



ZSSK CARGO

# BUSINESS

1/2018

Aj ZSSK CARGO musí obnoviť svoj park vozňov a rušňov  
ZSSK CARGO must also embark upon  
the renewal of its fleet of wagons and locomotives

Menej vyvezeného dreva do Rakúska, viac do Rumunska  
Less exported timber to Austria, more to Romania

V Čiernej nad Tisou a Maťovciach preložili viac  
ako 7,4 miliónov ton

More than 7.4 million tonnes of goods transshipped  
in Čierna nad Tisou and Matovce

# Editoriál / Editorial

Vážení obchodní partneri,

prepravné výkony ZSSK CARGO boli historicky a stále sú značne závislé na prepravách pre oceliarsky priemysel ako na Slovensku, tak aj v okolitých krajínach v Európe. Teda na výkonoch, ekonomickej kondícií a stave výroby v hutníckych podnikoch na Slovensku, v Českej republike, ale aj Rakúsku a Maďarsku, ktoré sú významnými zákazníkmi slovenskej železničnej nákladnej prepravy. Až dve tretiny objemu prepraveného tovaru našou spoločnosťou predstavujú prepravy súvisiace s týmto odvetvím hospodárstva, či už ide o prepravu vstupných surovín alebo produkcie.

Ostatné roky oceliarsky priemysel zažíval turbulentné obdobie. Pripomeňme si, že v roku 2015 sme po priaznivom prvom polroku zaznamenali dramatický pokles prepravných požiadaviek hutníckych podnikov v dôsledku prebytku lacnej čínskej ocele na svetových i európskych trhoch. Rok 2016 prebiehal rovnako v znamení výkyvov, ale v obrátenom poradí. Po slabom prvom polroku sa postupne výkony pre hutníctvo dostávali na obvyklú úroveň. A oživenie odvetvia pokračovalo aj v roku 2017, keď boli prepravné požiadavky oceliarní na úrovni dlhodobého priemeru.

Napriek tomu, že prepravný trh by aktuálne umožnil realizovať aj mierne vyššie výkony, dopravcovia sa všeobecne vyrovnávajú s nedostatkom vozňových kapacít, najmä vysokostenných vozňov. Pociťujeme to nielen na Slovensku, ale aj pri prepravách v dovoze zo zahraničia, pri ktorých sa používajú zahraničné vozne. Riešení na odstránenie tohto nedostatku nie



je veľa. V dlhšom časovom horizonte je nutné uvažovať o obnove či rozšírení parku nákladných vozňov. V kratšom časovom rozsahu je dôležité klásiť dôraz na čo najefektívnejšie využívanie výrobných prostriedkov.

Situácia teda dáva nádej, že nastáva priaznivé finančné obdobie pre rozvoj investícii, s ktorými sa doteraz v železničnom sektore čakalo. Vyššie požiadavky, tlak na zabezpečenie prepráv a ochota prispôsobiť sa cene zo strany zákazníkov sú signálom pre razantnejšie oživenie železničnej nákladnej prepravy.

Čo môže tento rast pribrzdziť, je ochrana trhu Spojených štátov zavedením ciel na dovoz ocele a hliníka. Nejde o to, že by európske oceliarne stratili odbyt na americkom trhu, tam napokon vyvážajú len zlomok produkcie. Problémom bude, keď sa na trhu bude chcieť uplatniť množstvo - v USA zdanenej ocele z krajín ako Čína, Brazília, Rusko a jej prebytok bude stláčať cenu európskej komodity. Ako tieto pomery ovplyvnia situáciu v hutníctve v Európe i na svete, ukážu už najbližšie mesiace.

V každom prípade preprava substrátov či produkcie pre hutníctvo nie sú jedinými komoditami, ktoré ZSSK CARGO prepravuje - stavebniny, chémia, drevo či intermodálna preprava sú tiež dôležité oblasti našej obchodnej činnosti. Práve intermodálna preprava zažíva v tomto období rozmach jednak z titulu presadzovania sa tzv. zelených form prepravy, a rovnako aj z dôvodu nárastu tovarových tokov medzi Áziou a Európou. Ak sa tento trend udrží aj v najbližších rokoch, môže byť takisto významným príspevkom pre rozvoj železničnej nákladnej prepravy u nás.

Ing. Martin VOZÁR, MBA  
predseda predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK CARGO

Dear business partners,

ZSSK CARGO transport volumes have historically been and still are considerably dependent on shipments for the steel industry both in Slovakia and the surrounding countries in Europe; that is to say, on the performance, economic condition and state of production in metallurgical enterprises in Slovakia, the Czech Republic, as well as in Austria and Hungary, which are significant customers for Slovak rail freight transport. Almost two thirds of the volume of goods transported by our company are made up of shipments for this sector, whether these are shipments of raw materials or products.

The steel industry has been experiencing a turbulent period over the past years. Let us recall that in 2015, after favourable first six months, we recorded a dramatic decline in the transport demand of metallurgical enterprises due to oversupplies of cheap Chinese steel in the European and global markets. The year 2016 also saw fluctuations, but in reverse order. After a weak first half-year, the volumes of goods transported for the metallurgical industry reverted to their usual level. The sectoral recovery also continued in 2017, when the transport requirements of steel plants were at the long-term average level.

Although the transport market would currently allow for even slightly higher transport volumes, carriers are, in general, faced with a shortage of wagon capacities, especially high-sided wagons. We feel it not only in Slovakia, but also in shipments from abroad where foreign wagons have to be used. There are not many solutions to eliminate this shortage. In the longer term, consideration should be given to the renewal or extension of the freight wagon fleet. In the short term, it is important to put an emphasis on the most efficient use of means of production.

Therefore, the situation gives us the hope that a favourable financial period is coming for the development of investments that have so far been awaited in the railway sector. Higher demands, the pressures for ensuring shipments, and the customers' willingness to accept the price spell a more vigorous recovery in rail freight.

What can slow down this growth is the protection of the US market by introducing customs duties on imports of steel and aluminium. It is not about the European steelmakers losing their sales in the American market, where they export only a fraction of their production. The problem will be when quantities of US-taxed steel from countries like China, Brazil and Russia will enter the market, resulting in its surplus pushing down the price of the European commodity. The next months will show how those conditions will affect the situation in the metallurgy industry in Europe and the world.

In any case, substrates or metallurgical products are not the only commodities transported by ZSSK CARGO - the transport of building materials, chemical products, timber or intermodal transport are also important areas of our business. Intermodal transport is right now experiencing a boom not only due to the promotion of the so-called green forms of transport, but also owing to the growth of goods flows between Asia and Europe. If this trend continues in the upcoming years, it can also contribute largely to the development of rail freight transport in our country.

Ing. Martin VOZÁR, MBA  
Chairman of the Board and CEO of ZSSK CARGO

Aj ZSSK CARGO musí obnoviť svoj park vozňov a rušňov <i>Like other carriers, ZSSK CARGO must also embark upon the renewal of its fleet of wagons and locomotives</i>	4
Nedostatok vozňov i zamestnancov prevádzkových profesii tlačí na zvyšovanie nákladov dopravcov <i>The shortage of wagons and operating staff pushes up the carriers' costs</i>	6
Vyrovnane výkony za minulé dva roky, štruktúra prepráv je však odlišná <i>Stabilised transport volumes for the past two years, but a different transport structure</i>	8
Menej vyvezeného dreva do Rakúska, viac do Rumunska <i>Less exported timber to Austria, more to Romania</i>	10
V Čiernej nad Tisou a Maťovciach preložili viac ako 7,4 miliónov ton <i>More than 7.4 million tonnes of goods transshipped in Čierna nad Tisou and Maťovce</i>	12
<b>BTS bilancuje úspešný rok 2017</b> <i>BTS reviews the successful year 2017</i>	14
Štyri projekty pre kontajnerové vlaky z Číny <i>Four projects for container trains from China</i>	18
Široká paleta tovarov košického strediska prevádzky <i>A wide range of goods from the Operation Centre Košice</i>	20
Čisté cisterny <i>Clean tank wagons</i>	22
Úspešný audit najväčšieho subjektu zodpovedného za údržbu na Slovensku <i>Successful audit of the largest ECM in Slovakia</i>	24
Zmeny v tarife i obchodnej politike <i>Changes in the pricing and sales policy</i>	26



# Aj ZSSK CARGO musí obnoviť svoj park vozňov a rušňov



Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) sa v minulom roku 2017 podarilo naplniť a mierne prekročiť plán prepravy. Napriek tomu v napĺňaní tržieb taká úspešná nebola. No keďže dokázala šetriť v niektorých nákladových položkách, hospodárlila vo výsledku lepšie, ako pôvodne plánovala. Aké sú súčasné podmienky podnikania na železničnom trhu nákladnej prepravy a aké má firma vyhladky na tento rok, sme sa pýtali predsedu predstavenstva a generálneho riaditeľa Ing. Martina Vozára, MBA.

**Môžete krátko okomentovať hospodársky výsledok ZSSK CARGO za minulý rok?**

Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., sa podarilo naplniť stanovený plán prepravy v roku 2017 vďaka vyšším objemom v posledných kvartáloch. Nárasty voči plánu a aj roku 2016 dosiahla v prepravách komodít uhlie a stavebniny. Plán tržieb ale vzhľadom na silnú konkurenciu, zmenu štruktury komodít a kratšiu priemernú prepravnú vzdialenosť nebol splnený. Na druhej strane ostatné položky výnosov - tržby z opravárenstva, činnosť nákladných vozňov, obsluha vlečiek, atď. - a nákladov pomohli udržať primárny prevádzkový výsledok na úrovni plánu. Rovnako by sa podľa ešte neauditovaných výsledkov mal dosiahnuť lepší hospodársky výsledok, ako sme pôvodne plánovali na úrovni 29-tisíc eur. Medziročne sa hospodárením spoločnosti podarilo znížiť úročený dlh voči finančným inštitúciám a ŽSR o 8 miliónov eur na úroveň 108 miliónov eur ku koncu roka 2017.

**Ako vidíte možnosti hospodárenia firmy v tomto roku? Čím je ešte ovplyvnený podnikateľský plán okrem aktuálnej situácie na trhoch v regióne a očakávaného trendu vývoja?**

## *Like other carriers, ZSSK CARGO must also embark upon the renewal of its fleet of wagons and locomotives*

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) managed to fulfil and slightly exceed the transport plan in 2017. Nevertheless, it was not so successful in meeting the revenue targets. Since it managed to make savings in some cost items, its economic results were better than it originally planned, though. We asked the Chairman of the Board of Directors and CEO Mr Martin Vozár about the current conditions for doing business in the rail freight market and about the company's prospects for this year.

**Can you briefly comment on the economic results of ZSSK CARGO for the last year?**

- Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., managed to fulfil the transport plan for 2017 thanks to higher transport volumes in the last quarters. Increases, compared to the plan and the year 2016, were achieved in the transport of coal and building materials. However, the revenue plan was not fulfilled due to strong competition, commodity structure changes and a shorter average transport distance. On the other hand, other revenue items - revenues from repair services, freight wagon operations, the operation of siding tracks, etc. - and costs helped keep the primary operating result at the planned level. Similarly, according to yet unaudited figures, a better economic result was achieved as planned in the amount of EUR 29,000. On a year-over-year basis, the proper management of the company helped to reduce the interest-bearing debt to financial institutions and ŽSR by EUR 8 million to EUR 108 million at the end of 2017.

**How do you see the possible economic results of the company this year? What else apart from the current situation in the markets in the region and the expected trend of development influences the business plan?**

- The Slovak economy has seen recovery over the past years, wages have been rising from a nationwide perspective, and unemployment has reached the historical minimum, which results, among other things, in a general shortage of highly qualified labour force. Fleet maintenance costs have been on an upward trend. It is also necessary to modernise and secure this fleet of wagons and locomotives according to customers' requirements. Like any other carrier, ZSSK CARGO must have such tariff and sales policy as to ensure the economic functioning of the company, including the creation of investment resources for the renewal of its rolling stock fleet, where we want to concentrate particularly on the key series of freight wagons and multi-system locomotives.

**The volume of goods transported by rail in Slovakia is no longer on a downward trend, on the contrary, it sees a slight increase even though it has not yet reached the values before the 2008 - 2009 crisis. Is ZSSK CARGO successful in gaining new significant contracts and getting new commodities back on the rail?**

- It should be reiterated that most of the ZSSK CARGO shipments are made for the metallurgical plants. Their production and requirements for the transport of iron ore, coal and other commodities or the export of products are crucial for the company. After the poor crisis year 2009, the Slovak rail

Ekonomika SR zaznamenáva v ostatných rokoch oživenie, mzdy z celoslovenského pohľadu rastú, nezamestnanosť sa dostáva na historické minimá, čo má okrem iného za následok všeobecný nedostatok vysokokvalifikovanej pracovnej sily. Rastú náklady na údržbu vozňového parku. Taktiež je potrebné tento park nákladných vozňov, ako aj park hnacích vozidiel modernizovať a zabezpečovať podľa požiadaviek zákazníkov. Tak ako každý dopravca, aj ZSSK CARGO musí svoju tarifnou a obchodnou politikou zabezpečovať ekonomický chod firmy vrátane vytvárania investičných zdrojov pre obnovu mobilného parku, kde sa chceme sústrediť najmä na klúčové rady nákladných vozňov a viacsystémové rušne.

### **Objem železničnej prepravy na Slovensku už nemá klesajúcu tendenciu, ale zaznamenáva mierny rast, aj keď ešte nedosahuje hodnoty z obdobia pred krízou 2008 - 2009. Dari sa ZSSK CARGO získať nové významné zákazky a pritiahnuť prepravu nových komodít späť na železnici?**

Tu treba zopakovať, že gro prepráv ZSSK CARGO tvoria prepravy pre hutnícke podniky. Ich produkcia, požiadavky na prepravy, či už ide o železnú rudu, uhlie a ďalšie komodity, alebo vývoz produkcie, sú pre podnik rozhodujúce. Slovenský železničný prepravný trh sa po chudobnom krízovom roku 2009 stabilizoval, celkové výkony sa pohybujú na úrovni cca 48 – 49 miliónov ton za rok, ale delí sa o ne viac hráčov. Prepravy ZSSK CARGO sú na úrovni 35 – 36 miliónov ton ročne. Cestná nákladná doprava má voči železnici legislatívne výhodnejšie podmienky na podnikanie. Z hľadiska spoplatnenia používania infraštruktúry sú na tom železnice horšie, platia za každý prejedený kilometr, zatiaľ čo v cestnej doprave je spoplatnených len asi 15 % siete. Pokial' sa pozrieme na európske železnice, vidíme snahu podporiť železničnú dopravu ako ekologickú alternatívu cestnej dopravy. Dôkazom je napríklad tohtoročné zníženie poplatkov za použitie železničnej infraštruktúry v Nemecku. A to nehovoríme o podpore, akú má, dajme tomu, železnica vo Švajčiarsku v podobe obmedzení pre nákladné automobily.

### **Veľa sa hovorí o možnosti presmerovania prepráv z Ďalekého východu z mora na železnici. Jedným z takých projektov je napríklad Nová hodvábska cesta, na ktorom ZSSK CARGO tiež participuje. Aké príležitosti a v akom časovom horizonte sa v tomto smere črtajú pre Slovensko?**

V komunikácii s čínskymi partnermi a firmami sme aktívni. V lete 2017 sa nám

*freight market has stabilised, with total transport volumes ranging between 48 million and 49 million tonnes per year, but these are shared among several players. The ZSSK CARGO transport volumes reach roughly 35 – 36 million tonnes per year. Road freight has more favourable legislative conditions for business, compared to rail freight. From the point of view of charges for the use of infrastructure, the situation is much tougher for the railways as they have to pay for every kilometre travelled, while only 15 % of the network is charged in road transport. When taking a look at the European railways, we see efforts to promote rail transport as an ecological alternative to road transport. This is evidenced, for example, by this year's reduction in charges for the use of railway infrastructure in Germany, not to mention the support which is, for instance, provided to railway transport in Switzerland in the form of restrictions on trucks.*

### **Much has been spoken about the possibility of shifting Far East shipments from sea to rail. One of such projects is, for example, the New Silk Road, in which ZSSK CARGO also participates. What opportunities open up for Slovakia and in what time horizon?**

*- We have been actively communicating with Chinese partners and firms. Last summer we managed, in cooperation with the Ministry of Finance and the Ministry of Transport and Reconstruction, to launch regular container train shipments from China to Budapest, with the goods being transshipped from broad gauge wagons to normal gauge wagons at Čierna nad Tisou. And in November we welcomed the first container train from Chinese Dalian to the Bratislava transshipment yard. It took the train 17 days to travel a 11,000-kilometre long journey. The goods imported in containers were, after being transshipped, forwarded to customers in Europe by rail or trucks. The transport capacities of the Slovak railways are not fully exploited, so the opportunity should be seized and efforts need to be made*

v spolupráci s ministerstvom financií a ministerstvom dopravy a výstavy podarilo rozbehnuť pravidelné prepravy kontajnerových vlakov z Číny do Budapešti, ktoré sa prekladajú zo širokého na tzv. normálny rozchod pri Čiernej nad Tisou. A v novembri sme privitali prvý kontajnerový vlak z čínskeho Dalianu v prekladisku v Bratislave. Cestu dĺžu 11-tisíc kilometrov prekonal za 17 dní. Tovar dovezený v kontajneroch potom po prekládku putoval ďalej k zákazníkom v Európe železnicou alebo kamiónmi. Prepravné kapacity na slovenskej železnici nie sú naplnené, preto treba využiť príležitosť a snažiť sa, aby spolupráca s Čínou pokračovala a rozvíjala sa. V tomto roku by sme chceli cez Slovensko prepraviť podľa možnosti 500 kontajnerových vlakov z Číny.

### **Kam smerovali v uplynulom roku najväčšie investície spoločnosti a aké investičné projekty pripravuje na rok 2018?**

ZSSK CARGO v roku 2017 vynaložila na realizáciu investičných projektov 16,5 miliónov eur. Najväčší objem finančných prostriedkov smeroval do hlavných opráv hnacích dráhových vozidiel (HDV), na rekonštrukciu elektrickej výburovej a dvojčlenného riadenia HDV radu 363, rádiofikáciu HDV, rekonštrukciu vykurovania v RD Zvolen. V oblasti energetickej efektívnosti sme realizovali projekt monitorovania, merania a riadenia spotreby trakčných energií, našu druhú najvyššiu nákladovú položku. V prekladisku v Čiernej nad Tisou sme prostredníctvom našej dcérskej spoločnosti Bulk Transshipment Slovakia uviedli do prevádzky druhý prekládkový komplex s rotačným výklopníkom, vďaka ktorému sme schopní rýchlejšie, šetrnejšie a lacnejšie prekladať železnú rudu a iné sypké tovary. Všetky tieto projekty majú na seba naviazanú reálnu úsporu nákladov a obchodne zaujímavú návratnosť investície. V tomto roku chceme pokračovať v investíciach do projektov s požadovanou návratnosťou ako aj v investíciach, ktorí vieme reagovať na nové modely realizácie prepráv či plánované zmeny v infraštruktúre ŽSR. Zároveň si uvedomujeme aj dôležitosť pripravenosti našich výrobných prostriedkov na postupnú penetráciu na zahraničné trhy či zvýšenie ich produktivity. Takýmto spôsobom zvýšime našu konkurenceschopnosť a zabezpečíme možnosť participovať na širšom ako len slovenskom prepravnom trhu.

**Ladislav JANDOŠEK**

*to continue and develop cooperation with China. This year, we would like to make 500 container train shipments from China if possible.*

### **Where did the company's largest investments go last year and what investment projects are being prepared for 2018?**

*- In 2017, ZSSK CARGO spent EUR 16.5 million on the implementation of investment projects. The largest volume of funds went towards major repairs of motive power units (MPUs), the reconstruction of electrical equipment and two-unit control of 363-series MPUs, MPU radiofixation, the reconstruction of heating at the Zvolen locomotive depot. In the field of energy efficiency, we implemented a project for monitoring, measuring, and controlling the consumption of traction energies, which is our second highest cost item. At the transshipment yard in Čierna nad Tisou we put, through our subsidiary Bulk Transshipment Slovakia, into operation the second transshipment complex with a circular tipper, enabling us to tranship iron ore and other bulk substrates faster, more economically, and cheaper. All these projects bring real cost savings and a commercially attractive return on investment.*

*This year we want to continue investing in projects with the requested ROI, as well as making investments by which we are able to respond to new models of realisation of shipments or the planned changes in the ŽSR infrastructure. At the same time, we realise the importance for our means of production to be prepared for gradually penetrating the foreign markets or increasing their productivity. This is how we will enhance our competitiveness and make it possible for ourselves to participate in a wider transport market than the Slovak one.*

**Ladislav JANDOŠEK**

# Nedostatok vozňov i zamestnancov prevádzkových profesií tlačí na zvyšovanie nákladov dopravcov

**Ak budeme rok 2017 hodnotiť z obchodného pohľadu, môžeme skonštatovať, že sa ZSSK CARGO podarilo previeziť takmer 35,7 miliónov ton tovaru, čo predstavovalo mierne prekročenie skutočnosti roku 2016. To je konštatovanie, ktoré môže vyvoláť dojem, že všetko prebiehalo tak, ako malo. Tento záver by však bol zavádzajúci.**

Proces železničnej nákladnej prepravy je veľmi živý a každý dopravca sa neustále stretá s požiadavkami na zmenu prepráv. Či už je to oblasť vzniku, zániku, resp. presmerovania tovarových tokov, oblasť požiadaviek zákazníkov, legislatívy, konkurencie, techniky a technológií a v neposlednom rade i trhu práce. ZSSK CARGO dokázala teda objem prepravy medziročne prekročiť. S tým, že niektoré prepravy poklesli, resp. odišli, niektoré nové firma získala. Aj v roku 2017 prevládali prepravy pre odvetvie hutníctva, ktoré dosahovali podiel takmer dve tretiny celkového objemu tovaru.

## Hutníctvo bez dramatických výkyvov

Positívne je, že po skutočne turbulentných rokoch 2015 a 2016 sme v uplynulom roku nezaznamenali také dramatické výkyvy v prepravách vstupných surovín a produkcie oceliarní. Medziročný pokles tranzitu

železnej rudy a uhlia bol kompenzovaný nárastom dovozu uhlia a železnej rudy pre potreby slovenského hutníctva.

Potešujúce je navýšenie výkonov v komodite stavebniny, kde ZSSK CARGO dokázala získať viaceru významných nových prepráv, najmä vo vývoze. Určité presmerovania tovarových tokov sledujeme aj v komodite drevo. Znížený objem vnútrosťátneho zvozu pre potreby slovenského papierenského priemyslu je nahradzany zvýšeným dovozom, pričom z dôvodu legislatívneho zákazu vývozu dreva z Ukrajiny sú slovenskí dovozcovia nútene hľadať iné zdroje a čoraz viac tejto suroviny je dovážanej z iných krajín. Export dreva, ktorý dlhé roky smeroval najmä do Rakúska, je v ostatných rokoch stále viac orientovaný na Balkán.

## Tlak na náklady dopravcov

ZSSK CARGO ako dopravca veľmi zodpovedne pristupovala k príprave obchodnej a tarifnej politiky na rok 2018. Posudzovali sme všetky faktory, ktoré po nakladovej stránke ovplyvňujú činnosť našej spoločnosti do takej miery, že sme nútene ich premietnuť do poskytovaných cien za prepravu. Ekonomika Slovenska i celého stredoeurópskeho regiónu zaznamenáva oživenie. Mzdy rastú, nezamestnanosť je na mimoriadne nízkej úrovni, zvyšuje sa nedostatok kvalifikovanej pracovnej sily na trhu

## The shortage of wagons and operating staff pushes up the carriers' costs

**If we look at the year 2017 from a commercial point of view, we can state that ZSSK CARGO managed to transport nearly 35.7 million tonnes of goods, which means the volume slightly exceeded the figure for 2016. This is a statement that might evoke the impression that everything went just the way it was supposed to go. Such a conclusion would, however, be misleading.**

The rail freight process is very lively and every carrier is constantly confronted with requirements for transport changes. Whether this concerns the origin, termination or redirection of goods flows, customer requirements, legislation, competition, equipment and technology and, last but not least, the labour market. ZSSK CARGO thus managed to increase the transport volume on a year-over-year basis. In this context, it should be noted that some transport orders decreased or were lost to competitors some new were gained by the company. Also in 2017, shipments for the metallurgical industry dominated, accounting for nearly two-thirds of the total volume of goods.

## Metallurgy without dramatic fluctuations

It is positive that after the really turbulent years 2015 and 2016, we did not notice any dramatic fluctuations in shipments of input raw materials and steel products during the past year. The year-over-year decline in

the transit of iron ore and coal was offset by an increase in imports of coal and iron ore for the needs of the Slovak metallurgical industry. We are pleased with an increase in the volume of transport of building materials, where ZSSK CARGO managed to get several new major transport orders, especially in exports. Some redirections of goods flows are also observed in the commodity of timber. The reduced volume of domestic transport for the needs of the Slovak paper industry is replaced by increased imports, and because of the legal prohibition of timber exports from Ukraine, Slovak importers are forced to look for other sources and increasingly more of this raw material is imported from other countries. The export of timber, which was mainly directed to Austria for many years, has been increasingly more oriented towards the Balkans in recent years.

## Pushing up the carriers' costs

ZSSK CARGO as a carrier has taken a very responsible approach to the preparation of its trade and tariff policy for 2018. We have assessed all the factors that affect the business of our company in terms of costs to such extent that we are forced to translate them into the prices for our transport services. Both Slovakia's economy and that of the entire Central European region have been recovering. Wages have been rising, unemployment is at an extraordinarily low level, and the shortage of

práce. A je to problém, ktorý trápi nielen ZSSK CARGO, ale všetkých významných dopravcov. V súčasnosti je mimoriadne obťažné dopĺňovať prirodzený úbytok prevádzkových profesii, ako napríklad rušňovodičov, vozmajstrov a ďalšie, ktoré sú jednak náročné na výkon práce, odbornosť i psychologické predpoklady, no zároveň sú pre mladšiu generáciu mälo atraktívne. To všetko tlačí na rast miezd.

#### Potrebuje viac vozňov

Ďalšou problematicou oblasťou v nadnárodnom meradle je nedostatok klúčových radov vozňov, ktorý treba riešiť či už vysokými investíciami, alebo stále nákladnejšou údržbou a opravami existujúceho zastaraného vozňového parku. S uvedeným nedostatkom sa stretávame jednak z dôvodu už spomínamej opravy a údržby, ale i z dôvodu časovej nerovnomernosti tovarových tokov, predlžujúcej sa doby obehu vozňa pri zabezpečovaní kontraktov so spätným vyťažením len jedným dopravcom, no aj pre poškodzovanie vozňov mechanizmami pri nakládke, resp. vykládke a pri ich nadmernej korózii kvôli znečisteniu zo strany zákazníkov.

Priemerné jednotkové ceny za prepravu, čo je sumár dovozného, prekládky, doplňujúcich poplatkov, ako aj poplatkov za vozne v zahraničí, dlhodobo klesali a naša spoločnosť nedokázala v plnej miere vytvárať zdroje pre obnovu tohto parku a tlačí pred sebou na akumulovaný investičný dlh. To sú len niektoré z rozhodujúcich faktorov, na ktoré musí ZSSK CARGO reagovať.

#### Spoľahlivý partner

Jednou z priorit ZSSK CARGO v tomto roku je stabilizácia strategických prepráv. Jednak formou viacročnej kontraktácie a rovnako tak i prispôsobením našich technicko – technologických i personálnych kapacít, aby sme dokázali uspokojať požiadavky zákazníkov aj v prípade výrazných nerovnomerností v priebehu roka. Spoločnosť chce byť naďalej pre svojich zákazníkov dopravcom, v ktorom budú vidieť spoľahlivého a bezpečného partnera.

**Ing. Jaroslav DANIŠKA**  
riaditeľ úseku obchodu



*qualified labour force in the labour market has been growing. And this is a problem that worries not only ZSSK CARGO, but all major carriers. Nowadays, it is extremely difficult to replenish the natural decline of operational professions, such as engine drivers, coach foremen and others, which are rather demanding in terms of job performance, professional skills and psychological prerequisites, but, on the other hand, not very attractive for the younger generation. All this has been pushing up the wages.*

#### We need more wagons

*Another problematic area on a transnational scale is the lack of key series of wagons that must be solved by either huge investments or increasingly more costly maintenance and repairs of the existing obsolete fleet. We are faced with the mentioned problem not only due to mentioned repairs and maintenance, but also because of the time irregularity of goods flows, the extended wagon circulation time in the performance by a single carrier of contracts for the use of trains on their way back, as well as due to damage caused to wagons by loading or unloading mechanisms and their excessive corrosion caused by cus-*

*tomers polluting them.*

*The average unit transport prices, including import, transshipment and additional charges, as well as charges for wagons abroad, have been declining for a long time and our company has not been able to fully generate resources to renew this fleet and continues to be burdened with the accumulated investment debt. These are just some of the factors ZSSK CARGO must respond to.*

#### Reliable partner

*One of ZSSK CARGO's priorities for this year is to stabilise strategic shipments. We intend to achieve this by both multi-year contracting and adapting our technical and technological capabilities and personnel capacities so that we can meet customer requirements even in the event of significant irregularities throughout the year. The company still wants to be a carrier which its customers view as a reliable and secure partner.*

**Ing. Jaroslav DANIŠKA**  
Trade Division Director

# Vyrovnané výkony za minulé dva roky, štruktúra prepráv je však odlišná

**Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO) prepriavila v roku 2017 takmer 35,7 mil. ton tovaru. Prepravený objem je vyšší oproti plánu o 465 tisíc ton (+1,3 %) a medziročne je vyrovnaný, keď nárast predstavuje 0,1%.**

Vo vnútroštátnej preprave ZSSK CARGO zaznamenala najväčší medziročný nárast v komodite stavebniny (+136 tis. t - najmä preprava pre ferozliatinársky podnik), najväčší medziročný pokles v komodite uhlie (-142 tis. t - geologické problémy pri ťažbe).

V dovoze najväčší medziročný nárast predstavuje komodita uhlie (+677 tis. t - preprava pre slovenské hutníctvo), najväčší pokles komodity kovy (-151 tis. t - hlavné dovoz pre ferozliatinársky podnik).

Najväčší medziročný nárast vo vývoze je v komodite stavebniny (+290 tis. t - vývoz trosky na Ukrajinu a cementu do Maďarska). Najväčší medziročný pokles vo vývoze je v komodite kovy (-159 tis. t - produkcia slovenského hutníctva).

V tranzite sa medziročne najviac navýšili prepravy v komodite kovy (+121 tis. t - prepravy juh - sever), najviac poklesla komodita železná ruda (-489 tis. t - prepravy pre české oceliarne).

Každoročne sa presvedčame o závislosti ZSSK CARGO od prepráv súvisiacich s hutníctvom. Tento trend pokračuje aj po minuloročnom celosvetovom a celoeurópskom oživení trhu s hutníckym tovarom a materiálom na výrobu ocele.

Konkurenčný boj na liberalizovanom prepravnom trhu prináša v niektorých komodítach, v ktorých prevláda forma prepravy ucelenými vlakmi, výrazné medziročné výkyvy výkonov ZSSK CARGO, ako tomu bolo v uplynulom roku napríklad v tranzite uhlia. O to viac nás teší, že firma uspela pri realizácii nových prepráv v komodite stavebniny, najmä vo vývoze cementu.

**Ing. Darina ZIBUROVÁ  
Sekcia marketingu**



Porovnanie objemu prepravy ZSSK CARGO v tonách v rokoch 2017 a 2016.  
Comparison of ZSSK CARGO transport volumes in tonnes in 2017 and 2016.

Komodita Commodity	2016	2017	rozdiel 17 - 16 Difference 17 - 16	% zmena % change
Nešpecifi- kovane <i>Non-specified</i>	871 964	820 208	-51 756	-5,9%
Chémia <i>Chemical products</i>	2 177 354	2 200 622	23 267	1,1%
Drevo <i>Timber</i>	2 370 886	2 414 195	43 309	1,8%
Potraviny <i>Foodstuffs</i>	230 477	282 464	51 987	22,6%
Stavebniny <i>Building materials</i>	3 040 393	3 621 240	580 847	19,1%
Kovy <i>Metals</i>	5 376 918	5 204 282	-172 636	-3,2%
Ropné výrobky <i>Petroleum products</i>	2 696 288	2 690 575	-5 713	-0,2%
Uhlie <i>Coal</i>	4 674 315	4 717 162	42 847	0,9%
Železná ruda <i>Iron ore</i>	12 764 246	12 532 771	-231 474	-1,8%
Intermodálna preprava <i>Intermodal transport</i>	1 434 016	1 181,646	-252 370	-17,6%
<b>CELKOM TOTAL</b>	<b>35 636 856</b>	<b>35 665 164</b>	<b>28 308</b>	<b>0,1%</b>

## Stabilised transport volumes for the past two years, but a different transport structure

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., (ZSSK CARGO) transported almost 35.7 million tonnes of goods in 2017. The transported volume exceeded the plan by 465 thousand tonnes (+1.3%) and is stabilised on a year-over-year basis, signifying an increase 0.1%.

As to domestic transport, ZSSK CARGO recorded the greatest year-over-year increase in the commodity of building materials (+136 thousand tonnes – especially shipments for a ferro-alloy plant), and the most significant year-over-year decrease in the commodity of coal (-142 thousand tonnes – due to geological problems during the extraction process).

As far as import goes, the largest year-over-year increase was seen in the commodity of coal (+677 thousand tonnes – shipments for the Slovak metallurgical industry), while the greatest decrease in the commodity of metals (-151 thousand tonnes – especially imports for a ferro-alloy plant).

The greatest year-over-year export increase was recorded in the commodity of building materials (+290 thousand tonnes – export of slag to Ukraine and cement to Hungary). The largest year-over-year export decrease is in the commodity of metals (-159 thousand tonnes – Slovak metallurgical production).

As to transit, the largest transport volume increase was recorded in the commodity of metals (+121 thousand tonnes – south-north shipments), while the greatest decrease was seen in the commodity of iron ore (- 489 thousand tonnes – shipments for the Czech steel plants).

Each year we can see ZSSK CARGO's dependence on shipments related to the metallurgical industry. This trend continues owing also to last year's global and all-European recovery of the steel products and materials market.

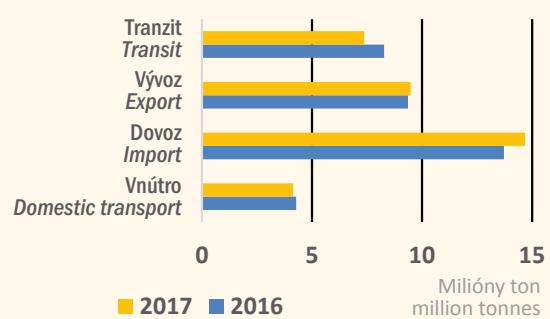
The competitive struggle in the liberalised transport market brings significant year-over-year fluctuations in the ZSSK CARGO volumes of transport of some commodities where the carriage of goods in block trains is predominant, as was the case, for example, of last year's transit of coal. We are all so delighted that the company succeeded in making new shipments in the commodity of building materials, especially in the export of cement.

Ing. Darina ZIBUROVÁ  
Marketing Section



Porovnanie režimov prepráv ZSSK CARGO.  
Comparison of ZSSK CARGO transport modes.

Režim Transport mode	2016	2017	rozdiel Difference
Vnútro <i>Domestic transport</i>	4 279 164	4 140 240	-138 924
Dovoz <i>Import</i>	13 722 048	14 675 502	953 454
Vývoz <i>Export</i>	9 357 643	9 480 780	123 138
Tranzit <i>Transit</i>	8 278 002	7 368 642	-909 359
<b>Spolu Total</b>	<b>35 636 856</b>	<b>35 665 164</b>	<b>28 308</b>



# Menej vyvezeného dreva do Rakúska, viac do Rumunska

**Preprava komodity drevo v segmentoch vnútro, vývoz a dovoz je za posledných päť rokov v ZSSK CARGO stabilná. Z celkového objemu prepráv tejto komodity tvorí podstatnú časť preprava surového dreva (NHM 4403), ktorá v jednotlivých segmentoch dosahuje 81 - 99%.**

Zaujímavý je pohľad na vývoj prepráv gulatiny do rozhodujúcich krajín. Ako je zrejmé z priložených tabuľiek, resp. grafov, vývoz gulatiny do Rakúska začal od roku 2014 výrazne klesať a v roku 2017 je pokles oproti roku 2013 takmer polovičný. Naproti tomu vývoz do Rumunska od roku 2014 do roku 2017 narastol takmer 10-násobne. Dôvodom je, že vzhľadom na vysoký počet osobných nákladov pri spracovaní dreva nadnárodné spoločnosti postupne presúvajú spracovanie dreva a výrobu do nových členských krajín, v tomto prípade do Rumunska.

## Sústredená nakladka

Pre zabezpečenie prepráv dreva po železnici začali niektorí zákazníci ZSSK CARGO koncom roku 2016 požadovať zabezpečenie sústredenej nakladky z viacerých staníc do jedného vlaku a rýchlu prepravu do cieľovej destinácie. Po počiatocných skúsenostiach boli zákazníkom navrhnuté určité presne vymedzené geografické oblasti, v ktorých je dostatočné množstvo drevnej hmoty, v príslušných staniciach je možné pristaviť vyšší počet vozňov na nakladku tak, aby v priebehu 2 – 3 pracovných dní mohlo byť naložených 40 Ea vozňov a vo vhodnej stanici bol potom zriadený vlak s jednou stanicou určenia. Tento spôsob nakladky vyžaduje zvýšené nároky na príslušných obchodných manažérov, ktorí zabezpečujú prenos informácií od zákazníka na príslušné obvody prevádzky a následne na prevádzkových zamestnancov, ktorí zabezpečujú pristavovanie vozňov do jednotlivých staníc.

Pre ilustráciu, v roku 2017 bolo takýmto vlakmi prepravených viac ako 155 000 ton gulatiny. Pre ZSSK CARGO má veľký význam i to, že z tohto objemu bolo 113 000 ton naložených do vozňov, ktoré poskytol zákazník, a tak vysokostenné vozne spoločnosti mohli byť použité na zabezpečenie strategických prepráv. Tento spôsob sa osvedčil a zákazníci ho požadujú i v roku 2018. Dokonca v takej miere, že v niektorých oblastiach je firma na hranici nielen kapacitných možností, ale i na hranici kapacity jednotlivých staníc nakladky.

## Zabezpečiť dostatok vozňov

V spolupráci so spracovateľmi dreva a zasielateľmi začala ZSSK CARGO v minulých rokoch skúšobne prepravu drevnej hmoty na vozňoch radu Sgnss s nasadenými klanicovými paletami. Po odskúšaní pilotnej prevádzky boli tieto palety nasadené i na ďalšie vozne, aby bolo možné zabezpečiť zvýšenú prepravu najmä krátkeho dreva i v ucelených vlakoch. V závere minulého roka boli takýmto spôsobom upravené ďalšie dve desiatky plošinových vozňov Sgnss v žilinskej opravovni nákladných vozňov.

Pre doplnenie obrazu o množstve dreva vyvážaného zo Slovenska je potrebné sa zmieniť aj o zásielkach komodity drevo prepravovaných intermodálne prepravou. Z množstva vyše 238 tisíc ton za rok 2017 je približne 90% drevnej štiepky (NHM 4401), čiže ide aspoň o čiastočne spracované drevo a nie vývoz gulatiny. Za posledných päť rokov sa pritom vývoz dreva (resp. štiepky) v kontajneroch pohybuje stabilne na úrovniah okolo 200 až 240 tisíc ton ročne.

## Zákaz exportu z Ukrajiny

Z prehľadu dovozu surového dreva na Slovensko z jednotlivých krajín odoslania vyplýva, že kým do roku 2014, resp. 2015 väčšina dovozu dreva smerovala na Slovensko z Ukrajiny, v rokoch 2016 a 2017 to bolo prevažne z Poľska. Pritom len sčasti išlo o poľské drevo, určitý podiel tvorilo drevo pôvodom z Ukrajiny, ktoré sa prepravovalo po inej trase ako doposiaľ.

Pre vysvetlenie, z politických dôvodov bol v roku 2015 prijatý zákaz vývozu surového dreva z Ukrajiny na Slovensko, čo sa prejavilo úplným výpadkom dovozu v rokoch 2016 a 2017 a spracovatelia dreva museli hľadať náhradné zdroje. Z Ukrajiny pritom v minulom roku exportovali do Poľska 164 tisíc ton dreva, do Maďarska vyše 100 tisíc ton a do Rumunska vyše jeden milión ton dreva. Išlo o drevo pôvodom nielen z Ukrajiny, ale aj Bieloruska. Záverom je možné konštatovať, že ZSSK CARGO sa snaží vychádzať v ústrety požiadavkám zákazníkov a aplikuje nové spôsoby prepravy drevnej hmoty a nové spôsoby sústredenej nakladky a rýchlejšej prepravy tak, aby boli uspokojené potreby cieľových zákazníkov na spoľahlivú prepravu dreva a výrobkov z dreva.

**Ing. Ľubomír KROTKÝ  
sekcia predaja**



# Less exported timber to Austria, more to Romania

ZSSK CARGO's transport of timber in the domestic, export and import segments has been stable over the past five years. Of the total volume of transport of this commodity, a major part is attributable to the transport of raw timber (NHM 4403), which accounts for 81% to 99% in the individual segments.

It is interesting to take a look at the development of round timber transport to the crucial countries. As shown in the attached tables or graphs, the export of round timber to Austria had begun to decline significantly since 2014, and in 2017 the decrease was almost half that in 2013. In contrast, exports to Romania from 2014 to 2017 increased almost 10 times. The reason is that because of a high percentage of personnel costs in the processing of timber, transnational companies had been gradually moving timber processing and manufacturing facilities to new member countries, more specifically to Romania.

## Centralised loading

In order to secure the transport of timber by rail, some ZSSK CARGO customers began, at the end of 2016, to require centralised loading from multiple stations onto a single train and fast transport to the final destination. After the initial experience, some precisely defined geographic areas were proposed to the customers where there is a sufficient quantity of timber; a higher number of wagons can be made available for loading at the particular stations so that 40 Ea wagons can be loaded within 2 to 3 working days and a train can be then formed at a suitable station with a single destination station. This method of loading requires increased demands on the respective sales managers who provide the transfer of information from the customer to the respective operational districts and subsequently to the operational staff who ensure the availability of wagons at the individual stations.

For illustration, in 2017, more than 155,000 tonnes of round timber were transported by such trains. It is also of great importance to ZSSK CARGO that out of this volume, 113,000 tonnes were loaded onto wagons provided by the customers, so the company's high-sided wagons could be used to ensure strategic shipments. This method proved successful and so the customers also demand it in 2018. Even to such extent that in some areas the company is on the edge of not only its capacity limits but also the capacity limits of the individual loading stations.

## Ensuring enough wagons

In collaboration with timber processing and forwarding companies, ZSSK CARGO had begun, in recent years, the trial transport of timber in Sgnss wagons with stanchion pallets. After trying the pilot operation, those pallets were also deployed on other wagons to ensure the intensified transport of short-cut timber also in block trains. At the end of the last year, another twenty Sgnss platform wagons were modified for such purpose in the Žilina wagon repair workshop.

To complete the picture of the quantity of timber exported from Slovakia, it is also necessary to mention timber shipments made by intermodal transport. Of more than 238 thousand tonnes for 2017, approximately 90% are woodchips (NHM 4401), i.e. this is at least partly processed wood rather than round timber. Over the past five years, timber (or woodchips) exports in containers have been steadily ranging between 200 thousand and 240 thousand tonnes per year.

## Banned exports from Ukraine

The overview of imports of raw timber into Slovakia from the countries of dispatch shows that until 2014 or 2015 most of the timber imports were directed to Slovakia from Ukraine, but in 2016 and 2017 they were predominantly from Poland. Of this volume, only a part was Polish timber, with a certain percentage of timber originating in Ukraine, which was transported on a different route than before.

Just for explanation, for political reasons, a ban on exports of raw timber from Ukraine to Slovakia was adopted in 2015, which resulted in a total import shortfall in 2016 and 2017 and timber processing companies had to look for alternative sources. Last year 164,000 tonnes of timber were exported from Ukraine to Poland, more than 100,000 tonnes to Hungary, and more than one million tonnes to Romania. It was timber not only from Ukraine but also from Belarus.

In the end, it can be stated that ZSSK CARGO seeks to accommodate the demands of the customers and applies new methods of transporting timber and centralised loading and faster transport to meet the requirements of target customers for the reliable transport of timber and timber products.

Ing. Lubomír KROTKÝ  
Sales Section

Vývoz guľatiny (NHM 4403) v tonách zo Slovenska v prepravách ZSSK CARGO do Česka, Rakúska a Rumunska v rokoch 2014 až 2017. Dlhodobo klesá vývoz do Rakúska na úkor vývozu do Rumunska.

Round timber (NHM 4403) exports in tonnes by ZSSK CARGO to the Czech Republic, Austria and Romania from 2014 to 2017. Exports to Austria have been decreasing in the long run to the benefit of exports to Romania.

Krajina určenia Country of destination	2014	2015	2016	2017
Česko Czech Republic	119 488	83 979	62 726	53 199
Rakúsko Austria	715 382	544 957	507 948	412 436
Rumunsko Romania	36 793	50 964	243 423	351 099

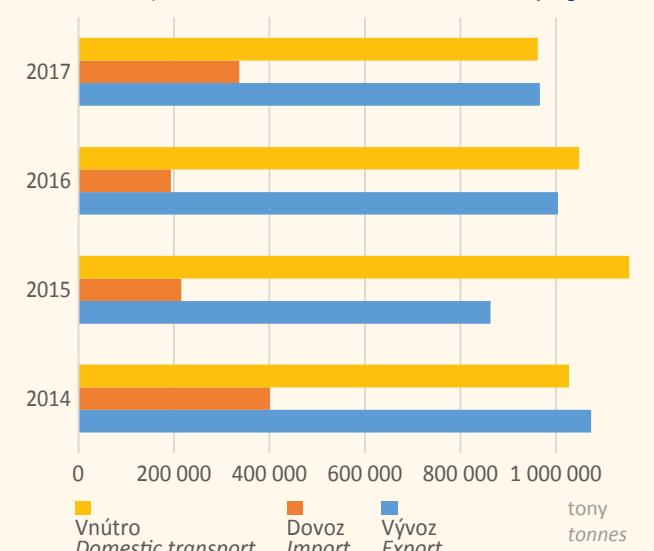
Dovoz guľatiny (NHM 4403) v tonách na Slovensko v prepravách ZSSK CARGO zo susedných krajín Ukrajiny, Poľska a Česka v rokoch 2014 až 2017.

Round timber (NHM 4403) imports in tonnes by ZSSK CARGO from the neighbouring countries - Ukraine, Poland and Czech Republic, from 2014 to 2017.

Krajina odoslania Country of destination	2014	2015	2016	2017
Ukrajina Ukraine	114 899	56 803	0	0
Poľsko Poland	6 139	9 904	92 113	197 002
Česko Czech Republic	12 228	6 743	5 191	30 384

Objem prepráv ZSSK CARGO v tonách v komodite drevo v rokoch 2014 – 2017 podľa jednotlivých segmentov.

ZSSK CARGO transport volumes in tonnes of timber in 2014 – 2017 by segment.



# V Čiernej nad Tisou a Maťovciach preložili viac ako 7,4 miliónov ton

V Čiernej nad Tisou v roku 2017 preložilo 7 418 737 ton tovaru (na pracoviskách Sekcie Východoslovenské prekladiská a na pracoviskách spoločnosti BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s.), čo predstavuje pokles oproti roku 2016 o 208 tis. ton (-2,73%). K najväčšiemu poklesu došlo v preprave dreva, pričom tieto výkony predstavovali len necelých 14% oproti predchádzajúcemu roku 2016. Výpadok bol zaznamenaný aj v prekládke chemických produktov, ropných produktov, ako aj v prekládke železnej rudy.

Jeden z faktorov, ktoré ovplyvnili výsledky v roku 2017 boli nepriaznivé poveternostné podmienky v mesiacoch január a február. Komodity, v ktorých sa zaznamenalo zvýšenie objemu prekládky, sú uhlie, kovy, potraviny a stavebniny.

Začiatkom minulého roka bol uvedený do ostrej prevádzky druhý prekládkový komplex spoločnosti BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA (BTS) s automatizovanou prekládkou hromadných substrátov ako aj nové pracovisko Východná rampa – Portál, ktorý slúži na prekládku kusových tovarov. Postupne sa znížila klasická prekládka železnej rudy rýpadlami. V súčasnosti prebieha reštrukturalizácia prekládkových rám a kapacít. Prekládka sa realizuje novým aj starým technologickým riešením. Celková kapacita prekládky rudy v prekládkových komplexoch Východ a Západ spoločnosti BTS v Čiernej nad Tisou dosahuje okolo 4,9 miliónov ton ročne. V Čiernej nad Tisou sa celkovo minulý rok pritom preložilo zo širokého rozchodu (1520 mm) na normálny rozchod (1435 mm) takmer 6 miliónov ton železnej rudy. V Maťovciach prekládka sypkých substrátov dosiahla výkon 569 tisíc ton. Priamo po širokom rozchode z Maťovca do Haniska pri Košiciach sa prepravilo 5,84 miliónov ton železnej rudy a uhlia. Tovarové toky smerujúce z Ukrajiny cez pohraničnú priechodovú stanicu (PPS) Čop – Čierna nad Tisou a PPS Užhorod – Maťovce predstavovali objem 14,63 milión ton.

Ing. Loránt PALKO  
Sekcia VSP

Porovnanie prekládky vo Východoslovenských prekladiskách podľa jednotlivých komodít v rokoch 2016 a 2017.

Table: Comparison of transshipment volumes at the Eastern Slovak Transshipment Yards by commodity in 2016 and 2017.

Komodita Commodity	2017		2016	
	Počet vozňov Number of wagons	Hmotnosť (tony) Weight (tonnes)	Počet vozňov Number of wagons	Hmotnosť (tony) Weight (tonnes)
Nedefinované <i>Non-specified</i>	647	2 133	1 739	2 659
Chémia <i>Chemical products</i>	3 332	197 446	3 876	215 406
Drevo <i>Timber</i>	112	5 143	693	36 864
Potraviny <i>Foodstuffs</i>	180	6 104	97	2 789
Stavebniny <i>Building materials</i>	284	18 023	253	16 157
Kovy <i>Metals</i>	6 600	367 030	6 142	348 997
Ropné výrobky <i>Petroleum products</i>	1	55	123	6 648
Uhlie <i>Coal</i>	3 932	252 719	3 586	231 956
Železná ruda <i>Iron ore</i>	95 377	6 569 432	98 506	676 1991
Intermodálna preprava <i>Intermodal transport</i>	23	653	127	3 423
Spolu <i>Total</i>	<b>110 488</b>	<b>7 418 737</b>	<b>115 142</b>	<b>7 626 891</b>

Z celkového objemu preloženého tovaru mala železná ruda v roku 2017 88,55-%-centrý podiel.

Out of the total volume of transshipped goods, iron accounts 88.55% in 2017.

## More than 7.4 million tonnes of goods transshipped in Čierna nad Tisou and Maťovce

In 2017, a total of 7,418,737 tonnes of goods were transshipped in Čierna nad Tisou (at the workplaces of the Eastern Slovak Transshipment Yards Section and at the workplaces of BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s.), which represents a decrease of 208 thousand tonnes (-2.73%), compared to 2016. The largest decline was seen in the transport of timber, where the transport volume was only roughly 14% of the one reached in the previous year 2016. A decline was also recorded in the transshipment of chemical products, petroleum products and iron ore.

One of the factors affecting the results in 2017 was the unfavourable weather conditions in January and February. The commodities that saw an increase in the transshipment volume include coal, metals, foodstuffs and building materials.

At the beginning of the last year, BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA (BTS) launched the full operation of its second transshipment centre with the automated transshipment of bulk substrates, as well as the new workplace

Eastern Ramp - Portal, which serves for the transshipment of piecemeal goods. The traditional transshipment of iron ore with grabs was gradually phased out. The transshipment ramps and capacities are currently under reconstruction. Transshipment operations are performed by employing both new and old technological solutions. The total ore transshipment capacity of the BTS East and West transshipment centres in Čierna nad Tisou is about 4.9 million tonnes per year. In Čierna nad Tisou, last year, almost 6 million tonnes of iron ore were transshipped from broad-gauge (1,520 mm) wagons to normal-gauge (1,435 mm) wagons. In Maťovce the volume of bulk substrates transshipped reached 569 thousand tonnes. A total of 5.84 million tonnes of iron ore and coal were transported directly on the broad-gauge track from Maťovce to Haniska pri Košiciach. The flows of goods from Ukraine through the border crossing stations Chop – Čierna nad Tisou and the border crossing stations Uzhhorod – Maťovce totalled 14.63 million tonnes.

Ing. Loránt PALKO  
ESTY Section

# Ponuka služieb vo Východoslovenských prekladiskách

Na pracoviskách VSP sú vytvorené podmienky aj pre nepriamu prekládku s preskladením, prípadne prekládku z/na cestné motorové vozidlá. V súvislosti s prepravou tovaru sekcia Východoslovenské prekladiská ponúka ďalšie služby:

- úkony spojené s naložením, preložením, upevnením a označením zásielok,
- paletizácia, paketizácia a páskovanie tovarov,
- obstaranie prerokovania prepravy zásielok neobvyklých predmetov a zásielok s prekročenou nakladacou mierou,
- zistovanie hmotnosti zásielok vážením na koľajovej váhe,
- zistovanie poškodenia vozňových zásielok,
- podaj prepravných pomôcok a prepravných prostriedkov patriacich prepravcom na prepravu,
- distribúcia zásielok podľa hromadných prípadne čiastkových príkazov
- informovanie zákazníkov o vstupe zásielky, prekládke a o odchode vozňov z Čiernej nad Tisou a Maťovce,
- vystavenie tranzitného colného vyhlásenia bez ručenia,
- vystavenie a predloženie jednotného colného dokladu s príslušnými prílohami,
- zastupovanie deklaranta pri dodaní colného vyhlásenia,
- doručenie prepravných dokladov fyto-inšpektorovi za účelom vykonania kontroly zdravotného stavu prepravovaných rastlín, rastlinných produktov alebo predmetov, ktoré podliehajú fytokontrole
- zasielanie druhopisov nákladných listov a iných sprievodných listín prepravcom,
- podávanie písomných správ o prechode tovaru cez hranicu.
- podaj zásielok v mene zákazníka
- poskytovanie kompletných špedičných činností k prekladaným zásielkam
- uzatvorenie Prepravno-obstarávateľskej zmluvy

Kapacitné možnosti prekládky vo Východoslovenských prekladiskách za 24 hodín sú nasledovné:  
The 24-hour transshipment capacities of the Eastern Slovak Transshipment Yards are as follows:

<b>II. rudná rampa/ 2nd ore ramp</b>	3 400 t
<b>Východná rampa/ Eastern ramp</b>	1 700 t
<b>Stará kontajnerová rampa/ Old container ramp</b>	3 200 t
<b>I. a II. portálová rampa/ 1st and 2nd portal ramp</b>	2 000 t
<b>Nová mäsová rampa/ New meat ramp</b>	1 600 t
<b>I. rudná rampa/ 1st ore ramp</b>	2 400 t
<b>Nová kontajnerová rampa/ New container ramp</b>	900 t
<b>Jazyková rampa I. a II./ Tongue ramps I and II</b>	1 400 t
<b>Jazyková rampa III./ Tongue ramp III</b>	240 t
<b>Nová transportérava rampa NT - 6/ New transporter ramp NT - 6</b>	240 t
<b>Nový komplex 8 / 8 - New complex 8 / 8</b>	2 300 t
<b>Komplex EDC/ EDC complex</b>	600 t
<b>Prekladisko Maťovce/ Maťovce transshipment yard</b>	3 400 t
<b>Prevádzovňa Maťovce/ Maťovce bogie change facility</b>	32 vozňov/ 32 wagons

## **Services offered by the Eastern Slovak Transshipment Yards**

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

- activities related to the loading, transshipment, fastening and marking of wagon loads,
- palletising, packaging and banding of wagon loads,
- arrangement of negotiations for the transport of unusual items and consignments with excessive loading volumes,
- measurement of the wagon load weights on rail scales,
- identification of wagon load damage,
- return of transport aids and means belonging to carriers for carriage,
- distributing consignments according to bulk or partial orders
- keeping customers informed of their wagon loads entering, being transshipped at, or leaving Čierna nad Tisou a Maťovce
- issuing transit customs declarations without any guarantee,
- issuing and submitting uniform customs documents with relevant annexes,
- clearance agent representation when submitting customs declarations,
- delivery of transport documents to phytosanitary inspectors for the purposes of conducting health checks of transported plants, plant products or items that are subject to phytosanitary inspection,
- sending copies of consignment notes and other accompanying documents to carriers,
- sending written reports concerning goods crossing the border,
- submitting consignments on behalf of the customer,
- providing comprehensive forwarding services for transshipped items,
- conclusion of a transport procurement contract.

# BTS bilancuje úspešný rok 2017



Ing. Attila MIKLÓS,  
prevádzkový riaditeľ / Operations Director  
BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s.

**pečenia prevádzky – ZSSK CARGO a ŽSR.** Podstatné v tejto súvislosti je, že nové pracoviská sa vďaka dobrej spolupráci a ústretovosti partnerov plynulo začlenili do prekládkových, prepárvnych a dopravných činností všetkých železničných zložiek v Čiernej nad Tisou.

Najmodernejšie pracovisko BTS - Prekládkový komplex (PK) Východ je v trvalej prevádzke od marca 2017 a umožňuje priamu automatizovanú prekládku železorudných substrátov, uhlia a koksu. Technologický výkon prekládky je 2,1 – 2,4 milióna ton ročne. Pre ilustráciu - prekládka jedného širokorozchodného vozňa s hmotnosťou tovaru 69 ton trvá s manipuláciou prísunu vozňov len 5 až 6 minút.

V komplexe sa využíva technologické zvlhčovanie substrátov pre obmedzenie zamrznutia tovaru vo vozni v zimnom období, čo práve na začiatku minulého roka, pri extrémne nízkych teplotách, umožnilo znížiť negatívne dopady pri vykládke tovaru u konečných odberateľov. PK Východ pracuje v nepretržitej štvormennej prevádzke a jeho činnosť zabezpečuje 23 kmeňových zamestnancov.

Mimoriadne dôležitý je fakt, že spolu s ďalšími dvoma pracoviskami vytvára podmienky pre ďalšiu stabilizáciu tovarových tokov z Ukrajiny a Ruskej federácie po infraštruktúre ŽSR. PK Východ posunul prekládkovú činnosť na novú technologickú úroveň a spolu s PK Západ a Východnou rampou – Portál je schopný zabezpečiť celoročnú plynulosť prekládky v objeme takmer 6 mil. ton tovaru. K ďalším benefitom prevádzky moderných technologických systémov patrí hlavne zníženie environmentálnych záťaží, zníženie nákladov za pobyt, poškozovanie vozňov a zlepšenie logistiky prepráv.

## Univerzálnejší prekládkový komplex

Začiatkom minulého roka počas skúšobnej prevádzky PK Východ pri mimoriadne náročných klimatických podmienkach firma nastavovala systém automatiky prekládky, odstraňovali sa niektoré nedostatky technologických prvkov a bezpečnostných väzieb. Súbežne s tým boli v spolupráci so ZSSK CARGO, sekciou Východoslovenské prekladiská (VSP) systematizované činnosti prekládkovej stanice spojené so zabezpečením plynulosť prekládky. Od marca 2017 bol komplex zaradený do procesu trvalej prevádzky so stabilným mesačným výkonom približne 180 tisíc ton substrátov, čím BTS dosiahla ročný objem 1,98 milióna preložených ton, predovšetkým železorudného koncentrátu.

Pre potvrdenie prevádzkového výkonu PK Východ bola dôležitá začiatkom decembra 2017 úspešná prekládka uhlia, ktorá splnila projektované parametre technológie prekládky pre túto komoditu. Išlo o súpravu 13 širokorozchodných (ŠR) vozňov pre zákazníka ArcelorMittal Ostrava. Pri prvých

prekladaných vozňoch dosahoval čas nakládky 13 až 15 minút. Postupným zvyšovaním výdajnosti vyhŕňovacích zariadení a nastavovaním automatiky systému nakládky sa čas prekládky vozňov stabilizoval na 8 minút. Tovar bol naložený do 16 vozňov normálneho rozchodu (NR) radu Eas s priemerným vytážením jedného vozňa 53,5 ton uhlia. Druhá skúška 12. decembra opakovane potvrdila plánovaný projektovaný výkon prekládky uhlia s časom pod 10 minút na jeden vozeň.

## Extrémna zima preverila rozmrazovacie kapacity

Ďalším novým pracoviskom BTS uvedeným v minulom roku do trvalej prevádzky bola II. Rozmrazovacia hala, ktorá umožňuje spoľahlivú zimnú prevádzku PK Východ. Predĺžením haly o 93 metrov, sa zvýšila kapacita jej výkonu o 30 %, výškové úpravy zasa umožnili rozmrazovanie tovaru vo vysokostenných vozňoch širokého rozchodu bez obmedzenia.

Pri modernizácii II. Rozmrazovacej haly sa využili stavebné a technologicke riešenia z rekonštrukcie a takisto poznatky z desaťročnej prevádzky III. Rozmrazovne, no s aplikáciou modernejšej technológie riadenia procesov.

Pracovný režim má nepretržitú štvormennú prevádzku zabezpečenú ôsmimi kmeňovými zamestnancami. Plánovaný ročný výkon rozmrazovania počas troch zimných mesiacov (90 dní) dosahuje 650 tisíc ton. Proces rozmrazovania je plne automatizovaný, ovládaný z velína a prebieha v cykloch po 26 vozňov. V roku 2017 bolo v II. Rozmrazovacej hale rozmrazených 3 746 ŠR vozňov čo predstavuje okolo 258 tis. ton tovaru. Podstatné je konštatovanie, že obidve rozmrazovacie haly kapacitne v plnom rozsahu pokryli požiadavky na rozmrazovanie v priebehu celého zimného obdobia 2016/17, čím sa významou mierou podieľali na plynulom pnení prevádzkových výkonov pohraničnej priechodovej stanice Čierna nad Tisou.

## Prekládka kusového tovaru

Uvedením pracoviska Východná rampa – Portál do trvalej prevádzky v roku 2017 začala BTS realizovať priamu a nepriamu prekládku kusových tovarov zo ŠR vozňov do NR vozňov alebo naopak, a tiež prekládku na cestné motorové vozidlá. Prekládkový výkon zabezpečujeme dvojnosníkovým portálovým žeriavom s nosnosťou hlavného zdvihu 50 ton a pomocného zdvihu 12,5 tony. V priebehu roka 2017 boli hlavnou komoditou prekládky oceľové brámy pre spoločnosť Dunaferr v Maďarsku.

Portál tiež disponuje zariadeniami na prekládku sypkých substrátov a dreva. Pracovisko je vybavené prevádzkovým zázemím s príručnými skladmi a drobnou mechanizáciou. Nepretržitú štvormennú prevádzku zabezpečuje 16 kmeňových zamestnancov BTS. Ročný projektovaný výkon prekládky portálu je 1 mil. ton. Na pracovisku Východnej rampy – Portál spoločnosť BUDAMAR LOGISTICS, a. s., prevádzkuje colný sklad s využitím nového kolesového rýpadla LIEBHERR LH 40. Plocha colného skladu je 12 200 m<sup>2</sup>, z toho 7 200 m<sup>2</sup> má samotné teleso rampy. Celkový výkon na pracovisku Východná rampa – Portál za rok 2017 dosiahol takmer 140 tisíc ton preloženého tovaru.

Po stabilizácii situácie na území juhovýchodnej Ukrajiny je predpoklad, že sa podstatne zvýši objem prekladaného kusového tovaru určeného pre krajiny Európskej únie na tomto pracovisku.

Uvedenie nových pracovísk do prevádzky znamenalo pre BTS významné zvýšenie počtu zamestnancov o 47 v porovnaní so stavom na konci roka 2016.

## Spolupráca so ZSSK CARGO a ŽSR

Je neodškripitelné, že bez ústretových vzťahov a dobrej spolupráce partnerov by včlenenie nových pracovísk BTS do chodu Východoslovenských prekladísk v Čiernej nad Tisou nebolo také plynulé. Preto sa chce vedenie BTS zvlášť podakovať za podporu úseku prevádzky a sekcií VSP - ZSSK CARGO a aj Železniciam SR. Začlenenie pracovísk do procesov pohraničnej

# BTS reviews the successful year 2017

**BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s. (BTS), which is a joint venture of BUDAMAR LOGISTICS, a. s., and Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO), launched the full operation of three new workplaces, namely the Transshipment Centre East, the Eastern Ramp - Portal, and the modernised 2nd Defrosting Hall. The successful commissioning of these technological units can be considered as the last year's most important event at the railway station Čierna nad Tisou from the point of view of not only BTS, but also its partners ensuring the operations - ZSSK CARGO and ŽSR. What is important in this respect is that the new workplaces have, thanks to the good cooperation and helpfulness of the partners, continuously integrated into the transshipment, shipment and transport operations of all railway units at Čierna nad Tisou.**

The most modern workplace at BTS - the Transshipment Centre (TC) East has been in full operation since March 2017, and enables the direct automatic transshipment of iron ore substrates, coal, and coke. The technological capacity of the transshipment centre amounts to 2.1 to 2.4 million tonnes per year. For illustration, the transshipment of one broad-gauge wagon with a weight of 69 tonnes, including the handling of arriving wagons, takes about 5 to 6 minutes.

The transshipment centre makes use of the technical humidification of substrates in wagons for the purpose of protecting goods from getting frozen in the winter months. At extremely low temperatures at the beginning of the last year, this helped to reduce the negative impacts during the unloading of goods at the final customers' premises. The TC East is run in a continuous four-shift operation and its activities are provided by 23 internal employees.

Of particular importance is the fact that together with the other two workplaces, it creates conditions for further stabilisation of the goods flows from Ukraine and the Russian Federation on the ŽSR infrastructure. The TC East has shifted transshipment operations to a new technological level and, together with the TC West and the Eastern Ramp - Portal, is capable of providing continuous all-year transshipment operations with a volume of nearly 6 million tonnes of goods.

## More versatile transshipment centre

At the beginning of the last year during the trial operation of the TC East under extremely difficult climatic conditions, BTS was setting up the system of automated transshipment, eliminating some defects in the technological compo-

nents and safety features. At the same time, in cooperation with ZSSK CARGO - the Eastern Slovak Transshipment Yards (ESTY) Section, the activities of the transshipment station were systematised in order to ensure the smoothness of transshipment operations. Since March 2017, the centre has been integrated into the full operation process with a stable monthly transshipment capacity of approximately 180 thousand tonnes of substrates. Last year BTS thus transshipped 1.98 million tonnes of, in particular, iron ore concentrate in the new transshipment centre.

In order to verify the operating capacity of the TC East, the successful transshipment of coal took place at the beginning of December 2017, meeting the designed transshipment technology parameters for this commodity. This included a train set composed of 13 broad-gauge wagons for the customer ArcelorMittal Ostrava. The loading time of the first transshipped wagons was 13 to 15 minutes. By gradually increasing the discharge capacity of the chain rake scrapers and adjusting the loading system automation, the transshipment time was stabilised at 8 minutes. The goods were loaded into 16 Eas normal-gauge wagons with one wagon carrying, on average, 53.5 tonnes of coal. The second test, which took place on December 12, 2017, repeatedly confirmed the designed coal transshipment capacity with a time of less than 10 minutes per wagon.

## Extreme winter put the defrosting capacities to the test

Another new BTS workplace which was put into full operation last year was the 2nd Defrosting Hall, which makes it possible for TC East to be operated reliably during the winter season. Extending the hall by 93 meters increased its capacity by 30%, while the height adjustments enabled the defrosting of goods in high-sided broad-gauge wagons without limitation. The working regime has a continuous four-shift operation secured by eight internal employees. The planned annual defrosting capacity during the three winter months (90 days) is 650 thousand tonnes. The defrosting process is fully automated, controlled from a control room. In 2017, the 2nd Defrosting Hall defrosted 3,746 broad-gauge wagons, which represents about 258 thousand tonnes of goods. It is essential to note that the capacity of both defrosting halls fully covered the defrosting requirements during the entire winter season 2016/17.

## Transshipment of piecemeal goods

By putting the Eastern Ramp - Portal into full operation in 2017, BTS launched the direct and indirect transshipment of piecemeal goods from broad-gauge



Prekládkový komplex Východ spoločnosti BTS je v prevádzke od marca 2017.  
The BTS Transshipment Centre East has been in operation since March 2017.



Portálový žeriav umožňuje prekládku ťažkých oceľových brám.  
Gantry crane enables transshipment of heavy steel slabs.

prekládkovej stanice Čierna nad Tisou si vyžadovalo zvládnuť viaceré pre-vádzkové, technické, či právne náležitosti.

Ustálením činnosti nových pracovísk v priebehu roka 2017 sa na sekciu VSP v Čiernej nad Tisou z dôvodu zvyšovania efektivity realizovala reštrukturalizácia jednotlivých oddelení. Niektoré pracoviská boli zrušené, ale zároveň boli vytvorené aj nové tak, aby plnohodnotne zodpovedali novej organizácii práce pri prekládke tovaru v PPS Čierna nad Tisou.

Zároveň v tomto období sekcia VSP prevzala všetky činnosti XII. posunujúcej zálohy ŽSR, ŽST Čierna nad Tisou, ktorá zabezpečovala vlakotvorbu po rozchode 1520 mm. V rámci reštrukturalizačného procesu a zefektívnením technologických postupov prác sa na sekciu VSP znížil počet posunujúcich

záloh po ŠR a NR vykonávajúcich dopravnú obsluhu v obvode Čierna nad Tisou z pôvodných 10 na 8 posunujúcich záloh. Počas roka sa priebežne tento náročný proces postupne optimalizoval a celý systém racionalizoval. V konečnom dôsledku BTS a VSP ZSSK CARGO spoločne vytvorili a zaviedli nový systém operatívneho riadenia celého prevádzkového procesu prekládky tovaru, ktorý v roku 2017 v PPS Čierna nad Tisou umožnil celkovo preložiť objem 5,98 mil. ton železorudných substrátov.

### Predpoklady pre ďalší rozvoj

Zvládnutie zložitého procesu nábehu nových pracovísk BTS do prevádzky v priebehu minulého roka si vyžiadalo maximálne úsilie, profesionálny a zodpovedný prístup všetkých prevádzkových a riadiacich zamestnancov nielen BTS, ale aj sekcie VSP ZSSK CARGO a úzku spoluprácu so zamestnancami ŽSR v železničnej prekládkovej stanici Čierna nad Tisou. Úsilie pre bezproblémové začlenenie pracovísk do činností Východoslovenských prekládísok počas celého roka podporovali aj akcionári BTS - spoločnosti BUDAMAR LOGISTICS a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia.

Vďaka tejto profesionálnej spolupráci a aktívному prístupu všetkých zúčastnených zložiek sa výrazne zvýšila kvalita poskytovaných služieb v železničnom uzle Čierna nad Tisou, uskutočnil sa ďalší významný krok k jeho technologickému rastu a k zvýšeniu atraktivity pre zákazníkov a obchodných partnerov. Na základe tohto konstatovania je možné vyslovieť presvedčenie, že spoločné pracovisko v Čiernej nad Tisou bude naďalej spĺňať náročné technické a technologické požiadavky v železničnom odvetví a zároveň sa bude ďalej dynamicky rozvíjať.

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



Teleso výklopníka Prekládkového komplexu Východ.  
The body of the tippler at the Transshipment Centre East.

wagons onto normal-gauge wagons or vice versa, as well as the transshipment of goods onto road motor vehicles. The transshipment capacity is provided by a double-girder gantry crane with a main lift capacity of 50 tonnes and an ancillary lift capacity of 12.5 tonnes. In 2017, the main transshipment commodity was steel slabs for the Hungarian company Dunafer. The portal is also equipped with facilities for the transshipment of loose substrates and timber. The workplace has a continuous four-shift operation with 16 internal employees. The designed annual transshipment capacity of the portal is 1 million tonnes. On its premises Budamar Logistics runs a bonded warehouse of an area of 12,200 m<sup>2</sup>, of which 7,200 m<sup>2</sup> is occupied by the ramp body itself. The total volume of goods transshipped by the Eastern Ramp - Portal in 2017 was almost 140 thousand tonnes. After the situation in the south-eastern regions of Ukraine is stabilised, a substantial increase in the volume of piecemeal goods transported at this workplace can be expected.

The commissioning of the new workplaces also meant a significant increase in the number of employees to BTS, which rose by 47, compared with the headcount at the end of 2016.

### Exemplary cooperation

It is indisputable that without the helpful relationships and good cooperation with the partners, the integration of the new BTS workplaces into the operations of the Eastern Slovak Transshipment Yards at Čierna nad Tisou would not be so smooth. Therefore, the BTS management would like to thank especially for the support received from the ZSSK CARGO Operations Division and ESTY Section and ŽSR. The integration of the workplaces into the processes of the border crossing station (BCS) Čierna nad Tisou required coping with several

operational, technical, or legal requirements. After stabilising the activities of the new workplaces during the year 2017, the individual departments of the Čierna nad Tisou ESTY Section were restructured in order to increase efficiency. Some workplaces were dissolved, but at the same time new ones were created in order to fully reflect the new work organisation in the transshipment of goods at the BCS Čierna nad Tisou.

During the year this demanding process was optimised and rationalised on an ongoing basis. In the end, BTS and the ZSSK CARGO ESTY Section jointly set up and implemented a new system of operative management of the entire goods transshipment process, which enabled transshipping 5.98 million tonnes of iron-ore substrates in total at the BCS Čierna nad Tisou in 2017.

Managing this complicated process during the last year required maximum efforts, professional and responsible approach of all operating and managing employees of not only BTS but also the ZSSK CARGO ESTY Section, as well as close cooperation with the ŽSR staff at the Čierna nad Tisou railway station. The efforts to ensure the smooth launch of the new workplaces and their integration into the activities of the Eastern Slovak Transshipment Yards were also supported throughout the year by BTS shareholders - BUDAMAR LOGISTICS and Železničná spoločnosť Cargo Slovakia. Thanks to this, the quality of the services provided in the Čierna nad Tisou railway node increased considerably and another significant step was taken towards its technological growth and increased attractiveness for customers and business partners.

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



## PONÚKANÉ SLUŽBY:

**ŽELEZNIČNÁ PREPRAVA** vnútroštátna, dovoz, vývoz, tranzit

**CESTNÁ PREPRAVA** všetky európske destinácie, špecializácia na destináciu Balkán

**RIEČNA A NÁMORNÁ PREPRAVA** napojenie na siet riečnych a námorných prístavov

**MULTIMODÁLNA PREPRAVA** kombinácia rôznych druhov prepráv

**INTERMODÁLNA PREPRAVA** využitie kapacít dostupných terminálov, pravidelné kontajnerové linky

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

## OFFERED SERVICES

**RAILWAY TRANSPORT** inland transport, import, export and transit

**ROAD TRANSPORT** all European destinations, specialisation on Balkan destinations

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

**MULTIMODAL TRANSPORT** combination of various kinds of transport

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

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

PLNE PODPOROVANÉ / FULLY SUPPORTED BY



# Štyri projekty pre kontajnerové vlaky z Číny

ZSSK CARGO aktuálne ako dopravca na území SR participuje na štyroch aktívnych projektoch prepráv kontajnerových vlakov z Číny s prekládkou v Termináli kombinovanej dopravy (TKD) Dobrá. Cieľovými destináciami vlakov sú nemecký Duisburg, dva terminály v Budapešti a Bratislava.

V roku 2017 bolo z Číny do EÚ cez Terminál kombinovanej dopravy Dobrá na Slovensku prepravených celkovo 26 ucelených vlakov, z toho 24 do Budapešti, jeden do Bratislavu a jeden do Duisburgu, čo predstavuje takmer 1100 jednotiek intermodálnej prepravy (UTI - Unité de Transport Intermodale), konkrétnie 40-stopových kontajnerov. Do Číny boli cez TKD Dobrá prepravené dva ucelené vlaky, a to jeden z Duisburgu a jeden z Mělníka, čo predstavuje viac ako 80 UTI. Skúšobne sa realizovala aj preprava z Budapešti tranzitom cez Slovensko a ďalej cez Poľsko, ktorá sa však ukázala ako nie veľmi efektívna.

Za prvé dva mesiace tohto roku bolo z Číny do EÚ cez TKD Dobrá prepravených spolu 18 ucelených vlakov, z toho 10 do Budapešti a 8 do Duisburgu, čo predstavuje viac ako 710 UTI (40' VK). V opačnom smere bolo prepravených spolu 9 ucelených vlakov, z toho 8 z Duisburgu a jeden z Budapešti, čo predstavuje takmer 370 UTI (40' VK).

V súčasnosti (k februáru 2018) ZSSK CARGO ako dopravca na území SR participuje na štyroch aktívnych projektoch dotknutých prepráv s prekládkou v TKD Dobrá.

Ide o prepravy vlakov pre spoločnosť RCO-CSKD do a z Duisburgu, do a z Budapešti, pričom v prípade Budapešti hovoríme o dvoch termináloch, a to Mahart Container Center a terminál BILK a o prepravu priamo pre Čínsku spoločnosť Port of Dalian New Silk Road Logistics do Bratislavu.

## Budapešť, Duisburg, Bratislava

V prípade BILK Budapešť je frekvencia vlakov spravidla jedenkrát týždenne, s plánovaným nárastom na dvakrát týždenne, pričom od marca 2018 sa očakáva aj zavedenie pravidelnej linky v opačnom smere, zatiaľ vo frekvencii raz týždenne. Tento projekt odštartoval v júni 2017 a znamenal prelom v rámci Novej hovábnej cesty pre Slovenskú republiku a obnovenie kontajnerových prepráv cez TKD Dobrá. Preprava je smerovaná cez Mongolsko, Rusko, Ukrajinu a Slovensko.

V prípade Duisburgu je frekvencia spravidla raz týždenne, s plánovaným nárastom na dva až trikrát týždenne, pričom ide o obojsmerné prepravy. Tento perspektívny projekt odštartoval v decembri 2017. Preprava je smerovaná cez Mongolsko, Rusko, Ukrajinu, Slovensko a Česko.

V prípade MCC Budapešť šlo zatiaľ o jeden pilotný vlak vo februári 2018. V blízkej budúcnosti sa očakávajú ďalšie štyri testovacie vlaky s potenciálom zavedenia obojsmernej linky vo frekvencii jedenkrát týždenne. Preprava je smerovaná netradične cez Kazachstan a následne Rusko, Ukrajinu a Slovensko.

V prípade Bratislavu šlo zatiaľ o jeden testovací vlak v novembri 2017, pričom ďalšie prepravy na tejto linke sa očakávajú v na prelome marca/apríla 2018 s frekvenciou zatiaľ raz týždenne. Zároveň sú snahy o spätné vytáženie vlakov. Preprava je smerovaná priamo cez Rusko a Ukrajinu.

ZSSK CARGO vystupuje v pozícii dopravcu na území Slovenskej republiky vo všetkých vyššie uvedených prípadoch. V projekte Duisburg je ZSSK CARGO zároveň vedúcou železnicou aj pre český úsek, pričom výkonným dopravcom na ňom je ČD Cargo.

Pre spresnenie, pri spomínaných prepravách z Číny ide o širokú škálu



tovarov od odevov, domáčich potrieb, nábytku a pod., až po elektroniku, komponenty pre výrobu a rôzne stroje a prístroje.

#### Dôležité je aj spätné vyťaženie

ZSSK CARGO zároveň participuje na množstve ďalších otvorených projektov, ktoré by mali byť smerované cez TKD Dobrá. Najväčším problémom prepráv z prevádzkového pohľadu je zabezpečenie dostatočnej vozňovej kapacity na ich realizáciu po normálnom rozchode. Nedostatok intermodálnych vozňov je celoeurópskym problémom. Z pohľadu udržateľnosti prepráv do budúcnosti bude zároveň dôležité zabezpečenie, resp. udržanie spätného vyťaženia vlakov, t. j. v smere z Európy do Číny. Je predpoklad, že po ukončení dotačnej schémy čínskej vlády jednosmerné prepravy po železnici aj napriek nesporne významnej úspore prepravného času v porovnaní s lodou dopravou zaniknú, a to z dôvodu príliš vysokých realizačných nákladov.

#### Systémová podpora prepráv z Číny

Rozvoj prepráv kontajnerových vlakov z Číny súvisí s čínskymi aktivitami na tzv. Novej hodvábnej ceste (OBOR – One Belt One Road)), čínskymi investíciami do infraštruktúry a snahou preniknúť na trhy EÚ. Vláda SR si všíma ekonomický potenciálu týchto aktivít a sama ich podporuje.

Na Ministerstve dopravy a výstavby SR zriadil minister v máji 2016 Pracovnú skupinu k napíňaniu Memoranda o porozumení SR – ČLR pre podporu hodvábnej cesty, ktorá spolupracuje s čínskimi, ruskými a ukrajinskými expertami na propagácii a podpore trasovania ucelených kontajnerových

vlakov z Číny do Európy cez Slovensko. V priebehu rokov 2016 až 2017 pripravila pracovná skupina desiatky stretnutí na Slovensku, ale aj v Číne, Rusku a Ukrajine a zároveň množstvo propagáčnych akcií zameraných najmä na podporu tzv. ukrajinsko-slovenského riešenia. Bola to napríklad v marci 2017 obchodná misia v Šanghaji a organizácia seminára pre čínske spoločnosti o možnostiach Slovenska v rámci Novej hodvábnej cesty, ktoré sa zúčastnilo deväť slovenských spoločností z oblasti dopravy, logistiky a obchodu, okrem iných aj ZSSK CARGO, a za čínsku stranu sa zúčastnilo 35 spoločností z oblasti dopravy a logistiky.

Na májovom svetovom veľtrhu Transport Logistics 2017 v Mnichove bol zasa zriadený národný stánok Slovenskej republiky a zorganizovaný „Slovenský národný deň“, na ktorý boli pozvané podstatné subjekty hľavne z Číny zaoberajúce sa kombinovanou dopravou po železnici medzi Európu a Áziou.

Vláda SR okrem toho prijala 11. apríla 2017 uznesenie, ktorým schválila Koncepciu rozvoja hospodárskych vzťahov medzi Slovenskou republikou a Čínskou ľudovou republikou na roky 2017 – 2020. V júni potom vymenovala za splnomocnenkyňu pre vyjednávanie o ekonomickom páse hodvábnej cesty a námornej cesty 21. storočia štátneho tajomníčku ministerstva financií Danu Meager. Rovnako je rozbehnutých viacerých aktivít zo strany Finančnej správy SR zameraných najmä na zjednodušenie a urýchlenie daňovo-colných procesov.

**Ing. Veronika HAGAROVÁ**  
sekcia predaja

## Four projects for container trains from China

**ZSSK CARGO, as a carrier in the territory of the Slovak Republic, is currently participating in four active transport projects for container trains from China with transshipment at the Combined Transport Terminal (CTT) Dobrá. The final destinations for the trains are German Duisburg, two terminals in Budapest and Bratislava.**

In 2017, a total of 26 block trains were shipped from China to the EU through the Combined Transport Terminal Dobrá in Slovakia, of which 24 to Budapest, one to Bratislava and one to Duisburg, representing almost 1100 intermodal transport units (UTI - Unité de Transport Intermodale), namely 40-foot containers. Two block trains were shipped to China through the CTT Dobrá, of which one from Duisburg and the other from Mělník, representing more than 80 UTI. A trial shipment was made from Budapest through Slovakia and Poland, which, however, proved not to be very effective.

During the first two months of this year a total of 18 block trains were shipped from China to the EU through the CTT Dobrá, of which 10 to Budapest and 8 to Duisburg, representing more than 710 UTI (40ft containers). 9 block trains were shipped in the opposite direction, of which 8 from Duisburg and one from Budapest, representing almost 370 UTI (40ft containers).

Currently (February 2018), ZSSK CARGO as a carrier in the territory of the Slovak Republic is participating in four active projects concerning the affected shipments with transshipment at the CTT Dobrá.

These are train shipments made for the company Rail Cargo Operator -CSKD to/from Duisburg and to/from Budapest, with Budapest having two terminals, namely the Mahart Container Centre (MCC) and the BILK terminal, and shipments to Bratislava directly for the Chinese company Port of Dalian New Silk Road Logistics.

In the case of BILK Budapest, the train frequency is usually once a week, with a planned increase to twice a week. From March 2018 a regular line in the opposite direction with a weekly frequency once a week is expected. This project began in June 2017 and meant a breakthrough to the Slovak Republic within the New Silk Road and the resumption of container shipments through the CTT Dobrá. Shipments are directed through Mongolia, Russia, Ukraine and Slovakia.

In the case of Duisburg, the frequency is usually once a week, with

a planned increase of two to three times a week, with shipments in both directions. This project, which is associated with high expectations, was launched in December 2017. Shipments are directed through Mongolia, Russia, Ukraine, Slovakia and the Czech Republic.

In the case of MCC Budapest, this was just one pilot train in February 2018. In the near future another four test trains are expected with the potential to introduce a two-way line at a once a week frequency. Shipments are directed untraditionally through Kazakhstan and then Russia, Ukraine and Slovakia.

In the case of Bratislava, there was only one test train in November 2017, with further shipments on this line being expected at the turn of March/April 2018 at a once a week frequency. At the same time, efforts are being made to have the trains loaded on their way back. Shipments are routed directly through Russia and Ukraine.

In all the above-mentioned cases, ZSSK CARGO acts as a carrier operating in the territory of the Slovak Republic. Within the Duisburg project, ZSSK CARGO is also a managing railway undertaking for the Czech section of the route, with ČD Cargo as an executing carrier.

For clarification, the aforesaid shipments from China include a wide range of products including clothing, household goods, furniture, etc., as well as electronics, manufacturing components and various machines and devices.

#### Having the trains loaded on their way back is also important

ZSSK CARGO is also participating in a number of other open projects where shipments should be directed through the CTT Dobrá. The biggest problem, shipments are faced with from an operational point of view, is to provide sufficient wagon capacity for making such shipments on the normal-gauge tracks. The lack of intermodal wagons is an all-European problem. In terms of the sustainability of shipments in the future, it will also be important to ensure that the trains on their way back from Europe to China are loaded. It is assumed that after the Chinese government subsidy scheme is over, one-way shipments by rail will, despite the undoubtedly significant savings in the transport time in comparison with sea freight, be terminated due to too high realisation costs.

**Ing. Veronika HAGAROVÁ**  
Sales Section

# Široká paleta tovarov košického strediska prevádzky

Stredisko prevádzky v Košiciach patrí medzi najväčšie strediská v ZSSK CARGO. Má osem prepravných obvodov a jeho hranice siahajú od Štrby po Čiernu nad Tisou. Najčastejšie prepravovanou komoditou v obvodoch strediska je uhlí, ruda, drevo, dolomit, magnezit a pohonné hmoty. Predné miesta v štatistikách objemov prepráv patria oceliarenskému gigantovi U. S. Steel - najväčšiemu zákazníkovi celého Carga.

Najčastejšie dopravovanou komoditou do košického hutníckeho závodu sú ruda a uhlí. Pravidelne sa z neho zase vyrážajú výrobky z ocele, rôzne plechy, rúry, radiátory a oceľové tabule, zvitky či delené pásy. Výrobky hutníkov sa nákladnými vlakmi dostanú takmer do celého sveta. Naopak, ruda a uhlí sa dovažajú okrem Ruska a Ukrajiny aj zo zámoria. Aj objemy tuzemskej nákladnej prepravy vďaka hutníckej fabrike patria medzi najvyššie.

Rozsiahla medzinárodná preprava je dôvodom, že košické stredisko prevádzky zamestnáva colné deklarantky, ktorých počet daleko prekračuje počty v ostatných strediskách.

Ojedinolou a špecifickou činnosťou Strediska prevádzky (SP) Košice je preprava po širokom rozchode. Širokorozchodná trať, ktorá vedie priamo z Ukrajiny cez Maťovce, končí v Haniske v areáli hutníckeho gigantu. Aj to je dôvod, prečo je sídlo košického strediska práve v Haniske pri Košiciach. ZSSK CARGO prostredníctvom SP Košice ponúka profesionálne služby v nákladnej preprave. – **Neustále zlepšovanie služieb je našou prioritou. A napríklad elektronická komunikácia vo vybavovaní zásielok nášho najväčšieho zákazníka je jej zárukou. Na širokom rozchode vybavujeme odovzdávkové listy elektronicky už od roku 2013 a v súčasnosti pracujeme na rovnakej možnosti aj pre normálny rozchod,** – povedal prednosta SP Košice Ing. Kamil Popovič. Zatiaľ je táto elektronická spolupráca iba medzi strediskom a hutníkmi, avšak v budúcnosti bude tento spôsob komunikácie ponúknutý aj ďalším zákazníkom.

## Hranice SP Košice

Obvod SP Košice začína v Štrbe, kde susedí so žilinským obvodom. Hranice so zvolenským strediskom sú v Telgárte a v Gemerskej Hôrke. Na východe ohrianičujú obvod vchodové návestidlá normálneho rozchodu (NR) vo Voj-

noch, Pribeníku a širokého rozchodu (ŠR) vo Vojanoch od Maťoviec. Košické SP susedí aj s dvoma zahraničnými správami a to s poľskými železnícami (PKP) - pohraničné priechodové stanice (PPS) sú na štátnej hranici v Medzilaborciach a Plavči a s maďarskými železnícami (MÁV), s PPS v Čani a Slovenskom Novom Meste.

Na pracoviskách strediska v ôsmych prepravných obvodoch pracuje 517 zamestnancov. Takmer stovka vozmaistrov je sústredených v obvode vozňovej služby. Obvod vlakových čiat zasa zastreňuje prevádzkových zamestnancov v štyroch komandách. Haniska pri Košiciach, kde je sídlo strediska, má dva obvody, a to kommerčný a nákladový. Sídla prepravných obvodov sú okrem už dvoch spomínaných v Haniske aj v Košiciach, Prešove, Plešivci, Strážskom, Trebišove, Spišskej Novej Vsi.

## Najčastejšie prepravované komodity

Rudu, uhlí a oceľové výrobky ako top produkty železničnej prepravy sme už spomíinali. Širší obvod Košíc je však typický aj prepravami dreva, ďalej uhlia pre teplárne, cementu a dolomitu. V súčasnosti medzi silné prepravy patrí aj vozba betónových prefabrikátov z Kysaku do Lužianok pre nový automobilok.

V Prešove vedie prím drevo, ktoré pravidelne vozia do Rakúska aj do Nižného Hrabovca. Pohonné hmoty sú najčastejšou komoditou pre závod Slovnaftu v Kapušanoch pri Prešove, ale nezaostáva ani preprava nábytku zo Sabina-va. Prešovský obvod má vo svojom rajóne pohraničnú priechodovú stanicu Plaveč - Muzsyna na poľskej hranici.

Obvod v Spišskej Novej Vsi najviac prepravuje drevo, najmä smerom od Mníška nad Hnilcom. V Poprade často organizujú vozbu nových vozňov z Tatravagónky a v Krompachoch dominujú na nákladných vlakoch výrobky Kovohút.

V Trebišove majú veľké skúsenosti s prepravou nebezpečného tovaru, kam sa radia ropné suroviny. Najčastejšou komoditou je aj tu drevo, rovnako ako v Strážskom a Plešivci. Vlakové čaty v Plešivci pravidelne zabezpečujú vozbu magnezitu z Lubeníka do Veľkej Idy, kde sa prekladá do vozňov širokého rozchodu, ktoré ďalej smerujú na Ukrajinu. Na Ukrajinu sa vozí aj dolomit z Turne nad Bodvou.

Dana SCHWARTZOVÁ



# A wide range of goods from the Operation Centre Košice

The operation centre in Košice is one of the largest centres at ZSSK CARGO. It has eight transport districts and its borders stretch from Štrba to Čierna nad Tisou. The most frequently transported commodities within the districts of the centre are coal, ore, timber, dolomite, magnesite and fuels. Top positions in the freight volume statistics belong to the steel giant U.S. Steel - the largest ZSSK CARGO customer.

The most frequently transported commodities to the Košice metallurgical plant are ore and coal. Steel products, various steel sheets, pipes, radiators and steel plates, coils or split bands are regularly exported from the plant. The metallurgical products can be transported by freight trains almost anywhere in the world. On the contrary, ores and coal are imported not only from Russia and Ukraine, but also from overseas. The volumes of domestic freight transport are among the highest thanks to the metallurgical factory.

Extensive international transport is the reason why the Operation Centre Košice employs customs clearance agents whose number is far higher than the numbers in other the centres.

The unique and specific activity of the Operation Centre (OC) Košice is transporting goods on a broad-gauge tracks. The broad-gauge track, which leads directly from Ukraine via Maťovce, ends in the metallurgical giant compound at Haniska. This is also the reason why the Operation Centre Košice is located in Haniska pri Košiciach.

ZSSK CARGO, through the OC Košice, offers professional freight transport services. – **Continuous improvement of services is our priority.** And, for example, this is guaranteed by electronic communication in the handling of our largest customer's shipments. Handover sheets for broad gauge purposes have been handled electronically since 2013, and we are currently working on the same option for a normal gauge, - said Ing. Kamil Popovič, Head of the OC Košice. So far, such electronic cooperation is possible only between the Centre and the metallurgists, but in the future this way of communication will also be offered to other customers.

## Boundaries of the Operation Centre Košice (map)

The district of the OC Košice begins in Štrba, where it borders the district of Žilina. The borders with the Zvolen Centre are in Telgárt and Gemerská Hôrka. In the east, the district border is marked with normal gauge entrance signs in Vojany, Pribeník, and broad-gauge entrance signs in Vojany in the direction from Maťovce. The OC Košice also neighbours

two foreign railway administrations, namely the Polish railways (PKP) - the border crossing stations are on the state border at Medzilaborce and Plaveč, and the Hungarian railways (MÁV) with the border crossing stations in Čaňa and Slovenské Nové Mesto.

There are 517 employees at the workplaces of the Centre, divided into eight transport districts. Almost hundred drivers are deployed in the wagon service district. The train crews district includes operating staff in four squads. Haniska pri Košiciach, where the centre is located, has two districts, namely a commercial district and a cost district. In addition to the aforesaid two transport district hubs in Haniska, there are also transport district hubs in Košice, Prešov, Plešivec, Strázske, Trebišov, and Spišská Nová Ves.

## Most frequently transported commodities

Ores, coal and steel products have already been mentioned as the top commodities for rail freight. However, the wider district of Košice is also typical of shipments of timber, coal for heating plants, cement and dolomite. At present, intensive shipments are made to transport concrete prefabricates from Kysak to Lužianky for a new car factory.

In Prešov the most frequent commodity is timber, which is regularly transported to Austria and Nižný Hrabovec. Fuels are the most frequent commodity for the Slovnaft factory in Kapušany near Prešov, but the transport of furniture from Sabinov does not lag behind. The boundaries of the Prešov district include the border crossing station Plaveč - Muzsyna on the Polish state border.

In the district of Spišská Nová Ves the most frequently transported commodity is timber, especially in the direction from Mníšek nad Hnilcom. In Poprad shipments of new wagons from the Tatrapagónka factory are often organised, while in Krompachy the trains most often carry products from the Kovohuty plant.

In Trebišov they have much experience with the transport of dangerous goods, including petroleum raw materials. In this location the most frequent commodity is timber, as well as in Strázske and Plešivec. The train crews in Plešivec regularly provide the transport of magnesite from Lubeník to Veľká Ida, where it is transshipped onto broad gauge wagons which are further directed to Ukraine. Dolomite is transported to Ukraine also from Turňa nad Bodvou.

Dana SCHWARTZOVÁ



Najčastejšie prepravovanými komoditami v SP Košice sú ruda a uhlí.  
The most frequently transported commodities in the OC Košice are ore and coal.

# Čisté cisterny

ZSSK CARGO má vo svojom rozsiahлом vozňovom parku nákladných vozňov aj skupinu cisternových vozňov, ktorých efektívne využívanie je obmedzené ich predchádzajúcim použitím. To má negatívny dopad na hospodárenie s vozňami. ZSSK CARGO preto v minulom roku začala s čistením starších cisterien, v ktorých sa prepravovali chemické produkty, aby sa dali použiť na prepravu iných kvapalných substrátov.

Na prepravu špecifických a zvyčajne nezameniteľných chemických tovarov sa používa spravidla rovnaká skupina cisternových vozňov, v ktorých boli pôvodne prepravované benzol, ropné oleje, ľahké vykurovacie oleje, rôzne produkty chemického priemyslu či odpadová voda. Preprava týchto komodít prešla po rokoch, žiaľ, na modernejšie a technicky lepšie vybavené vozne, či sa vôbec prestala po železnici prepravovať a vozne určené na tieto prepravy zostali bez využitia. Toto výrazné obmedzenie má negatívny dopad na ekonomiku vozňovej skupiny a samozrejme na celé vozňové hospodárstvo ZSSK CARGO.

Jednou zo základných úloh, ktorou sa zaoberá sekcia hospodárenia s nákladnými vozňami je optimálne využitie celého vozňového parku nákladných vozňov. Rozdelenie vozňového parku cisternových nákladných vozňov do skupín podľa prepravovaného substrátu je v súvislosti s hospodárením s vozňami veľkým hendikopom. Väčšina prepráv tzv. ľahkých substrátov, alebo substrátov chemického priemyslu je značne nepravidelná a po ich ukončení vozne nie je možné nasadiť na prepravy iných substrátov.

- **Doteraz používané technológie čistenia cisternových vozňov neumožňovali používať vozne na prepravy rôznych tovarov. V sekcií hospodárenia s nákladnými vozňami sme hľadali spôsob ako eliminovať toto obmedzenie a vrátiť vozne späť do prevádzky, pretože okrem neefektívne vynaložených nákladov na prenájom takýchto vozňov, sme začali mať problémy aj s pokrývaním požiadaviek prevádzky pri prepravách polohných hmôt,** - približuje situáciu s cisternovými vozňami vedúci oddelenia Ing. Kvetoslav Lumtzer.

Jediným východiskom z tohto problému bolo nájsť takého dodávateľa, ktorý by bol schopný zabezpečiť vyčistenie cisternových vozňov na požadovaný stupeň a výsledok čistenia garantovať certifikátom (ideálne platným v EU) o vykonanom stupni čistenia. Základnou podmienkou bolo, aby vo vyčistených vozňoch bolo možné zabezpečiť bezproblémovú prepravu po-

honných hmôt.

Do elektronickej aukcie v polovici minulého roka sa prihlásila firma DETOX s. r. o., ktorá predložila Certifikát SQAS (Safety & Quality Assessment System), ktorý oprávňuje poskytovateľa vydávať certifikát o čistení, dokument s európskou platnosťou, zaručujúci požadovanú kvalitu a stupeň vycistenia a likvidácie zvyškového substrátu. Ich cenový návrh, spôsob vykonania i predpokladané termíny čistenia korešpondovali s požiadavkami ZSSK CARGO.

- **Ešte pred pristavením prvého vozňa na čistenie sme osobne vykonali kontrolu technológie čistenia a prehliadku prevádzky, kde sa čistenie malo vykonávať a musím povedať, že sme boli nadšení prostredím, organizáciou i celkovým prístupom k zákazníkovi. Hľadali sa konštrukтивne možnosti čistenia vozňov, a hoci pôvodne technológia čistenia nebola určená pre železničné vozne, ale cisterny nákladných áut, veľmi rýchlo sa nášlo adekvátné riešenie a prvé vozne sme si mohli v krátkom čase prevziať po čistení,** - poznamenáva K. Lumtzer.

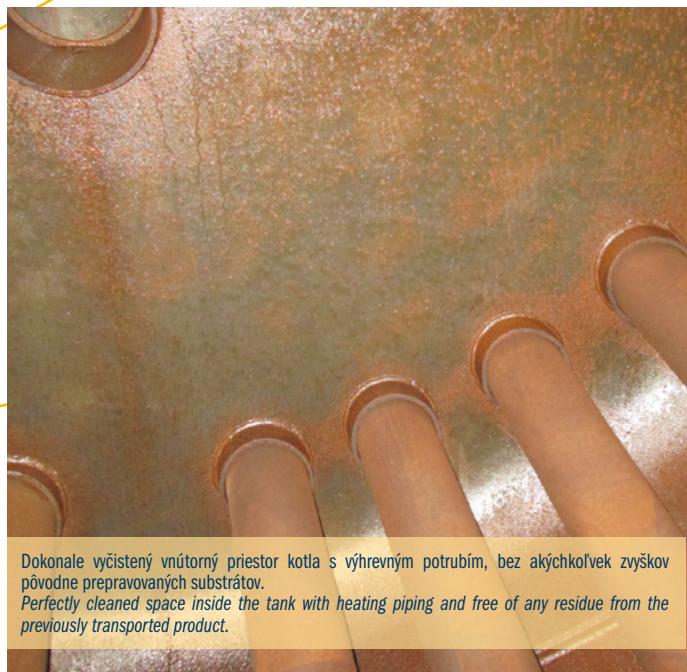
Ako ďalej priblížil, nebyť výrobného štítku na vozni, skoro sa dalo povedať, že čistiacia firma dodala úplne nový vozň výrobnej linky. Čistý z vonku i vnútra. Ani zdialka nepripomínil špinavý a zapáchajúci vozň spred niekoľkých dní. Takto sa podarilo v októbri až decembri 2016 vyčistiť a znovu uviesť do prevádzky celkom 50 vozňov, ktoré boli zaradené do prepravy pohonného hmota zo Stožku, ale i tranzitných preprav v Nemecku a Poľsku.

- **Musím podotknúť, že doteraz sme neriešili žiadnu reklamáciu týkajúcu sa prípadného znečistenia substrátu** - uzatvára K. Lumtzer.

Po týchto skúsenostach sa dá povedať, že prevádzkové čistenie cisternových nákladných vozňov zvýšilo efektivitu ich využitia. Ďalšou úlohou v tejto oblasti je nájsť možnosti, aby sa obdobným spôsobom mohli čistiť aj vozne Faccs, Hadgs, Tdgns a Uadds. Tieto vozne by mohli byť následne využívané podľa prevádzkových požiadaviek zákazníkov, eliminovalo by sa sezónne využitie vozňov a nedochádzalo k znehodnocovaniu prepravovaných substrátov zvyškami po predchádzajúcich prepravách.

**Ing. Peter ORDOŠ**  
**sekcia hospodárenia s nákladnými vozňami**





## Clean tank wagons

**In its extensive fleet of freight wagons, ZSSK CARGO has a group of tank wagons that cannot be efficiently utilised due to their prior usage. This has a negative impact on wagon management. ZSSK CARGO began cleaning its old tank wagons that were once used to carry chemical products last year to make them suitable for use in transporting other liquid products.**

The same group of tank wagons is typically used to transport specific and usually non-interchangeable chemical products, in this case benzene, petroleum oils, heavy fuel oils, various chemical products or wastewater. Unfortunately, the transport of these commodities has been transitioned to modern and better equipped wagons or been phased out altogether and the wagons dedicated to these products have sat idle and unused. Such under-utilisation has a negative impact on the overall economy of this wagon group and the overall management of ZSSK CARGO's entire fleet. One of the basic tasks of the Freight Wagons Management Section is to optimise the utilisation of the entire fleet of freight wagons. The division of tank wagons into groups by the transported product is a tremendous handicap within efforts to improve wagon management. Most transports of heavy products or chemical industry products are highly irregular and tank wagons dedicated to these products cannot be transitioned to transport other products once such deliveries are complete.

**- Tank wagon cleaning technologies used in the past did not permit the use of wagons to transport different products. The Freight Wagons Management Section identified a way to eliminate this restriction and return these wagons back into the circulating fleet as the company experienced trouble meeting operating demand for the transport of fuel products in addition to the ineffective cost of renting compatible freight wagons, reported the Section's manager Ing. Kvetoslav Lumtzer with respect to tank wagons themselves.**

The root of the problem was identifying a supplier able to clean tank wagons to the required level and to guarantee such cleaning with a certificate (ideally valid across the EU) documenting the level of completed cleaning activities. The basic condition was that the cleaned wagons are capable of use for the trouble-free transport of fuel products.

DETOX s. r. o. responded to the electronic auction held in the middle of last year and submitted its SQAS (Safety & Quality Assessment System)

Certificate, authorising it as a provider to issue cleaning certificates, with European validity, guaranteeing the required quality and extent of cleaning and disposal of the residual product. Their quotation, cleaning method and expected cleaning schedule met ZSSK CARGO requirements.

**- Before delivering the first wagon for cleaning, we physically inspected the cleaning equipment and the facility where the cleaning work was to be conducted and I have to say that we were very pleased with the environment, the organisation and their overall approach to the customer. We were looking for constructive options for cleaning wagons and while the cleaning equipment was not originally designed for railway wagons, but for trucks, we found an appropriate solution quickly and delivered the first wagons in relatively short order for cleaning, noted Mr Lumtzer. As he went on to clarify, if it weren't for the serial plates on the wagons themselves, it almost appeared as if the cleaning company delivered completely new wagons straight from the production line. Clean inside and out. They certainly looked nothing like the dirty and foul smelling wagons from a few days earlier. A total of 50 wagons were cleaned and placed back into service from October to December 2016 carrying fuels from Stožok and on transit traffic in Germany and Poland. - I must point out that we haven't had to deal with any claims related to the contamination of any products - concluded Mr Lumtzer.**

After this experience, we can now say that the operational cleaning of the tank wagons increased their utilisation. The next task in this specific area is to find similar ways to clean railway wagons of Faccs, Hadgs, Tdgns and Uadds series. These wagons could then be used to meet the operational demands of customers, eliminating the seasonal usage of freight wagons and preventing the deterioration of the transported products with residues from previous shipments.

**Ing. Peter ORDOŠ  
Freight Wagons Management Section**

# Úspešný audit najväčšieho subjektu zodpovedného za údržbu na Slovensku

ZSSK CARGO, najväčší subjekt zodpovedný za údržbu (ECM - Entity in Charge of Maintenance) na Slovensku úspešne splnil začiatkom roka 2018 požiadavky v rámci recertifikácie ECM a funkcií údržby - rozvoja údržby, riadenia údržby vozového parku a poskytovania údržby.

Certifikačným orgánom bola Žilinská univerzita v Žiline, ktorú poverilo Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky vydávaním osvedčení subiektem zodpovedným za údržbu železničných nákladných vozňov a údržbárskym dielňam na údržbu nákladných vozňov.

Recertifikácia bola vykonaná dvomi samostatnými auditmi. Najprv boli v januári auditované funkcie rozvoja údržby a aj funkcie riadenia údržby, ktoré audítori zo Žilinskej univerzity následne preverili druhým auditom v Opravovni nákladných vozňov Košice. S napĺňaním požiadaviek noriem vyjadrili audítori spokojnosť, záverečnú správu z auditu vystavili na prelome februára a marca.

ZSSK CARGO ako najväčší subjekt zodpovedný za údržbu (ECM) na Slovensku aktuálne poskytuje výkon pre viac ako 9 tisíc nákladných vozňov, pričom má certifikačným orgánom uznaný aj vlastný systém údržby vozňov. Spoločnosť je držiteľom certifikátov - osvedčenia subjektu zodpovedného za

údržbu a osvedčenia funkcií údržby, ktorými sa potvrdzuje uznanie systému údržby v súlade so smernicou 2004/49/ES a nariadením EÚ č. 445/2011. Auditorom spoločnosť poskytla dôkazy o tom, že zriadila svoj systém údržby a že je schopná plniť požiadavky Nariadenia komisie č. 445/2011 a zaručiť bezpečný prevádzkový stav každého nákladného vozňa, za ktorého údržbu je zodpovedná. V rámci auditu ZSSK CARGO prezentovalo súčasné aktivity spoločnosti, napríklad problematiku znižovania hluku v doprave, ako aj nastavenie výmeny informácií s partnermi, ktorým poskytuje výkon ECM. Audítorský tím ocenil systém preverovania odbornej spôsobilosti dodávateľov.

V rámci recertifikačného auditu funkcií riadenia údržby si audítorský tím vybral na preverenie košickú opravovňu nákladných vozňov. Cieľom tohto



Presne stanovené požiadavky na skladovanie dvojkolí sú v Opravovni nákladných vozňov Košice splnené na sto percent.

Exactly specified requirements on the storage of double wheels are fulfilled on hundred percent in Freight Wagon Repair Shop in Košice.



## ECM v číslach / ECM in figures

17 000	16 000	9 000	7
udržiavaných nákladných vozňov ročne vo vlastných opravovniach	vozňov, na ktorých je implementovaný predpis Systém údržby nákladných vozňov	vozňov, na ktorých sa realizuje výkon ECM	miest na Slovensku, kde ZSSK CARGO poskytuje údržbu nákladných vozňov
freight wagons maintained per year in own repair shops	wagons on which the Freight Wagon Maintenance System regulation is implemented	wagons on which ECM is performed	locations in Slovakia where ZSSK CARGO provides freight wagon maintenance

auditu, konaného vo februári, bolo posúdenie plnenia požiadaviek nariadenia pri reálnom výkone údržby nákladných vozňov. V rámci auditu bolo počas bežnej prevádzky opravovne preverené technické a technologické vybavenie. Preverené bolo aj zariadenie ASCO RAIL na kontrolu nárazníkov, ktoré sa nachádza iba v Košiciach. Pod drobnohľadom sa ocitli aj meracie a skúšobné zariadenia, ako aj technika spájania materiálov. Košickí opravári boli na recertifikáciu dobre pripravení, čo dokázali aj odbornými a pohotovými odpovedami a následne aj praktickými ukážkami jednotlivých čin-

ností, ktoré opravovňa realizuje. Nové osvedčenie funkcií poskytovania údržby bude platíť pre všetky opravovne nákladných vozňov – v Čiernej nad Tisou, Košiciach, Haniske pri Košiciach, Zvolene, Žiline, Štúrove a Bratislave a tiež na výkon mobilného servisu, tzv. pojazdnej dielne.

Ing. Miroslav BUC  
úsek služieb ŽKV

### V rámci výkonu ECM ZSSK CARGO ponúka

- **Výkon funkcí:**
  - rozvoj údržby,
  - riadenie údržby vozňového parku,
  - poskytovanie údržby,
- **Pristúpenie k predpisu Systém údržby nákladných vozňov (SÚNV).**

### Výhody poskytovania výkonu ECM

- Kompetentné poskytovanie funkcií ECM v súlade s legislatívou,
- implementácia predpisu Systém údržby nákladných vozňov na vozne partnera,
- vykonávanie technických kontrol expertmi ZSSK CARGO,
- funkcia Poskytovanie údržby realizovaná vo vlastných dielňach a Mobilným servisom.

### Within ECM services ZSSK CARGO offers:

- **Performance of the following functions:**
  - maintenance development,
  - fleet maintenance management,
  - maintenance provisioning,
- **Admission to the Freight Wagon Maintenance System (SÚNV) regulation.**

### Advantages of providing ECM

- Competent provisioning of ECM functions in accordance with legislation,
- implementation of the Freight Wagon Maintenance System regulation for the partner's wagons,
- conduct of technical inspections by ZSSK CARGO experts,
- Maintenance Provisioning function performed in-house and by means of mobile service.

## Successful audit of the largest ECM in Slovakia

**ZSSK CARGO, the largest entity in charge of maintenance (ECM) in Slovakia, successfully met the requirements for ECM recertification at the beginning of 2018 along with the following maintenance functions: maintenance development, fleet maintenance management and maintenance provisioning.**

The certifying authority was the University of Žilina, which was authorised by the Ministry of Transport and Construction of the Slovak Republic to certify entities in charge of maintenance for freight wagons and maintenance shops for freight wagon maintenance.

Recertification was conducted via two separate audits. The first in January audited the maintenance development function and the maintenance management function, which auditors from University of Žilina then subsequently audited in a second audit at the Košice Freight Wagon Repair Works. The auditors expressed their satisfaction with the fulfilment of requirements under the standard and issued their final audit report at the turn of February and March.

ZSSK CARGO as the largest ECM in Slovakia currently provides services for more than 9,000 freight wagons and has its own freight wagon maintenance system recognised by the certification authority at the same time. The company holds certificates, specifically an Entity in Charge of Maintenance Certificate and a Maintenance Function Certificate, by which the University of Žilina as the certification body certifies the recognition of the ECM system within the European Union in accordance with Directive 2004/49/EC and Regulation (EU) 445/2011.

The company provided auditors with evidence of the fact that they had established an in-house maintenance system and are able to meet the speci-

fications of Commission Regulation 445/2011 and guarantee the safe operating condition of every freight wagon it maintains. Within the audit, ZSSK CARGO presented the company's current activities, including the issue of reducing traffic noise levels, and the exchange of information with partners that also provide ECM. The audit team recognised the system for verifying the professional competence of suppliers.

The audit team chose to verify the Košice Freight Wagon Repair Works within the recertification audit for the maintenance management function. The goal of this audit held in February was to assess the fulfilment of specifications in the regulation during actual maintenance work conducted on freight wagons. Technical and technological equipment was verified during day-to-day operation of the repair works within the audit. The ASCO RAIL equipment for checking buffers, which is only installed in Košice, was verified. Measurement and test devices and techniques for joining materials were also placed under the microscope. Staff at the Košice facility were well prepared for recertification, which was demonstrated by their professional and prompt responses and, subsequently, practical demonstrations of the individual activities conducted at the repair works.

New certifications for the function of maintenance provisioning will be valid for all freight wagon repair works: Čierna nad Tisou, Košice, Haniska pri Košiciach, Zvolen, Žilina, Štúrovo and Bratislava, and to perform mobile service via the mobile workshop.

Ing. Miroslav BUC  
Rolling Stock Services Division

# Zmeny v tarife i obchodnej politike

**ZSSK CARGO aktualizovala od začiatku tohto roku svoju tarifnú a obchodnú politiku. Zmeny sú ovplyvňované aktuálnou situáciou na trhoch v celom stredoeurópskom regióne a očakávanými trendmi vývoja.**

Ekonómika Slovenskej republiky zaznamenáva v ostatných rokoch oživenie, mzdy z celoslovenského pohľadu rastú, nezamestnanosť sa dostáva na historické minimá. Nedostatok kvalifikovanej pracovnej sily na trhu práce spôsobuje ďalší tlak na rast miezd. Okrem toho sa v ZSSK CARGO prejavuje nedostatok klúčových radov vozňov. Na jednej strane rastú náklady na údržbu starého vozňového parku, na druhej strane dochádza k poškodzaniu vozňov mechanizmami pri nakladke a vykládke. Kvôli poklesu jednotkových cien z prepravy ZSSK CARGO nedokáže v plnej miere vytvárať zdroje pre obnovu tohto parku. To sú len niektoré z faktorov, na ktoré musí spoločnosť ako dopravca reagovať.

## Zmeny v tarife

V rámci tarifnej politiky na rok 2018 sa spoločnosť prispôsobuje okolitým železniciam a zvýšila minimálnu tarifnú hmotnosť pre výpočet dovozného z 10 na 15 ton pri dvojnápravových vozňoch a z 25 na 30 ton pri viac ako dvojnápravových vozňoch a pri kľových, resp. článkových vozňoch. Zásielky v skupine vozňov aktuálne 5 a viac vozňov s priamou tarifnou zľavou vo výške 4 % sú detailnejšie rozčlenené na tri skupiny – 2 až 4 vozne so zľavou 2 %, 5 až 9 vozňov so zľavou 4 % a 10 a viac vozňov vrátane uceleného vlaku so zľavou 6 %. Zľavy pre vybrané relácie tranzitných ucelených vlakov v súkromných vozňoch ponechal dopravca nezmenené.

Sadzby dovozného pre ložený beh do 300 km sa navýšujú o 0 až 3 %, pričom s rastúcou vzdialenosťou percentuálne navýšenie sadzieb klesá,

nad 300 km zostávajú sadzby bez zmeny. Mnohé dopĺňujúce poplatky sa nemenili, pri niektorých prichádza k navýšeniu o približne 2 %, niektoré boli znížené, resp. zrušené. Časť dopĺňujúcich poplatkov má zmenené aj znenie, aj sadzby, napríklad DP 34 Poplatok za zisťovanie hmotnosti, DP 81 Poplatok za nové podanie zásielky.

V rámci podpory prepráv najmä systému jednotlivých vozňových zásielok nadálej ostáva v platnosti úprava oslobodenia od poplatku za pobyt vozňa pre vozne ZSSK CARGO počas 24 hodín, avšak výrazne sa mení výška sadzieb za pobyt, resp. zdržanie vozňa, aby firma dokázala zrýchliť obrat vozňov a teda zvýšiť ich disponibilitu.

## Obchodná politika

V oblasti obchodnej politiky reagovala ZSSK CARGO na žiadosť zákazníkov o zjednodušenie zložitého systému cien a pri relačných cenách zrušila percentuálne zrážky, sú nahradené netto cenami. Percentuálne zrážky sú ponechané len pri pásmových cenách, keďže tu nie je technicky možné prejsť na netto ceny. Týmto opatrením sa znížil počet typov dohôd o cene.

Stanovenie ceny za prepravu pri nových prepravách je ovplyvnené aj garanciou objemu, aktuálnou disponibilitou požadovaného radu vozňov, možnosťou využitia existujúcich kapacít dodatočným objemom, časom obehu vozňa, príp. akceptáciou iných vhodných radov vozňov v prípade požadovania vysokostenných vozňov a pod.

**Ing. Rudolf KUBIŠ  
sekcia marketingu**

# Changes in the pricing and sales policy

**ZSSK CARGO has updated its pricing and sales policy since the beginning of this year. The changes reflect the current situation on the markets across the Central European region and the expected trends of development.**

The Slovak economy has seen recovery over the past years, wages have been rising from a nationwide perspective, and unemployment has reached the historical minimum. The shortage of qualified labour force in the labour market causes further pressure on the growth of wages. In addition, ZSSK CARGO is faced with a lack of wagons of the crucial series. Due to a decline in the unit transport prices the company is unable to fully generate resources to renew this fleet. These are just some of the factors the company as a carrier must respond to.

## Tariff changes

As part of its pricing policy for 2018, the company has adjusted to the surrounding railways and increased the minimum tariff weight for the calculation of import charges from 10 to 15 tonnes for double-axle wagons and from 25 to 30 tonnes for multiple-axle wagons and articulated wagons.

Wagon loads in the group of 5 and more wagons with a direct tariff reduction of 4% are broken down in more detail into three groups - 2 to 4 wagons with a discount of 2%, 5 to 9 wagons with a discount of 4%, and 10 and more wagons, including a block train, with a discount of 6%. Discounts for the selected routes of transit block trains in private wagons have been left unchanged by the carrier.

Import rates for a loaded run up to 300 km have been increased by 0 to 3%, with the rate increase percentage declining with the rising distance, while the rates remain unchanged for distances over 300 km. Many additional charges have not been changed, some have been increased by about 2%, while some have been reduced or cancelled.

In support of the transport of single wagon loads, the regime remains in force where ZSSK CARGO wagons are exempted from wagon stay charges for 24 hours, but the rates of wagon stay and hold-up charges have been changed significantly so that the company can accelerate the circulation of wagons and thus increase their availability.

## Sales policy

In its sales policy ZSSK CARGO has responded to the customers' requirement to simplify the complicated pricing system and cancelled the percentage discounts for route prices, replacing them with net prices. Percentage discounts have only been preserved for zone prices because it is not technically possible here to switch to net prices. This measure has reduced the number of kinds of price agreements.

The determination of prices for new shipments is also influenced by the volume guarantee, the current availability of the requested series of wagons, the possibility of using the existing capacities for additional volumes, the wagon circulation time, etc.

**Ing. Rudolf KUBIŠ  
Marketing Section**



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



## Pod'te s nami za úspechom

- sme najskúsenejší železničný nákladný dopravca na Slovensku
- máme stabilnú pozíciu na domácom aj medzinárodnom trhu
- sme najväčším dopravcom v rámci Slovenskej republiky
- poskytujeme svoje služby zákazníkom zo všetkých hospodárskych odvetví

## Do nášho tímu hľadáme:

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



## Kontakty a personálne poradenstvo:

e-mail: [kariera@zscargo.sk](mailto:kariera@zscargo.sk)  
tel. č.: Bratislava 02 / 2029 3235  
Žilina 041 / 229 2311  
Zvolen 045 / 229 5350  
Košice 055 / 229 5025  
Čierna nad Tisou 056 / 229 2411



[www.linkedin.com/company/zsskcargo/](https://www.linkedin.com/company/zsskcargo/)



[www.facebook.com/zsskcargo/](https://www.facebook.com/zsskcargo/)



[www.instagram.com/zsskcargo/](https://www.instagram.com/zsskcargo/)

**[www.zscargo.sk](http://www.zscargo.sk)**

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

## ŠPEDIČNÉ A ZAHRANIČNÉ FIRMY/ FORWARDERS AND FOREIGN UNDERTAKINGS

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

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

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

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

## REGIÓN/REGION KOŠICE

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

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

## REGIÓN/REGION ZVOLEN

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

## REGIÓN/REGION ŽILINA

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

## REGIÓN/REGION BRATISLAVA

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

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

## INTERMODÁLNA PREPRAVA/ INTERMODAL TRANSPORT

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

## AUTOMOTIVE A ZAHRANIČNÉ FIRMY/ AUTOMOTIVE AND FOREIGN UNDERTAKINGS

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

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

## PREPRAVA MIMORIADNYCH ZÁSIELOK/ EXCEPTIONAL TRANSPORT

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

## ZÁKAZNÍCKY SERVIS/ CUSTOMER SERVICE

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

## ÚSEK SLUŽIEB ŽELEZNIČNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL / ROLLING STOCK SERVICES DIVISION

**Ing. Miroslav BUC**  
tel.: +421 2 2029 4185  
mobil: +421 903 909 295  
e-mail: buc.miroslav@zscargo.sk

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

e-mail: ECM.Wagon@zscargo.sk

## ZASTÚPENIE V ZAHRANIČÍ/ REPRESENTATION ABROAD

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

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