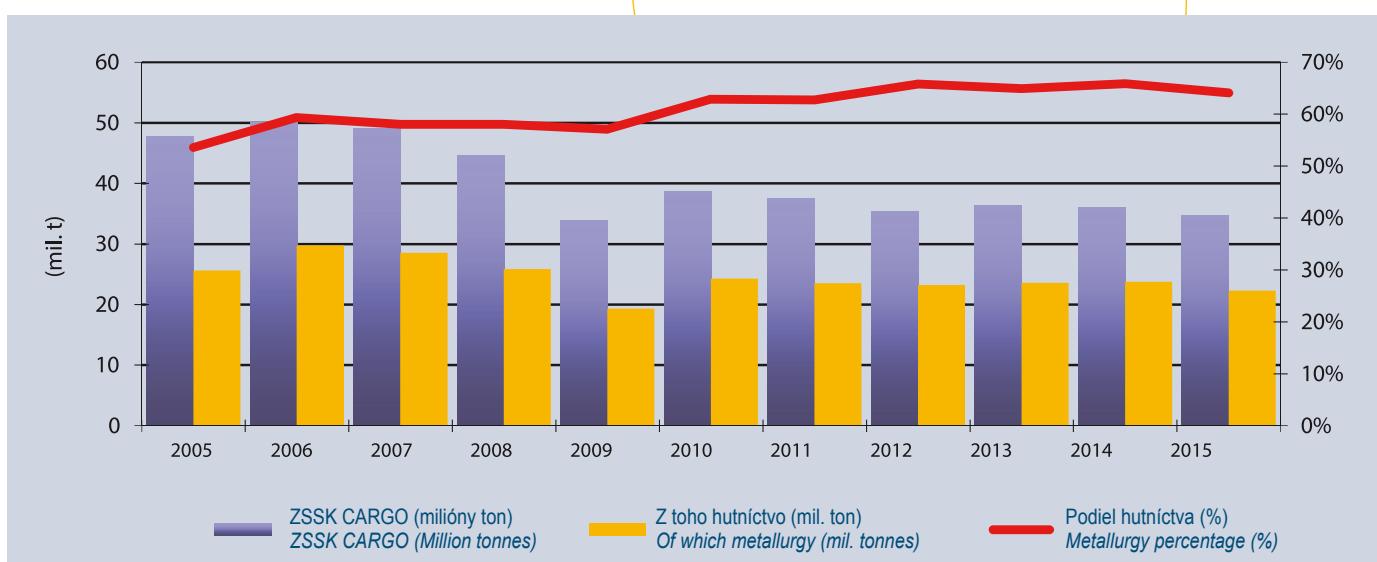
Vplyv na kapacity ZSSK CARGO majú napríklad aj zmeny v dodávkach surovín pre maďarskú oceliareň. V ostatných piatich rokoch sa stredali požiadavky na prekládku a prepravu železnej rudy a kovových polotovarov – brám. Vplyvom situácie na Ukrajine od roku 2014 však prišlo k výraznému poklesu týchto prepráv.

NEBEZPEČNÁ ZÁVISLOST

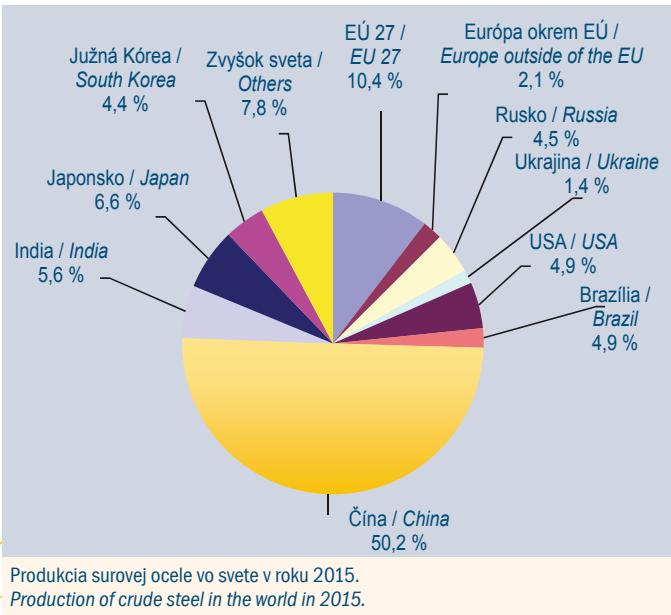
Takmer dvojtretinová závislosť je naozaj vysoká a môže byť nebezpečná. Ak nastane na svetových trhoch situácia, ktorá je akýmkoľvek spôsobom pre hutníctvo nepriaznivá, prejaví sa výrazným poklesom výkonov ZSSK CARGO. Bolo tomu tak napríklad počas svetovej finančnej a hospodárskej krízy, ktorú sme pocítili najmä v roku 2009. Tým, ako klesli aktivity investorov v stavebnictve a ropnom priemysle, výroba automobilov a pod., znížili sa adekvátnie aj prepravné požiadavky v odvetví hutníctva. Do dnešného dňa sa prepravy pre hutníctvo nedostali na „predkrízovú“ úroveň.

VÝKYVY MAJÚ VPLYV NA NÁKLADOVOSŤ

Neobyvklý bol aj uplynulý rok 2015. Začal sa z pohľadu prepráv pre hutníctvo priaznivo. V každom z prvých štyroch mesiacov ZSSK CARGO zaznamenávala medziročný nárast prepráv železnej rudy. Potom prišlo nečakané rozhodnutie jedného z hutníckych podnikov znížiť stav zásob surovín, najmä železnej rudy, a to napriek rastúcej produkcii. Nasledovali „slabé“ mesiace, kedy dovoz železnej rudy výrazne



Podiel hutníctva na prepravách ZSSK CARGO v rokoch 2005 – 2015.
The percentage of metallurgy in the ZSSK CARGO transport volumes in 2005 to 2015.



klesol. Uvedenú situáciu sprevádzala ďalšia anomália – vývoz brám do Rakúska v druhom štvrtroku padol na minimum, aby v treťom štvrtroku vyskočil na dvojnásobok.

Také zásadné výkyvy mali samozrejme výrazný dopad na nákladovosť prepráv, na využitie technických i personálnych kapacít ZSSK CARGO. V ďalších mesiacoch sa začal prejavovať najdôležitejší faktor ovplyvňujúci svetové hutníctvo v roku 2015 – prebytok lacnej čínskej ocele na svetových trhoch. Napríklad ešte začiatkom decembra vyzeralo ako reálne, že na Slovensku skončí vyše 500 tisíc ton železnej rudy, skutočnosť však bola 286 tisíc ton.

Polovica svetovej ocele z Číny

Čína je v ostatných rokoch dominujúcim výrobcom ocele. Svetová produkcia dosiahla minulý rok hodnotu asi 1,6 miliardy ton, z toho sa v Číne vyrabilo 800 miliónov ton, teda 50 %. Len pre porovnanie – produkcia Slovenska dosiahla 4,6 mil. ton, produkcia Európskej únie 166 mil. ton. Podľa medializovaných správ má Čína v súčasnosti nadbytočné hutnícke kapacity asi na výrobu 400 mil. ton a viac ako 100 mil. ton vlni vyviezla do celého sveta.

Oceliarske asociácie Eurofer a industriAll uviedli, že len za december minulého roka stratil sektor hutníctva v EÚ päťtisíc pracovných miest. Kríza je podľa nich veľkou hrozbou pre všetkých 330 tisíc zamestnancov odvetvia, ktorých počet sa už od roku 2008 znížil o 85 tisíc. Ako ďalej v tejto situácii?

Obrana pred dampingom

Ostatní výrobcovia sa nedokážu féravým konkurenčným bojom ubrániť čínskej oceli za pravdepodobne dumpingové ceny. Krajiny sa bránia. USA reagovali zavedením dočasného 236-percentného clá na nehrdzavejúcu ocel. Európska únia je zatiaľ opatrnejšia, krajiny EÚ ako súčasť Svetovej obchodnej organizácie sú viazané princípmi slobodného obchodu. Až začiatkom tohto roka EÚ uvalila predbežné antidumpingové clá v rozmedzí 14 – 26 % na dovoz plochej ocele valcovanej za studena z Číny a Ruska. Rovnako začala antidumpingové šetrenie, ktoré má zistíť, či ďalšie druhy ocelových výrobkov nie sú dovážané do EÚ za nižšiu cenu, než sú skutočné výrobné náklady. Čína oznamila, že plánuje znížiť výrobu ocele o 100 až 150 mil. ton, no pre tento cieľ neuviedla časový termín. Postoj európskych oceliarov je však jednoznačný – sú začlenené najvyššími nákladmi na energie i emisie a bez prijatia zásadného riešenia nebudú schopné čínskej výrobe konkurovať. Dôsledky tejto skutočnosti by sa dramaticky prejavili aj vo výkonoch ZSSK CARGO.

Ing. Rudolf KUBIŠ
sekcia marketingu



Condition of the metallurgical industry is crucial also for rail freight transport

Probably none of the former „national“ rail freight carriers provides its services equally for all economic sectors. Each of them has a certain type of transport which prevails and to which its capacities have long been adapted. For some of them it is transit transport while for others it is transport from/to ports, transport for extractive industries, etc. At ZSSK CARGO we can speak of being dependent on the metallurgical industry in both Slovakia and the neighbouring countries; and as the last year convinced us, also on the whole world.

The share of ZSSK CARGO transport volumes attributable to the metallurgical industry has long been about 65%. And what transports are, in fact, concerned? The metallurgical industry uses rail transport also for the purpose of importing or collecting raw materials, as well as for the

purpose of exporting or distributing its products. The transport of raw materials accounts for roughly 75%, and products for the remaining 25%, of those transport volumes. The raw materials above all include iron ore, coal, dolomite and scrap. The products include not only metal products but also by-products such as slag and coke.

Iron ore as the main commodity

It is quite obvious that in terms of volume, iron ore has the largest percentage, especially in the direction from the countries of the former Commonwealth of Independent States (CIS) to Slovakia, the Czech Republic (CR), Austria, and Hungary, respectively. We are faced with large fluctuations in the transport of iron ore from the Balkans to the CR and Poland, and recently also to the Slovak Republic. ZSSK CARGO

even realised the import of overseas iron ore to Slovakia from the Polish ports.

Nearly 24 million tonnes of metallurgical goods transported per year put high demands also on the capacities of the rail freight carrier, especially if we realise that a considerable portion of that volume is associated with the transshipment of goods owing to the track gauge change at the Ukrainian-Slovak border.

Now also overseas ore

For long the flows of transport of especially raw material had remained unchanged, and it appeared that it should be so each year. Business relationships and economic measures adopted by the steel factories have, however, confronted the carrier with the task of ensuring the import of overseas coal and iron ore from the Polish ports since 2012. Each such measure requires change of the set capacities, bringing an increase in the costs. On the one hand, the hitherto used capacities remain idle, and on the other hand, it is necessary to employ the capacities hitherto used for other transports. But the company was successful in coping with such demanding tasks.

For example, changes in the deliveries of raw materials to the Hungarian steel plant have also had an impact on ZSSK CARGO's capacities. Over the past five years, there have been alternate requirements for the transshipment and transport of iron ore and semi-finished metal products – slabs. Owing to the situation in Ukraine, those transport volumes have fallen sharply since 2014.

Dangerous dependence

Almost two-third dependence is, indeed, high and may be dangerous. If a situation occurs in the world markets that has any adverse impact on the metallurgical industry, this will result in a considerable decline in ZSSK CARGO transport volumes. And that was also the case, for example, during the global financial and economic crisis, which hit us especially in 2009. A decline in the investors' activities in the construction and oil industries, in the manufacture of cars, etc., was associated with appropriately lower demand for the transport of goods in the metallurgical sector. To date, metallurgical transports have not reached the „pre-crisis“ level.

Fluctuations affect costs-effectiveness

The past year 2015 was also unusual. It began quite favourably as for metallurgical transports. In each of the first four months ZSSK CARGO recorded a year-to-year increase in the iron ore transport volumes. Afterwards, one of the metallurgical companies unexpectedly decided to reduce its raw materials stock level, especially that of iron ore, despite its growing production. Then came the „weak“ months during which the import fell sharply. The said situation was accompanied by another anomaly – the export of slabs to Austria in the second quarter fell to a minimum and, subsequently, doubled in the third quarter.

Such abrupt fluctuations, as a matter of course, affected the cost-effectiveness of transports as well as the employment of technical and personnel capacities of ZSSK CARGO. In the following months the most crucial factor influencing the metallurgical sector globally in 2015 – an over-supply of cheap Chinese steel in the world markets – began to be felt. For example, yet at the beginning of December, it really appeared that over 500,000 tonnes of iron ore would be imported to Slovakia, but the reality was only 286,000 tonnes.

Half of the global steel production from China

China has been a leading steel producer over the recent years. Last year's global production reached approximately 1.6 billion tonnes, of which 50%, i.e. 800 million tonnes, were produced in China. Just for comparison, Slovakia's production reached 4.6 million tonnes and the EU's production was 166 million tonnes. The published reports suggest that China currently has surplus metallurgical capacities for the production of roughly 400 million tonnes; last year it exported over 100 million tonnes on a global scale.

The steel producer associations Eurofer and industriAll said that only for the last year's December a total of five thousand jobs were lost in the EU metallurgical sector. In their opinion, the crisis poses a great threat to all 330 thousand employees in the industry, the number of whom has dropped by 85 thousand since 2008. How to proceed in this situation?

Protection against dumping

Other producers are unable to fairly compete with Chinese producers offering steel probably at dumping prices. The countries are defending themselves. The USA has responded by introducing a 236-per cent duty on stainless steel. The European Union is so far more cautious, while the EU countries as part of the World Trade Organisation are bound by the free trade principles. As late as the beginning of this year, the EU imposed preliminary anti-dumping duties ranging between 14% and 26% on the import of cold-rolled flat steel from China and Russia. Besides, the EU has commenced an anti-dumping investigation to discover whether or not other kinds of steel products are being imported into the EU at prices lower than the actual production costs. China has announced that it plans to reduce its steel production by 100 to 150 million tonnes, but without setting any deadline for such a goal. However, the position of the European steel producers is clear - they have to bear the highest costs of energy and emissions, and if no substantial solution is adopted, they will not be able to compete with Chinese producers. The consequences of such circumstances would dramatically affect the ZSSK CARGO transport volumes as well.

Ing. Rudolf KUBIŠ
Marketing Section





BUDAMAR @ BUDAMAR.SK



PONÚKANÉ SLUŽBY

- železničná preprava (vnútroštátna, dovoz, vývoz, tranzit)
- cestná preprava (všetky európske destinácie, špecializácia na destináciu Balkán)
- riečna a námorná preprava (napojenie na siet riečnych a námorných prístavov)
- multimodálna preprava (kombinácia rôznych druhov prepráv)
- intermodálna preprava (využitie kapacít dostupných terminálov, pravidelné kontajnerové linky)
 - doplňujúce služby (priama/nepriama prekládka, skladovanie, colno-deklaračné služby)

OFFERED SERVICES

- **railway transport** (inland transport, import, export and transit)
- **road transport** (all European destinations, specialisation on Balkan destinations)
- **river and sea transport** (connection with network of river and sea ports)
- **multimodal transport** (combination of various kinds of transport)
- **intermodal transport** (use of capacities of available terminals, regular container lines)
- **additional services** (direct/indirect transhipment, storage, customs declaration services)

PLNE PODPOROVANÉ / FULLY SUPPORTED BY



Tri štvrtiny tranzitu smerujú z východu na západ

Pri porovnaní tranzitných prepráv Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) v minulom roku 2015 a predminulom roku 2014 treba brať do úvahy viaceré vplyvy na medziročný pokles o skoro pol milióna ton. V roku 2015 ovplyvnili objem prepráv hlavne zníženie cien ocele a teda jej dovozu z Číny, no aj vojnový konflikt na Ukrajine. Ale v poklesu tranzitu sa odzrkadlil aj každoročne sa zväčšujúci konkurenčný tlak súkromných dopravcov na trhu železničnej dopravy.

Z porovnaní sledovaných rokov vidíme, že pokles prepráv nastal najmä v komodítach chémia, kovy a ruda.

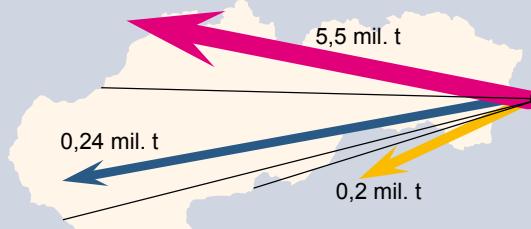
V prepravách chémia v roku 2015 nastala situácia, ktorú poznáme aj z minulých rokov, keď jeden zo súkromných dopravcov prevzal časť prepráv pre spoločnosť Borschodem a Cargu poklesol objem o 120 tisíc ton. V opačnom smere prepravy z Borschodemu ostali vo vyrovnaných objemoch ako v roku 2014, teda 150 - 160 tis. ton.

V tejto komodite však ZSSK CARGO aj získala, a to nové prepravy bionafty z Poľska do Bulharska v objeme 15 tis. ton a prepravy benzénu zo Srbska do Poľska v objeme 10 tis. ton.

V prepravách kovov sa prejavil faktor nízkych cien ocele a ZSSK CARGO poklesli prepravy o 40% medziročne. Jeden zo smerov, kde bol veľmi citelný pokles, sú prepravy z Poľska do Dunajúvarosu, kde objem poklesol až o 58% v rámci komodity. Pre rok 2016 sú vzhľadky zvýšenia daných prepráv vzhľadom na úpravu cien ocele i dovozu z Číny.

V roku 2015 však ZSSK CARGO nezaznamenala v tranzite len poklesy.

Preprava uhlia zo Poľska do Rumunska vzrástla medziročne o 300 tisíc ton.



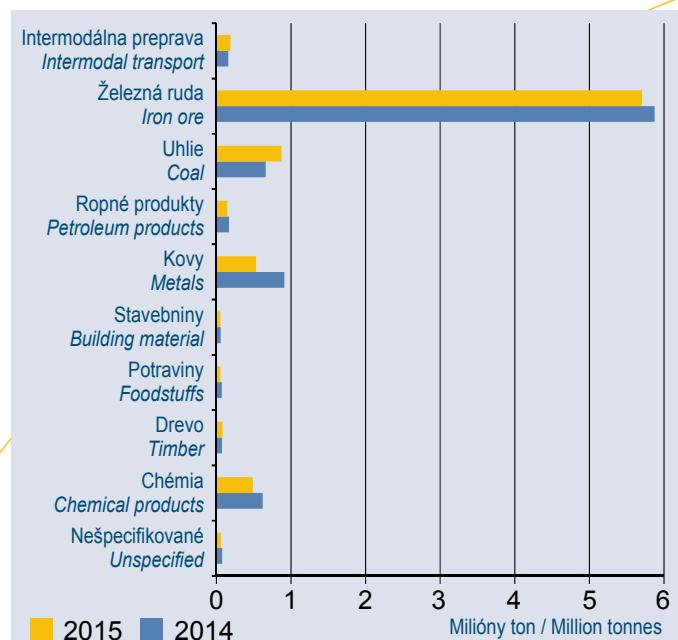
Objem tranzitných prepráv ZSSK CARGO v roku 2015: východ - západ 6,1 mil. ton, západ - východ 90 tisíc ton.

ZSSK CARGO transit transport volumes in 2015: east - west direction 6.1 million tonnes, west - east direction 90 thousands tonnes.

Z celkového objemu tranzitných prepráv je 75% smerovaných z východu na západ. V danom smerovaní sa spoločnosti darí udržiavať vyrovnaný objem vo výške okolo 6 miliónov ton ročne. Samozrejme najväčší podiel mala preprava rudy v objeme okolo 5,6 mil. ton, no aj pri nej sú zaznamenané poklesy, a to najmä pre Dunaújváros až o 47%. Naopak objem vznášol pre Ostravu Bartovice a to o 240 tisíc ton.

Nárast v minulom roku dopravca zaznamenal aj v prepravách uhlia a koku pre Ostravu Bartovice a to o 30 tisíc ton. Žiaľ, evidentný pokles nastal pri kovoči - o 220 tisíc ton, ktorý bol spôsobený práve konfliktom na Ukrajine.

Ing. Martina SURMÍKOVÁ
sekcia predaja



Porovnanie tranzitných prepráv ZSSK CARGO v tonách podľa komodít v rokoch 2014 a 2015.
Comparison of ZSSK CARGO transits in tonnes in 2014 and 2015.

Three quarters of transit directed from east to west

When comparing the transit volumes reached by Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., (ZSSK CARGO) in 2015 and 2014, several considerations affecting the year-to-year decline of nearly half million tonnes should be taken into account. In 2015, the transport volume was mainly affected by steel price decreases and steel imports from China, as well as the war conflict in Ukraine. The transit volume decline also reflected the competitive pressure from private carriers operating in the rail transport market, which pressure is growing each year.

The comparison of the years in question implies that a transport volume decline was seen particularly in such commodities as chemical products, metals and ore.

As to the transport of chemical products in 2015, a situation came about that had been known to us from the past when one of the private carriers took over a part of the transports for Borschodem and, thus, the Cargo transport volume declined by 120 thousand tonnes. In the opposite direction of transport from Borschodem the volume remained similar to that in 2014, i.e. 150 - 160 thousand tonnes.

In this commodity, however, ZSSK CARGO gained new biodiesel transports from Poland to Bulgaria in the volume of 15 thousand tonnes and benzene transports from Serbia to Poland in the volume of 10 thousand tonnes.

In the transport of metals the low steel price factor manifested itself and the ZSSK CARGO transport volume declined by 40% on a



Komodita / Commodity	2014	2015
Nešpecifikované/ Unspecified	77 230	59 279
Chémia/ Chemical products	618 912	488 572
Drevo/ Timber	75 528	80 511
Potraviny/ Foodstuffs	73 144	53 159
Stavebniny/ Building material	57 338	51 391
Kovy/ Metals	911 241	532 040
Ropné výrobky/ Petroleum products	169 691	146 354
Uhlí/ Coal	661 015	874 288
Železná ruda/ Iron ore	5 874 570	5 704 009
Intermodálna preprava/ Intermodal transport	159 485	188 993
Spolu/ Total	8 678 152	8 178 595

Objem tranzitných prepráv ZSSK CARGO v tonách v rokoch 2014 a 2015.
Volume of ZSSK CARGO transits in tonnes in 2014 and 2015.

Komodita / Commodity	2014	2015
Nešpecifikované/ Unspecified	820	355
Chémia/ Chemical products	155 096	150 760
Drevo/ Timber	38 882	40 884
Potraviny/ Foodstuffs	962	0
Stavebniny/ Building material	612	1 543
Kovy/ Metals	439 261	182 371
Ropné výrobky/ Petroleum products	34 786	16 041
Uhlí/ Coal	68 527	87 888
Železná ruda/ Iron ore	5 460 566	5 615 757
Intermodálna preprava/ Intermodal transport	4 784	4 514
Spolu/ Total	6 204 296	6 100 114

Objem tranzitných prepráv ZSSK CARGO v tonách v smere východ - západ podľa komodít.
Volume of ZSSK CARGO transits in tonnes in the east-west direction.

year-to-year basis. One of the directions where the decline was rather noticeable were transports from Poland to Dunaújváros, where the transport volume dropped by as much as 58% within the commodity. The outlooks for 2016 anticipate a rise in those transports, considering variations both in the steel price and imports from China.

In 2015, however, not only declines were recorded by ZSSK CARGO in transit volumes. The transport of coal from Poland to Romania rose by 300 thousand tonnes on a year-to-year basis.

Out of the total transit volume, 75% are directed from east to west.

In the given direction, the company is successful in maintaining a steady volume of around 6 million tonnes a year. Certainly, the largest percentage was imputable to the transport of ore amounting to about

5.6 million tonnes, but decreases were recorded in this commodity as well, notably a roughly 47% decrease in the volume of transports for Dunaújváros. On the contrary, the volume of transports for Ostrava Bartovice rose by 240 thousand tonnes.

Last year the carrier also recorded an increase of 30 thousand tonnes in coal and coke transports for Ostrava Bartovice. Unfortunately, an obvious decline was recorded in the commodity of metals (- 220 thousand tonnes), which was brought about by the Ukrainian conflict.

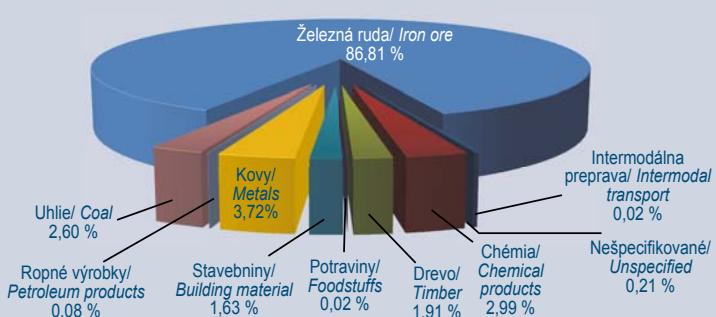
Ing. Martina SURMÍKOVÁ
Sales Section

Rastúci podiel prekládky rudy vo Východoslovenských prekladiskách

Rok 2015 bol pre Východoslovenské prekladiská (VSP) náročným rokom, v ktorom napriek výpadku v prekládke približne 288-tisíc ton čiernych kovov dosiahli výkon vyše 7,89 milióna ton zmanipulovaných tovarov na pracoviskách v Čiernej nad Tisou a Maťovciach.

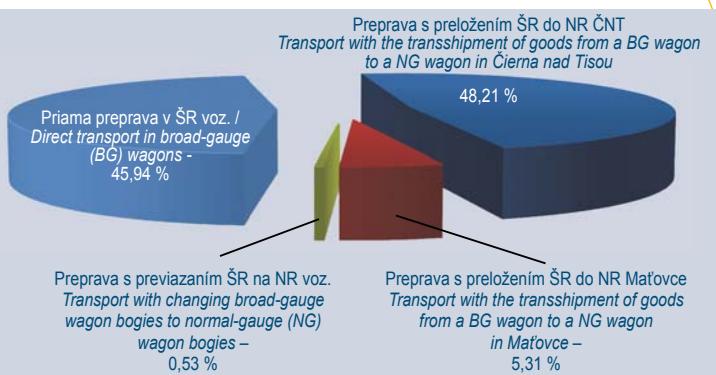
Oceníť treba najmä zvýšenie objemu prekládky železnej rudy na 87 % (6 850 589 ton) na pracoviskách VSP v Čiernej nad Tisou (6 310 927 ton) a v Maťovciach (539 661 ton) z celkového objemu preloženej záťaže vo VSP. Ten bol dosiahnutý aj vďaka výkonu rotačného výklopníka (2 711 171 ton) spoločnosti Bulk Transshipment Slovakia, a. s., ako aj vďaka správnej investícii do prekládkových technológií v rokoch 2015 a 2014.

Železná ruda je objemovo najvýznamnejšou prepravou pre ZSSK CARGO. V roku 2015 na pracoviskách VSP okrem prioritnej 87-percentnej rudy treba spomenúť aj prekládku kovov (4 %), chémie (3 %), dreva (2 %) a uhlia (2 %).



Komoditná štruktúra manipulovaného tovaru vo Východoslovenských prekladiskách, vrátane BTS za rok 2015.

Commodity structure of goods handled at the Eastern Slovak Transshipment Yards, including BTS, for 2015.



Dovoz tovarov cez pohraničnú priechodovú stanicu (PPS) Čierna nad Tisou ŠR a PPS Maťovce ŠR za rok 2015.

Goods imported through the border crossing stations (BCS) Čierna nad Tisou and Maťovce for 2015.

Výpadok v prekládke približne 288-tisíc ton čiernych kovov v roku 2015, najmä polotovarov zo železa -brám z Alčevského metalurgického kombinátu pre prijímateľa Dunaferr nastal ako dôsledok poškodenia infraštruktúry Ukrajinských železníc vojnovým konfliktom (vlakotvorných staníc v blízkosti hutných kombinátov, najmä stanice Jasinovataja v Luhanskej oblasti).

Za spomínanými výkonmi prekládky je zúročená práca každého zamestnanca sekcie Východoslovenských prekladísk Čierna nad Tisou. Rastúci trend podielu prekládky železnej rudy za posledné roky by nebol dosiahnutý bez šikovnosti a odbornosti zamestnancov VSP.

Ing. Ján TÉNAI
riaditeľ sekcie VSP



A growing percentage of ore transshipped at the Eastern Slovak Transshipment Yards

The year 2015 was rather challenging for the Eastern Slovak Transshipment Yards (ESTY), when despite a decrease of almost 288 thousand tonnes of black metals, the ESTY reached over 7.89 million tonnes of goods handled at the workplaces in Čierna nad Tisou and Maťovce.

Appreciation should be given to the increase of the volume of transshipped iron ore to 87 % (6,850,589 tonnes) at the ESTY in Čierna nad Tisou (6,310,927 tonnes) and in Maťovce (539,661 tonnes), out of the total volume of goods transshipped at the ESTY. This was achieved also thanks to the volume handled by the circular tipper (2,711,171 tonnes) operated by Bulk Transshipment Slovakia, a. s., as well as thanks to the right investment in transshipment technologies in 2015 and 2014.

Iron ore is the most important commodity transported by ZSSK CARGO in terms of volume. It should be noted that in 2015, apart from the major 87 percent ore share in the transshipment volume, the ESTY

workplaces also transshipped metals (4 %), chemicals (3 %), timber (2 %), and coal (2 %).

A transshipment decline of roughly 288 thousand tonnes of black metals in 2015, in particular semi-finished products made of iron - slabs from the Altchev metallurgic concern for the Dunafer plant, resulted from the damage caused to the infrastructure of the Ukrainian Railways by the war conflict (train formation yards in the vicinity of the metallurgic factories, especially the Yasinovataya station in the region of Luhansk).

Behind the above-mentioned transshipment volume is the work of each employee of the ESTY in Čierna nad Tisou. The growing trend in the percentage of transshipped iron ore over the past year would not have been possible if it had not been for the skills and expertise of the ESTY employees.

Ing. Ján TÉNAI
Director of ESTY Section

Services of the Eastern Slovak Transshipment Yards

WWW.ZSCARGO.SK



- transshipment, unloading and loading of goods
- changing wagon bogies
- re-pumping of different kinds of liquid substances
- defrosting loose substrates
- measuring the wagon load weight on the rail scales
- wagon load adjustment - palletising, packaging and banding
- actions related to the loading, transshipment, fastening and marking of wagon loads
- discussing and providing for the transport of unusual items and consignments with exceeded loading volume
- identifying wagon load damage
- handing over transport tools and means belonging to carriers for carriage
- distributing consignments according to bulk or partial orders
- sending copies of consignment notes and other documents to carriers
- sending written reports on goods crossing the border
- storing consignments in a bonded warehouse
- customs clearance of goods imported, exported and in transit
 - issuing a transit customs declaration without any guarantee
 - issuing and submitting one customs document with relevant annexes
 - representing a clearance agent in providing a customs declaration
- keeping customers informed of their wagon loads entering, being transshipped at, or leaving Čierna nad Tisou a Maťovce

Východoslovenské prekladiská investujú do prekládkových technológií

Aj v minulom roku podporili Východoslovenské prekladiská svoje kapacity prekládky niekol'kými významnými investíciami.

Nákup štyroch bremenových elektromagnetov

Začiatkom roku 2015 boli na portálom žeriave kontajnerového prekladiska Sekcie VSP Čierna nad Tisou nasadené štyri nové bremenové elektromagnety, ktoré slúžia na zabezpečenie bezpečného prekladu dlhých 12-metrových plechov. Dôvodom ich nákupu bola skutočnosť, že na prekládkových rampách obvodu ťažkej mechanizácie došlo v posledných rokoch k výraznému nárastu prekládky čiernych kovov

a manipulácia, najmä s dlhými kusmi plechov, bola s pôvodnými elektromagnetmi problematická.

Zvýšenie kapacity náhradného zdroja portálového žeriava KP36

Na prekládkových rampách obvodu ťažkej mechanizácie sekcie VSP v posledných dvoch rokoch došlo k prudkému nárastu objemu prekládky oceľových brám. Podľa prognóz prepráv aj v ďalších rokoch sa očakáva zvýšený dobeh oceľových brám. Na zabezpečenie bezpečnej prekládky na Kontajnerovom pracovisku VSP pomocou dvoch bremenových elektromagnetov typu Gauss Magnetti bolo potrebné kapacitu



Obrázok/Picture 1 Bagre Terex -Fuchs čierna nad Tisou
Ešte v auguste 2014 pribudli do Čiernej nad Tisou na prekládku tri moderné pásové hydraulické rýpadlá značky Terex Fuchs RHL 350 D nemeckej výroby. Obstarané boli formou lízingovej zmluvy. Nový bager je schopný preložiť za zmenu tovar z dvanásťti širokorozchodných vozňov, čo predstavuje zhruba 800 ton suroviny. Hydraulické rýpadlá Terex Fuchs sa vyznačujú zvýšenou stabilitou počas chodu, väčším pracovným rozprátkom a majú nižšiu spotrebú pohonných hmôt. Keďže kabína sa dostane až do výšky 5,6 metra, vodič má lepšie podmienky pri práci a dokonály prehľad o vnútornom priestore nákladného vozňa. Kamerový systém dáva možnosť vodičovi sledovať priestor za rýpadlom.

Yet in August 2014, three modern Terex Fuchs RHL 350 D hydraulic belt grabs from a German manufacturer were procured for Čierna nad Tisou. They were procured through a finance lease contract. The new excavator is capable of reloading goods from twelve tenees-gauge wagons during a shift, which represents roughly 800 tonnes of goods. Terex Fuchs hydraulic grabs are characterised by enhanced stability during operation, greater grabbing ability, and have lower fuel consumption. Since the cab can reach as high as 5.6 metres, the operator has better working conditions and a perfect view of the inside space of a freight wagon. The camera system enables the operator to watch the space behind the grab.



Obrázok/Picture 2 Výmena kabín na mostových a portálových žeriavoch na rampách v Čiernej nad Tisou prebiehala postupne od roku 2010 do roku 2014 v troch etapách.

The cabs on the bridge and portal cranes at the platforms in Čierna nad Tisou were replaced gradually at three stages from 2010 to 2014.

Obrázok/Picture 3 Elektro-hydraulické drapáky
Elektro-hydraulic graps are used to tranship loose substrates

Obrázok/Picture 4 Kontajnerové prekladisko čierna nad Tisou
Začiatkom minulého roku osadili na portálom žeriave kontajnerového prekladiska v Bieli štyri nové bremenové elektromagnety, ktoré zabezpečujú bezpečnú a plynulú prekládku dlhých plechov. Každý zo štyroch nových elektromagnetov v tvare hranola má hmotnosť 1,200 kg a je s ním možné prekladať až 12 ton ťažké bremená. Ohyb plechov pri prekládke je prakticky vylúčený.
At the start of the previous year four new lifting electromagnets, which are designed to provide for the safe transshipment of long pieces of sheet metal, were put into service on a portal crane at the container transshipment yard in Biel. Each of the four new electromagnets having the shape of a prism weighs 1,200 kg, and can be used to handle heavy loads with a weight of as much as 12 tonnes. The bending of sheet metal pieces to be transshipped is practically excluded.

náhradného zdroja portálového žeriava rozšíriť - zaobstaraním náhradného zdroja s výstupným výkonom - 24 kW.

Nákup dvoch elektro-hydraulických drapákov

Elektro-hydraulické drapáky sa používajú na prekládku sypkých substrátov na I. Rudnej a Novej mäsovej rampe. Zvýšené prekládkové výkony vyžadujú technicky spoľahlivé prídayne zariadenia. Vzhľadom na technický stav elektro-hydraulických drapákov dodaných v rokoch 2001 – 2003 bolo potrebné zaobstať nové.

Modernizácia ovládania mostového žeriava

Elektrický mostový žeriav v opravárenskej hale budovy MO III v Čiernej nad Tisou sa využíva pri údržbe a opravách prekládkových mechanizmov VSP. Pohony pojazdu mosta a zdvihu mostového žeriava boli ovládané zo zeme oceľovými lankami. Tento spôsob ovládania neumožňoval manipuláciu s rozmerovo objemnejšími bremenami, nakoľko by nebola dodržaná bezpečná vzdialenosť medzi bremenom a žeriavnikom. Modernizácia spôsobu ovládania žeriava spočíva v nahradení lakových spínačov diaľkovým rádiovým ovládačom.

sekcia VSP



3



4

The Eastern Slovak Transshipment Yards invest in transshipment technologies

Last year the Eastern Slovak Transshipment Yards also boosted their transshipment capacity by several major investments.

Purchase of four lifting electromagnets

At the beginning of 2015, four new lifting electromagnets, which are designed to provide for the safe transshipment of 12-metre long pieces of sheet metal, were put into service on a portal crane at the ESTY in Čierna nad Tisou. The reason for their purchase was that over the past years, the volume of black metals transshipped on the transshipment platforms of the heavy mechanisation circuit had significantly risen, and the handling of, particularly, long pieces of sheet metal by using the original electromagnets had been difficult.

Enhancing the capacity of a standby power supply for the KP36 portal crane

The volume of steel slabs transshipped on the transshipment platforms of the heavy mechanisation circuit at the ESTY has risen sharply over the past two years. The transport volume forecasts suggest that the volume of steel slabs will further grow in the years to come. In order to secure safe transshipment operations by means of two Gauss Mağnetti lifting electromagnets at the ESTY container workplace, it was necessary to extend the capacity of the standby portal crane power supply by procuring a standby 24 kW power generator.

Purchase of two electro-hydraulic grabs

Electro-hydraulic grabs are used to transship loose substrates on the 1st ore platform and on the new meat platform. Greater transshipment volumes require additional equipment that is technically reliable. Considering the technical condition of the electro-hydraulic grabs supplied between 2001 and 2003, it was necessary to purchase new ones.

Modernisation of the bridge crane control system

The electrical bridge crane in the repair hall of the MO III building in Čierna nad Tisou is designed to be used for the maintenance and repairs of the transshipment mechanisms at the ESTY. The bridge travel and bridge crane lift drives were ground-controlled with the use of steel wires. Such manner of control did not enable the handling of loads with large dimensions, as the safe distance between the load and the crane operator would not have been kept. The crane control system modernisation lies in replacing the wire switches with a radio remote control system.

ESTY Section

Bezproblémová transakcia predaja a spätného nájmu nákladných vozňov



O zmenách po vstupe strategického partnera do dcérskej spoločnosti Cargo Wagon, a. s., a odpredaji a spätnom nájme vyše osematisíc nákladných vozňov ZSSK CARGO sme sa zhovárali s riaditeľom sekcie hospodárenia s nákladnými vozňami Mgr. Petrom Ordošom.

Priniesla zmena vlastníka nákladných vozňov zo ZSSK CARGO na dcérsku spoločnosť Cargo Wagon od júla 2015 nejaké výrazné zmeny pri poskytovaní vozňov pre zákazníkov?

- Z pohľadu zákazníkov a dostupnosti vozňov priniesla transakcia len minimálne zmeny, týkajúce sa predovšetkým sezónnych a sporadickej využívaných vozňov, pretože tieto vozne sme do transakcie nezahrnuli. ZSSK CARGO už naďalej nedisponuje napríklad vozňami Tds, Has, Taes, Taems a výrazne klesol aj počet vozňov Hadgs. Celý vozňový park bol optimalizovaný na základe business plánu na rady vozňov najviac využívaných a väčšina zákazníkov si v podstate nejakú zmenu ani neuvedomila, tak hladko a bezproblémovo celá transakcia prebehla.

Jednou z motivácií pre predaj a spätný prenájom vyše 8000 nákladných vozňov bol aj vstup silného partnera do dcérskej spoločnosti

a hľadanie možností uplatnenia nevyužitých kapacít v prenájme vozňov, ich využitia v zahraničí a podobne. Dári sa túto úlohu v spolupráci s Cargo Wagon napínať? Umožňuje to situácia na trhu?

- Hlavnou činnosťou ZSSK CARGO bola a je preprava tovaru a poskytovanie vozňov zákazníkom prepravujúcich tieto tovary. Prenájom vozňov je len sekundárna činnosť vyplývajúca z aktuálne prebytočných vozňov, ktoré zákazníci práve v tom čase nepotrebujú a môžu byť dané do krát-kodobého prenájmu subjektom zvyčajne mimo územia SR. Nakoľko ale vozňový park je po transakcii výrazne nižší, nie je ani veľký priestor, a často ani dopyt, tieto vozne prenajímať. Zvyčajne ide o dvoj až trojtýždňov „okno“ a obmedzený počet vozňov, čo je za danej situácii na trhu veľmi ťažko realizovať. Preto sme sa na našej sekcií rozhodli pre trochu inú stratégiu a začali sme pravidelne oslovať partnerské spoločnosti s ponukou na využitie našich vozňov smerujúcich z miesta vykládky domov, prípadne aj na jednotlivé prepravy v zmysle dispozícii a štandardov RIV. Vyžaduje to zmapovanie celej prepravnej cesty, úzku kooperáciu so zákazníkom, ale výsledný efekt stojí za to a čo je podstatné, stúpa nám využitie našich vozňov.

Čo priniesla analýza potreby vozňového parku po polroku fungovania sekcie hospodárenia s nákladnými vozňami? Viete vyhodnotiť percentuálne využitie jednotlivých radov „Cargo“ vozňov?

- Sekcia hospodárenia s nákladnými vozňami pripravuje už od svojho vzniku pravidelné mesačné reporty pre vedenie spoločnosti. Tieto reporty sú vyhodnocované a dopĺňané a stále hľadáme možnosti a nástroje, ako čo najvernejšie prezentovať ekonomickú a prevádzkovú bilanciu vozňového parku. Polrok je však krátka doba na relevantné vyhodnotenie ekonomickej zmeny. Zmenili sa podmienky používania

Trouble-free transaction of sale and leaseback of freight wagons

We have interviewed Mgr. Peter Ordoš, the Director of the Freight Wagons Management Section, about the changes after the entry of a strategic partner into the subsidiary Cargo Wagon, a. s., and the sale and leaseback of over eight thousand ZSSK CARGO freight wagons.

Has the change of the owner of the freight wagons from ZSSK CARGO to the subsidiary Cargo Wagon brought about any significant changes in the provision of wagons to customers since July 2015?

- For customers and in terms of availability of wagons the transaction has only brought about small changes regarding especially seasonal and sporadically used wagons as these wagons were not included in the transaction. For example, ZSSK CARGO no longer possesses Tds, Has, Taes and Taems wagons, and the number of Hadgs wagons has dropped significantly as well. The whole wagon fleet has been optimised based on a business plan for the wagon series that are most commonly used while most of the customer have not, in fact, noticed, any changes; so smooth and trouble-free was the entire transaction.

One of the motivations behind the sale and leaseback of over 8,000 freight wagons was the entry of a strong partner into the subsidiary as well as seeking the possibilities for the free wagon capacities to be exploited in the form of lease of wagons or their use abroad, and the like. Are you successful in fulfilling this task in cooperation with Cargo Wagon? Is it possible with regard to the market situation?

- ZSSK CARGO's core business was and still is the transport of goods and the provision of wagons to customers transporting goods. The lease of wagons is only an ancillary business activity resulting from the currently redundant wagons that the customers do not need at the given time and may be leased to companies operating most often outside Slovakia for a short-term. The wagon fleet is much lower after the transaction, and so there is not much room, and often nor demand, for the lease of those wagons either. This is usually a two or three-week „gap“ and a limited number of wagons, which is very difficult to realise with regard to the situation prevailing in the market. Therefore, our Section has chosen a slightly different strategy and begun to address the partners with an offer to use our wagons returning from the unloading destinations home, or to use them for individual transports as



ZSSK CARGO okrem prenajatých vozňov od svojej dcérskej spoločnosti Cargo Wagon prevádzkuje aj 1056 vlastných vozňov, ktoré sa z dôvodu obstarania na leasing nestali predmetom predaja a spätného nájmu. Najmodernejšie vozne spoločnosti - Shimmns, Eamos, Habbilns, Falns, ale aj Sggmrss v čase transakcie SLB (sale and lease back) ne-boli v majetku ZSSK CARGO a nemohli byť dcérskej spoločnosti odpredané. Až po splatení leasingu prejdú do majetku ZSSK CARGO a nadálej budú používané ako vlastné vozne. Besides wagons rented from subsidiary Cargo Wagon ZSSK CARGO operates also 1056 own wagons which weren't subject of sale and leaseback due to procurement. During the sale and leaseback transaction the most modern company's wagons of Shimmns, Eamos, Habbilns, Falns and Sggmrss series weren't property of ZSSK CARGO and therefore couldn't be sold to the subsidiary. After repayment of leasing they will pass to ZSSK CARGO possession and will be used as own wagons.

vozňov, zmenili sa aj počty disponibilných vozňov a v tomto kontexte je problematické porovnať súčasné a minulé obdobie.

Aká je spolupráca sekcie s vlastníkom spätné prenajatých vozňov Cargo Wagon? V čom vlastne spočíva?

- Spolupráca s Cargo Wagon sa buduje postupne, tak ako dcérská spoločnosť buduje svoje štruktúry. Momentálne je prioritne zameraná na identifikáciu rozsahu poškodení pri odovzdávaní vozňov do revízie, pretože toto je jedna z významných nákladových položiek pre obe spoločnosti. Inšpektori technickej kontroly z úseku služieb ŽKV ZSSK CARGO a technici Cargo Wagon prechádzajú spoločne a detailne každý vozeň a identifikujú rozsah poškodenia, ako aj pravdepodobnú príčinu poškodenia. Analýza týchto poškodení sa ďalej spracováva s cieľom eliminácie a adresného prenášania týchto nákladov na poškoditeľa. Druhou významnou časťou našej spolupráce je efektívne odosielanie vozňov na šrotovanie. Sú to vozne, ktorých technický stav alebo

zastaranosť nedáva ekonomický zmysel na uplatnenie sa na trhu. V roku 2015 bolo takto odoslaných do miest šrotovania takmer 500 vozňov a v roku 2016 by to malo byť okolo 1000 vozňov. Ak vezmeme do úvahy, že každý jednotlivý vozeň je nutné pred odoslaním prehliadnuť, posúdiť jeho technický stav, prípadne aj spojazdnosť, vystaviť prepravný doklad a zariadiť jeho odoslanie, je to náročný proces na logistiku a evidenciu, vyžadujúci denný kontakt a súhru všetkých zainteresovaných.

Spolu s Cargo Wagon máme rozpracovaný aj predbežný koncept spolupráce v oblasti prenájmov vozňov, tu sme ale narazili na množstvo legislatívnych a prevádzkových problémov vyžadujúcich ďalšie spoločné rokovania o podmienkach a možnostiach spolupráce v tejto oblasti.

**Ladislav JANDOŠEK
ZSSK CARGO Business**

instructed and according to RIV standards. This requires the mapping of the whole transport route and close cooperation with the customer, but the final effect is worth achieving, and what is most important, the usage of our wagons has been following an upward trend.

What has the analysis of the wagon fleet need brought since the Freight Wagons Management Section was established half a year ago? Can you assess the percentage of usage of the individual series of „Cargo“ wagons?

- Since its establishment, the Freight Wagons Management Section has been preparing regular monthly reports for the company's management. Those reports are evaluated and supplemented, and we are still looking for the possibilities and instruments to present the economic results of the operation of the wagon fleet as truly as possible. Half a year is a short time for assessing the economic changes. Both the conditions of use of wagons and the number of available wagons have changed, and so it is rather difficult to compare the current period with the previous one in this context.

What is the cooperation between the Section and Cargo Wagon as the owner of leased-back wagons like? What is it based on?

- The cooperation with Cargo Wagon has been developing gradually as the subsidiary has been building up its structures. For the time being, its priority is to identify the scope of damage caused to the wagons handed over for revision, as this is one of the major cost items for both

companies. ZSSK CARGO and Cargo Wagon technicians are working together to examine each wagon thoroughly, and to identify the scope of damage and its likely cause. Such damage is then analysed with a view to eliminating and allocating the costs to the entity that has actually caused it.

Another important part of our cooperation is the efficient sending of wagon for scrapping. These are wagons whose technical condition or obsolescence make no economic sense for their use in the market. In 2015 almost 500 wagons were sent to the scrapping sites, and in 2016 it should be roughly 1,000 wagons. If you consider that before sending any individual wagon for scrapping, it is necessary to examine and evaluate its technical condition and, where appropriate, to put it into an operable condition, to issue a transfer document, and to arrange for its transfer, it is rather a demanding process in terms of logistics and record-keeping that requires the daily communication and collaboration between all those concerned.

We, together with Cargo Wagon, have also drawn up a preliminary concept of cooperation in the area of wagon leases; however, we have found a number of legislative and operating obstacles that require further mutual negotiations about the conditions and possibilities of cooperation in this area.

**Ladislav JANDOŠEK
ZSSK CARGO Business**

Rekonštrukcia a dostavba

II. Rozmrazovacej haly

Druhá významná etapa modernizácie prekládkových technológií pohraničnej prekládkovej železničnej stanice v Čiernej nad Tisou, pripravená spoločnosťou BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s., začala v roku 2015 a bude dokončená v roku 2016. Okrem stavby Prekládkový Komplex – Východ sa realizujú aj ďalšie: Východná rampa, nová prekládková technológia - portálkový žeriav a Rekonštrukcia II. Rozmrazovacej haly.

Očakávané zmeny už v zime 2016/2017

Základným zámerom v rámci realizovanej rekonštrukcie

II. Rozmrazovacej haly je dosiahnutie rovnakej rozmrazovacej kapacity ako už má prevádzkovaná III. Rozmrazovacia hala (650 tis. ton) a odstránenie súčasného výškového obmedzenia rozmrazovania najvyšších vozňov rozchodu 1520 mm (ŠR vozne) v II. Rozmrazovacej hale.

Samotná rekonštrukcia II. Rozmrazovacej haly zabezpečí zvýšenie výkonu rozmrazovania o 170 tisíc ton za sezónu (nárast o 35%) v cykloch po 26 – 27 ŠR vozňov. Bude to zabezpečené prístavbou – predĺžením jestvujúcej budovy II. Rozmrazovacej haly o 93 metrov, z 303 metrov na 396 metrov a doplnením jednej strojovni na celkový počet 5 strojovní. V objekte II. Rozmrazovacej haly budú ďalej prevádzkované dva rozmrazovacie tunely - severný a južný.

V rámci modernizácie II. Rozmrazovacej haly bude inštalovaná nová technológia s piatimi strojovňami nad úrovňou strechy, v kontajnerovom prevedení do vonkajšieho prostredia, vrátane nových pripojení na médiá.

Každá technologická jednotka zabezpečí rozmrazovanie substrátov v oboch vetvach tunelov, v zónach dĺžky asi 80 metrov. V strednej časti stropu pri každej strojovni budú otvory pre dva teplovzdušné priamo ohrevné agregáty, ktoré zabezpečia ohrev päťiny priestoru

II. Rozmrazovacej haly.

Z tunelov sú ochladené spaliny s teplotou 60 °C nasávané odťahovými kanálmi umiestnenými medzi koľajami do odťahového potrubia späť

do teplovzdušných agregátov. Rozmrazovacia hala má medzi plošinami strojovní otvory aj pre výfuky vzduchu do atmosféry.

Pre predmetnú stavbu budú zrealizované nové prípojky a rozvody elektrickej energie NN, plynu, nový systém merania a regulácie a aj súvisiace preložky inžinierskych sietí. Celá II. Rozmrazovacia hala bude komplexne zateplená, (strecha, plášť a štyri brány), čo zásadným spôsobom prispeje k minimalizácii tepelných strát a k zvýšeniu efektívnosti rozmrazovania.

Rekonštrukcia s dostavbou II. Rozmrazovacej haly je plánovaná v období od apríla do októbra 2016 a rozpočet tejto stavby je 4,5 mil. eur. Po jej ukončení bude II. Rozmrazovacia hala spĺňať všetky požadované parametre kapacitné, kvalitatívne, aj ekologické .

Viac ako 5 miliónov ton železnej rudy preloženej modernou technológiou v Čiernej nad Tisou

Ročne je v pohraničnej prekládkovej železničnej stanici Čierna nad Tisou preložených 6 - 7 miliónov ton železnorudných substrátov. Z toho objemu už v roku 2017 spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s., preloží okolo 5 miliónov ton železnorudných substrátov modernou technológiou v Prekládkových komplexoch Západ a Východ. A práve rekonštrukcia II. Rozmrazovacej haly vytvorí podmienky na plynulú prekládku železnorudných substrátov v zimnom období.

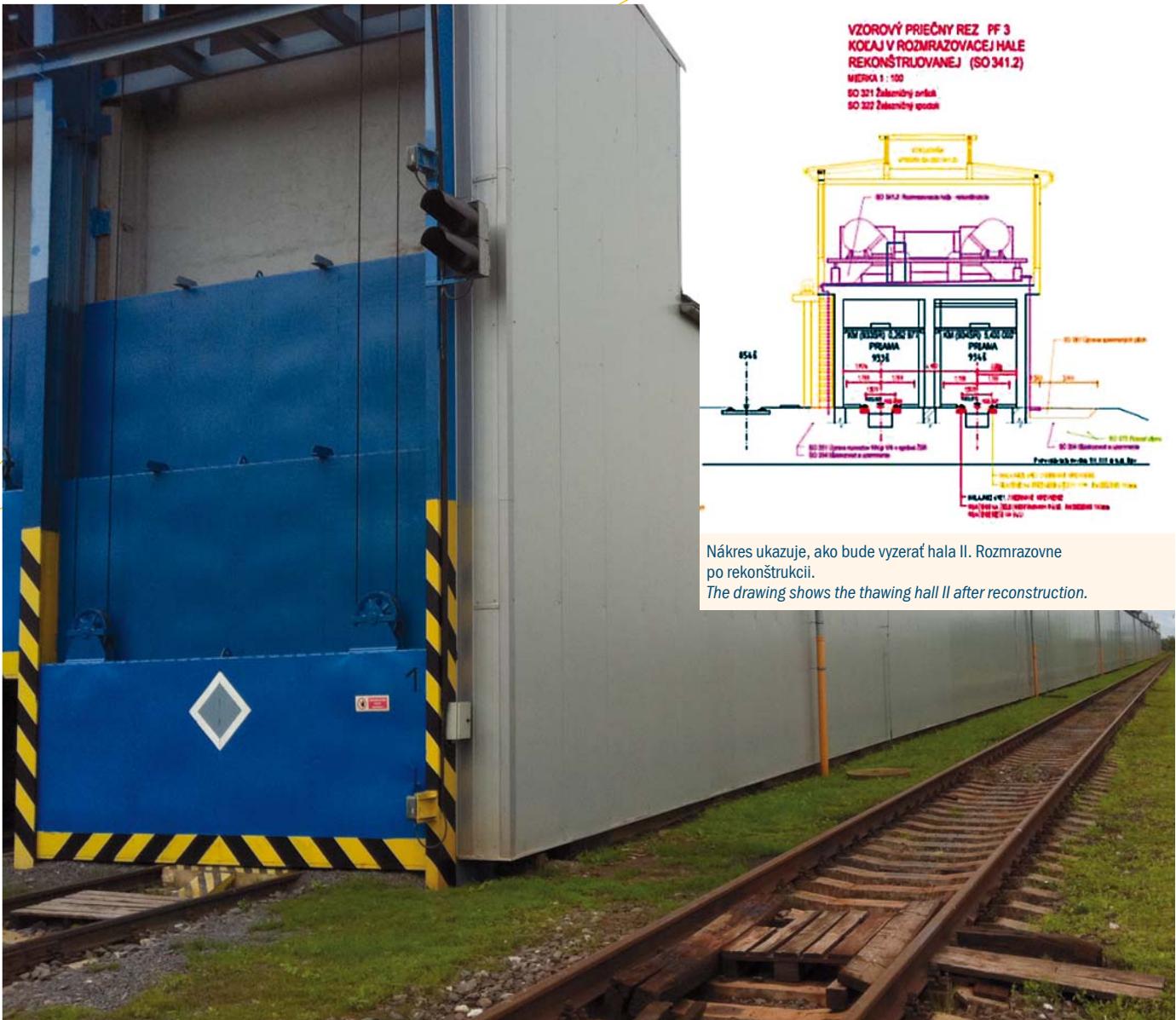
Splnenie vytýčených cieľov, v rámci modernizácie prekládkových kapacít v Čiernej nad Tisou, boli pripravené a sú realizované s podporou akcionárov spoločnosti BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s., - BUDAMAR LOGISTICS, a.s., a ZSSK CARGO SLOVAKIA, a. s., v úzkej spolupráci so Železnicami Slovenskej Republiky.

Ing. Attila MIKLÓS

Prevádzkový riaditeľ BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s.



Pohľad na II. Rozmrazovňu pred rekonštrukciou.
View of the Thawing hall II before reconstruction.



III. Rozmrazovňa bola zrekonštruovaná v roku 2010.
The Thawing hall III was reconstructed in 2010.

Reconstruction and completion of the Thawing hall II

The second major stage of modernisation of the transshipment technologies at the transshipment border-crossing station in Čierna nad Tisou, which was prepared by BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s., was launched in 2015 and will be completed in 2016. In addition to the construction of the Transshipment Complex – East, the following is also being carried out: East platform, new transshipment technology - portal crane, and reconstruction of the Thawing hall II.

Changes expected as early as the winter of 2016/2017

The main aim of the ongoing reconstruction of the Thawing hall II is to reach the same defrosting capacity as the Thawing hall III (650 thousand tonnes) already operated, and to eliminate the current height

restriction for defrosting the highest wagons with a gauge of 1,520 mm (broad-gauge wagons) in the Thawing hall II.

The very reconstruction of the Thawing hall II will increase the defrosting capacity by 170 thousand tonnes per season (an increase of 35%) in cycles with 26 to 27 broad-gauge wagons each. This will be achieved by constructing an annexe – extending the existing building of the Thawing hall II by 93 metres, from 303 metres to 396 metres, and constructing one more engine room so there are a total of 5 engine rooms. In the building of the Thawing hall II two defrosting tunnels, namely the north tunnel and the south tunnel, will further be operated. As part of the modernisation of the Thawing hall II, a new technology will be installed with five engine rooms above the roof, in container-like design for an outside environment, including new connections to the utilities.



Prekládkový komplex Východ bude dvojčaťom komplexu Západ (na snímke), ktorý je v prevádzke od roku 2009. Navyše však v ňom bude možné prekladať okrem železnej rudy aj uhlie a koks. Rovnako bude spĺňať všetky normy pre obmedzenie prašnosti podľa najprišejších nariem ochrany životného prostredia.

The Transshipment Complex East will become a twin of the Transshipment Complex West (in the picture), which has been in operation since 2009. What is more, it can be used to transship not only iron ore but also coal and coke. It will also meet all the requirements for reducing dustiness according to most stringent environmental protection standards.

Each technological unit will provide for the defrosting of substrates in both tunnel branches with a length of roughly 80 meters. For each engine room, in the middle of the ceiling, there will be openings for two hot-air direct heating aggregates, which will provide heating for one fifth of the space of the Thawing hall II.

Cooled waste gases with a temperature of 60 °C are sucked out of the tunnels through the channels, which are located between the tracks, back into the hot-air aggregates. Between the engine room platforms in the Thawing hall there are also openings for releasing the gases into the air.

New low-voltage power and gas mains and connections, a new system of measurement and regulation, as well as the relocation of engineering networks, will be provided for the construction concerned. The whole Thawing hall II will be thermally insulated completely (including the roof, the external walls and four gates), which will largely contribute towards minimising heat losses and improving the efficiency of the defrosting process.

The reconstruction of the Thawing hall II, including making an annex thereto, is planned to be realised from April 2016 to October 2016, with a budget of EUR 4.5 million. After its completion the Thawing hall II will meet all the required capacity, quality and ecology parameters.

Over 5 million tonnes of iron ore transshipped by means of the modern technologies in Čierna nad Tisou

At the transshipment border-crossing station Čierna nad Tisou almost 6 to 7 million tonnes of iron ore substrates are transshipped on an annual basis. Out of this volume, as early as 2017, BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s., will transship nearly 5 million tonnes of iron ore substrates by using the modern technologies at the Transshipment Complex West and the Transshipment Complex East. And just thanks to the reconstruction of the Thawing hall II, conditions will be created for the smooth transshipment of iron ore substrates during the winter season.

The goals defined as part of the modernisation of the transshipment capacities in Čierna nad Tisou have been prepared and are being implemented with the support of the shareholders of BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s., - BUDAMAR LOGISTICS, a.s., and ZSSK CARGO SLOVAKIA, a. s., in close cooperation with Železnice Slovenskej Republiky.

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



DISTROS, s. r. o.

26. novembra, P. O. BOX 9, 066 01 Humenné, Slovak Republic / Slovensko
tel.: + 421 57 775 3912, mob.: + 421 903 900 924, e-mail: distros@stonline.sk

DISTROS, s. r. o., Humenné has been operating in the market since 1992, and offers forwarding and logistics services to domestic and foreign business partners. It has been closely cooperating with, and using the services of, Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) in the area of re-pumping and transport of chemical products, in particular methanol imported from Russia.

DISTROS Humenné provides comprehensive services in transporting goods from Čierna nad Tisou to the final customers in Slovakia, the Czech Republic, Austria, Hungary, Romania, and Poland. The annual volume of goods transported by the company is about 100 - 150 thousand tonnes.



Spoločnosť DISTROS, s. r. o., Humenné pôsobí na trhu od roku 1992 a ponúka špedičné a logistické služby domácim a zahraničným obchodným partnerom. Úzko spolupracuje a využíva služby Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) v oblasti prečerpávania a prepravy chemických produktov, najmä metanolu dovozom z ruských závodov OAO SČOKINO AZOT pre firmu OPTIMACHEMICAL Ltd. UK a OAO TOGLIATTI AZOT pre firmu AMEROPA AG. Swiss.

DISTROS Humenné poskytuje kompletné služby pri preprave z Čiernej nad Tisou k cieľovým odberateľom na Slovensko, do Českej republiky, Rakúska, Maďarska, Rumunska a Poľska. Ročné objemy prepráv spoločnosti sa pohybujú na úrovni 100 – 150 tisíc ton.

Aktuality z dielní

Kompetentnosť a flexibilita

V súčasnosti poskytuje úsek služieb železničných koľajových vozidiel (ÚS ŽKV) ZSSK CARGO výkony v ôsmich rušňových deplach a v ôsmich opravovniach nákladných vozňov v rámci celého Slovenska. Samozrejmostou je poskytovanie služieb formou mobilného servisu. Opravári disponujú štyrmi modernými mobilnými dieľňami, ktorými realizujú opravárenské zásahy priamo na vozni v prevádzke.

Služba mobilného servisu je v súčasnosti vyhľadávaná aj zákazníkmi ZSSK CARGO. Jej výhodou je flexibilita zásahu, skrátenie času vyraďenia vozňa a tiež odstránenie nákladov na prepravu vozňa do dielne a späť. Medziročne zaznamenáva spoločnosť zvýšený záujem o služby v oblasti údržby a opráv ŽKV, pričom si uvedomuje, že tento trend je možné udržať len pozorným vnímaním požiadaviek zákazníkov a navrhovaním optimálnych riešení.

V ponuke služieb sa čím ďalej tým viac objavuje komplexnosť, t. j. k samotnému opravárenskému zásahu sú pridané aj služby navyše. Napríklad ZSSK CARGO vie prevziať a odovzdať vozeň priamo „u zákazníka“ a pod. Aj v roku 2016 úsek služieb ŽKV prechádza rôznymi certifikačiami, ktoré pomáhajú kontinuálne zlepšovať kvalitu poskytovaných služieb. Treba podotknúť, že každý zákazník údržby a opráv ŽKV má priradeného obchodníka, ktorý s ním sprostredkováva komunikáciu do interného prostredia ZSSK CARGO. Pre efektívnu realizáciu požiadaviek

základnícov je pritom potrebné dodržiavať komunikačnú maticu pre poskytovanie služieb údržby a opráv železničných koľajových vozidiel (jej podoba je na priloženom obrázku).

Propagácia služieb

Svoje služby v oblasti údržby a opráv koľajových vozidiel ponúka ZSSK CARGO aj na medzinárodnej výstave TRANSRUSSIA v Moskve, kdež opravári dokážu v dielňach vykonávať opravárenské zásahy aj na voznoch rozchodu 1 520mm. Ďalej sa v tomto roku spoločnosť predstaví na jeseň na svetovej výstave koľajovej techniky a inovácií INNOTRANS v Berlíne a tiež má záujem vystavovať v Ostrave na výstave Czech Raildays. Zároveň pripravuje účasť formou prednášok na seminároch a konferenciách na Slovensku, ale aj v zahraničí.

Pre úplnosť pripomeňme, že nákladný dopravca veľký dôraz kladie na aktívnu spoluprácu so Žilinskou univerzitou v Žiline, jednak vo forme zadávania diplomových prác, výmeny praktických skúseností, ako aj realizácie exkurzií priamo na svojich špecializovaných pracoviskách.

ECM - Subjekt zodpovedný za údržbu

ZSSK CARGO naďalej poskytuje možnosť pristúpiť k jej predpisu Systém údržby nákladných vozňov (SÚNV) na periodickú údržbu nákladných vozňov. Predpis je akceptovaný certifikačným orgánom (Žilinskou univerzitou v Žiline) pre certifikáciu ECM v SR a aj preto má spoločnosť



Nová moderná koľajová váha s úradnou certifikáciou bola v Rušňovom depe Čierna nad Tisou odovzdaná do užívania 17. decembra minulého roku. Digitálna koľajová váha je senzorická a pozostáva z 12 nosníkov. Je možné na nej zistiť celkovú hmotnosť rušňa, ale i hmotnosť každého jeho kolesa, čo je zvlášť dôležité pre správne vyváženie hnacieho vozidla. Výstupné údaje, spracovávané výpočtovou technikou, sú k dispozícii okamžite.

The new modern rail scales with official certification were put in service at the locomotive depot Čierna nad Tisou on 17 December 2015. The digital rail scales have sensors and are composed of 12 beams. The scales can be used to measure the total weight of a locomotive, including the weight of each wheel, which is very important for the right balancing of a locomotive. The output data are processed by a computer and available immediately.

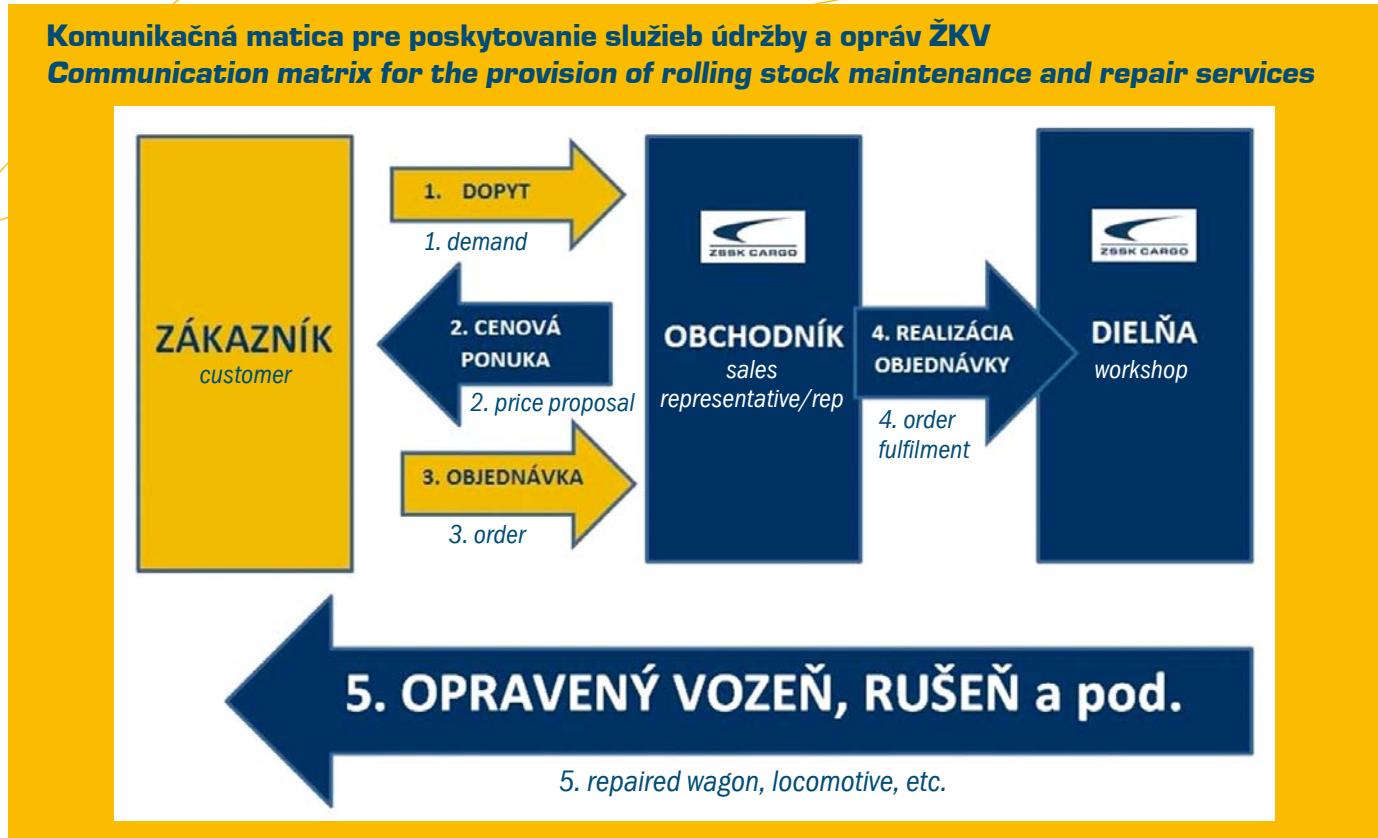
tridsiatku aktívnych partnerov, ktorí SÚNV uplatňujú na svoje vozne. ZSSK CARGO je prostredníctvom úseku služieb ŽKV stále najväčší poskytovateľ ECM na Slovensku. Jedným z nástrojov efektívnej komunikácie v rámci poskytovania výkonu ECM je e-mailová adresa ECM. Wagon@zscargo.sk, ktorá je zároveň súčasťou povinných nápisov na voznoch, u ktorých sa vykonávajú certifikované funkcie ECM.

Technologické zariadenia

S cieľom zvýšiť kvalitu a spoločnosť opravárenských zásahov investuje spoločnosť do kľúčových technologických zariadení. V roku 2016 prebieha napríklad proces rekonštrukcií kolosústruhov. Tiež sa podarilo

realizovať výstavbu novej koľajovej váhy na vázenie vozidiel a nápravových tlakov v rušnovom depe v Čiernej nad Tisou. Váha je konštruovaná tak, že umožňuje vázenie hnacích dráhových vozidiel vrátane nastavenia kolesových tlakov, ako aj vázenie nákladných vozňov s rozchodom 1 435mm. Špecialitou je možnosť vázenia železničných koľajových vozidiel s rozchodom 1 520mm. Vybudovaním a sprevádzkovaním váhy sa zrýchli opravy a zároveň optimalizovali náklady na opravy vozidiel.

Ing. Miroslav BUC
úsek služieb ŽKV



News from the workshops **Competence and flexibility**

The ZSSK CARGO Rolling Stock Services Division (RSSD) is currently providing its services in eight locomotive depots and eight freight wagon repair workshops all over Slovakia. The provision of services in the form of a mobile repair service is a matter of course. The repair staff have four modern mobile workshops at their disposal to carry out repairs directly on the spot – a wagon in service.

The mobile repair service is currently being sought after by ZSSK CARGO's customers as well. Its advantage is the flexibility of an intervention, shortening the out-of-service time of a wagon, as well as eliminating the costs of transporting a wagon to a workshop and back. The company has recorded a year-over-year increase in the demand for rolling stock maintenance and repair services, and realises that such trend can only be sustained by paying considerable attention to the requirements of customers and by coming up with optimum solutions. Comprehensiveness is increasingly becoming an integral part of the services offered, i.e. extra services are added to the repair intervention itself. For instance, ZSSK CARGO is able to take over and hand over a

wagon directly on „the customer's premises“, etc. In 2016, the RSSD is undergoing a number of certification processes that help to continually improve the quality of the provided services. It should be noted that for each customer engaging the rolling stock maintenance and repair services a sales representative is appointed who communicates with the customer and forwards such communication internally to ZSSK CARGO. In order for the customers' requirements to be effectively implemented, it is necessary to stick to the communication matrix for the provision of rolling stock maintenance and repair service (as shown in the attached diagram).

Promoting the services

ZSSK CARGO is offering its rolling stock maintenance and repair services at the international TRANSRUSSIA trade fair in Moscow, as the repair workshop staff are able to carry out repairs also on wagons with a 1,520 mm gauge. Besides, this autumn, the company will also present its services at the InnoTrans international trade fair for transport and rolling stock technology and innovations, which will be held



Služba mobilného servisu je v súčasnosti vyhľadávaná aj zákazníkmi ZSSK CARGO. Jej výhodou je flexibilita zásahu, skrátenie času vyradenia vozňa a tiež odstránenie nákladov na prepravu vozňa do dielne a späť.

The mobile repair service is currently being sought after by ZSSK CARGO's customers as well. Its advantage is the flexibility of an intervention, shortening the out-of-service time of a wagon, as well as eliminating the costs of transporting a wagon to a workshop and back.

in Berlin, as well as we would like to be present at the Czech Raildays trade fair in Ostrava. On top of that, the company is getting ready for participation as a lecturer in seminars and conferences to be held both in Slovakia and abroad.

For the sake of completeness, it should be noted that the freight carrier lays great emphasis on active cooperation with the University of Žilina in the form of assigned diploma theses, exchange of practical experience, as well as excursions at its specialised workplaces.

ECM – Entity in Charge of Maintenance

ZSSK CARGO still offers the possibility to opt for its Freight Wagons Maintenance System (FWMS) regulation for the periodic maintenance of freight wagons. The regulation has been accepted by the certification authority (the University of Žilina) for ECM certification in Slovakia, and this is also why the company has thirty active partners applying the FWMS to their wagons. ZSSK CARGO, through the RSSD, is still the largest ECM provider in Slovakia. One of the instruments for efficient communication within the provision of ECM services is the email address ECM.Wagon@zscargo.sk, which is a mandatory inscription on wagons on which certified ECM functions are performed.

Technological equipment

In order to enhance the quality and reliability of repairs, the company has been investing in essential technological equipment. In 2016, for example, the process of reconstructing the wheelset lathes is ongoing. We have also succeeded in constructing new rail scales for measuring the weight of wagons and the axle pressures at the locomotive depot in Čierna nad Tisou. The scales are constructed so as to facilitate measuring the weight of locomotives, including the setting of axle pressures, as well as the weight of freight wagons with a gauge of 1,435 mm. Offered as a speciality is the possibility of measuring the weight of rolling stock with a gauge of 1,520 mm. As a result of the construction and commissioning of the scales, repairs have been speeded up and, at the same time, the wagon repair costs have been optimised.

Ing. Miroslav BUC
Rolling Stock Services Division

Nápisy na vozňoch sa nemenili

Po transakcii predaja a spätného prenájmu vozňov dcérskej spoločnosti Cargo Wagon, a. s., nenastala zmena nápisov na vozňoch, ktoré sú predmetom spätného nájmu (SLB - sale and lease back), hoci ich vlastníkom je nový subjekt.



Každé železničné koľajové vozidlo musí byť v zmysle platnej legislatívy registrované v Národnom registri vozidiel (NRV) spravovanom Dopravným úradom v Bratislave. Register obsahuje povinné údaje pri každom vozidle. K tým patria údaje o vlastníkovi, držiteľovi, subjekte zodpovednom za údržbu, VKM (Vehicle Keeper Marking) kód. V súvislosti s transakciou od-

predaja vozňov ZSSK CARGO a spätného nájmu vozňov o Cargo Wagon bolo treba zo strany nového vlastníka vozňov zabezpečiť aktualizáciu údajov v NRV. Vzhľadom na skutočnosť, že ZSSK CARGO je nadálej držiteľom, subjektom zodpovedným za údržbu a VKM, tieto údaje ostávajú nezmenené.

Čo sa týka nápisov na vozni, v súvislosti s predmetnou transakciou na SLB vozňoch nie je potrebné robiť žiadne zmeny nápisov. Vzhľadom na skutočnosť, že partner – nový vlastník vozňov pristúpil aj k predpisu Systém údržby nákladných vozňov (SÚNV), na vozni ostávajú aj nápis týkajúce sa tabuľky bežnej údržby a štruktúry tabuľky revíznej škály.

(mb)

Markings on the wagons have not been changed

After the transaction of the sale and leaseback of wagons to the subsidiary Cargo Wagon, a. s., the markings on the sold and leased-back wagons have not been changed, even though they have a new owner.

Under the applicable legislation, each rolling stock vehicle must be registered in the National Rolling Stock Register (NRSR) kept by the Transport Authority in Bratislava. The register contains mandatory data on each vehicle. Such data include information on the owner, the holder, the ECM (entity in charge of maintenance), the VKM (Vehicle Keeper Marking) code. In connection with the transaction of sale of ZSSK CARGO wagons and the leaseback of Cargo Wagon wagons, the new owner of the wagons was required to update the data in the NRSR. Given the fact that ZSSK CARGO is still the holder and the entity in charge of maintenance and VKM, such data remain unchanged.

As regards wagon markings, no changes are required to be made to the markings on the sold and leased-back wagons in the connection with the said transaction. As the partner – the new owner of the wagons has acceded to the Freight Wagons Maintenance System (FWMS) regulation, notices regarding the ordinary maintenance schedule and the review scale table structure will remain on the wagons as well.

(mb)

Maintenance of Rolling Stock ECM Services

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.

Rolling Stock Services Division
Drieňová 24
820 09 Bratislava
Slovak republic

Mobil: +421 903 909 295
Tel.: +421 202 941 85
Fax: +421 243 420 880

ECM e-mail: ECM.Wagon@zscargo.sk
E-mail: Cargo.U40@zscargo.sk
GPS: 48° 09' 38" N, 17° 09' 19" E

Maintenance of locomotives and wagons

- Periodic maintenance
- Corrective maintenance
- Modernizations
- Operational modifications
- Non destructive testing
- Spare parts repairs
- Paint shop
- Underfloor lathe HEGENSCHIEDT U2000

ECM Services for freight wagons

- Certified since March 21, 2013
- ECM for other wagon keepers
- ECM solutions
- Management function
- Maintenance development function
- Fleet maintenance management function
- Maintenance delivery function



Workshop	Locomotive Workshop	Wagon Workshop	Mobile Workshop
Bratislava	●	●●	●
Stúrovo		●	●
Trenčianska Teplá	●		
Zvolen	●	●	●
Žilina	●	●	●
Spišská Nová Ves	●		
Plešivec	●		
Košice		●	●
Haniska pri Košiciach	●	●	
Matôvce	★	★	
Čierna nad Tisou	●	●	●

* on request

**ŠPEDICNÉ A ZAHRANICNÉ FIRMY/
FORWARDERS AND FOREIGN
UNDERTAKINGS**

Ing. Jozef CENKÝ
tel.: +421 55 229 5501
fax: +421 55 229 5409
mob.: +421 903 550 737
e-mail: cenky.jozef@zscargo.sk

Ing. Dana HUDÁKOVÁ
tel.: +421 55 229 5551
fax: +421 55 229 5409
mob.: +421 911 761 009
e-mail: hudakova.dana@zscargo.sk

Ing. Richard KRIŠPINSKÝ
tel.: +421 55 229 5689
fax: +421 55 229 5409
mob.: +421 903 513 109
e-mail: krispinsky.richard@zscargo.sk

Ing. Jozef MIKLOŠ
tel.: +421 55 229 5451
fax: +421 55 229 5409
mob.: +421 903 221 626
e-mail: miklos.jozef@zscargo.sk

REGIÓN/REGION KOŠICE

Ing. Renáta IHNÁTOVÁ
tel.: +421 55 229 5510
fax: +421 55 229 5409
mob.: +421 903 721 626
e-mail: ihnatova.renata@zscargo.sk

Ing. Marianna MAKOVÁ
tel.: +421 55 229 5539
fax: +421 55 229 5409
mob.: +421 903 638 390
e-mail: makova.marianna@zscargo.sk

REGIÓN/REGION ZVOLEN

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

REGIÓN/REGION ŽILINA

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

REGIÓN/REGION BRATISLAVA

Ing. Ružena HOLICKÁ
tel.: +421 2 2029 7885
mob.: +421 910 782 543
e-mail: holicka.ruzena@zscargo.sk

Ing. Juraj GAVLAS
tel.: +421 2 2029 7394
mob.: +421 903 639 230
e-mail: gavlas.juraj@zscargo.sk

**INTERMODÁLNA PREPARVA/
INTERMODAL TRANSPORT**

Ing. Alena REMÁKOVÁ
tel.: +421 2 2029 2677
mob.: +421 903 438 423
e-mail: remakova.alena@zscargo.sk

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

Ing. Marcel MINICH
tel.: +421 55 229 5450
fax: +421 55 229 5409
mob.: +421 903 721 636
e-mail: minich.marcel@zscargo.sk

Ing. Mikuláš SABO
tel.: +421 55 229 5459
fax: +421 55 229 5409
mob.: +421 903 644 072
e-mail: sabo.mikulas@zscargo.sk

**PREPARVA MIMORIADNYCH ZÁSIELOK/
EXCEPTIONAL TRANSPORT**

Ing. Matúš KANDRÍK
tel.: +421 55 229 5371
fax: +421 55 623 3126
mob.: +421 911 876 421
e-mail: kandrik.matus@zscargo.sk

**ZÁKAZNÍCKY SERVIS/
CUSTOMER SERVICE**

tel.: +421 55 229 5513
+421 55 229 5519
fax: +421 55 623 3126
e-mail: infoservis@zscargo.sk

**ÚSEK SLUŽIEB ŽELEZNICNÝCH
KOLAJOVÝCH VOZIDIEL / ROLLING
STOCK SERVICES DIVISION**

Ing. Miroslav BUC
tel.: +421 2 2029 4185
fax: +421 2 4342 0880
mob.: +421 903 909 295
e-mail: cargo.U40@zscargo.sk

ECM
Subjekt zodpovedný za údržbu/ Entity in
Charge of Maintenance

e-mail: ECM.Wagon@zscargo.sk

**ZASTÚPENIE V ZAHRANICÍ/
REPRESENTATION ABROAD**

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

Ing. Jozef VIRBA
Gogola 1, 290 604 Lvov
tel.: +380 32297 1198
fax: +380 32297 1198
mob.: +380 954 786 565
e-mail: gzcargo.lviv@gmail.com

