



ZSSK CARGO

BUSINESS

2/2016

Druhý polrok prináša viac prepráv
The second half of the year with
more transports

Neobvyklé zmeny ustálených prepravných prúdov
Unusual changes in steady traffic flows

Železničné prepravy pre Kia Motors Slovakia
Railway transport for Kia Motors Slovakia

Editoriál / Editorial



Vážení obchodní partneri,

potenciál ZSSK CARGO pokiaľ ide o poskytovanie služieb, pokrytie územia Slovenska, technickú základňu, technológie, odbornosť personálu i schopnosť učiť sa a napredovať je uspokojivý. V dynamickom obchodnom prostredí nákladnej dopravy a prepravy si však s týmto konštatovaním nemožno vystačiť. Pohybujeme sa v liberalizovanom prostredí, kde sa za každé zaváhanie platí a hoci následky niektorých

rozhodnutí nemusia byť spočiatku veľké, v dlhodobom horizonte sa môžu prejaviť zásadne. To, čo sa dnes počíta ako výhoda sa môže stať v budúcnosti hendiķepom a naopak, nedostatky konkurencie sa z roka na rok môžu ukázať ako jej prednosti. Na takom trhu ako je železničný preto treba vážiť každý krok a premyslieť ho na roky dopredu. Iste, je ľahké predvídať, ako sa bude ekonomika, hospodárstvo a napokon i politika vyvíjať, ale dobrý hospodár rozumie dlhodobým trendom i tomu, čo je prchavá módna a plánuje premyslene. Vztahy so zákazníkmi a partnermi sa nebudujú zo dňa na deň, ale sú záležitosťou dlhoročného poznania sa navzájom. Na jednej strane potrieb, priorít a požiadaviek zákazníka, na druhej kapacít, potenciálu a možnosti investícii železnice. Pokiaľ sa partneri navzájom dobre poznajú, dokážu synchronizovať svoje záujmy a spoločne využiť z takej spolupráce maximum. A nielen na jednu-dve sezóny, ale na oveľa dlhší čas. Prináša to výhody jednému aj druhému: prispôsobiť služby, a povedzme otvorené, aj ceny nárokom zákazníka a zároveň

plánovať výkony a náklady železničnej nákladnej dopravy v dlhodobom horizonte.

Nie je tajomstvom, že manažment ZSSK CARGO v najbližom čase preverí všetky činnosti a fungovanie podniku, aby mohol zefektívniť biznis spoločnosti a dokázať dosahovať pozitívne hospodárske výsledky každý rok. Výhodou je, že podnik prešiel procesom oddlženia a vrátila sa mu tak dôvera báňk. Je to výzva pre ďalší rozvoj a zlepšovanie sa v tom, v čom je železnica dobrá: pomáhať svojim zákazníkom presadzovať sa v oblastiach, v ktorých pôsobia. Či už je to hutníctvo, automobilový priemysel, stavebnictvo, chemický priemysel i viaceré ďalšie sektory.

Ing. Martin VOZÁR, MBA

Predseda Predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK CARGO

Dear business partners,

ZSSK CARGO's potential with respect to the provision of services, the ability to serve the territory of Slovakia, the technical base, technologies, professional skills of staff and the ability to learn and move forward, is satisfactory. However, in the dynamic environment of the business of freight transport it is not enough just to make such a statement. We are moving in a liberalised environment where each mistake must be paid for, and while the consequences of certain decisions may not be noticeable in the beginning, they may appear to be crucial in the long term. What is now counted as an advantage may become a future handicap and, on the contrary, the disadvantages of the competitors may from year to year appear to be their strengths. In a market like the railway one it is, therefore, advisable to reconsider and rethink each step for many years to come. Certainly, it is difficult to envisage the economic and political developments, but a good manager understands what are long-term trends and what is just a volatile fashion, and plans thoughtfully.

Relationships with customers and partners are impossible to build in a few days, but they are a question of knowing each other for many years. On the one hand, knowing the needs, priorities and requirements of the customer, but on the other hand, being aware of the capacities, potential and investing possibilities of the railways. If the partners know each other well, they are able to align their interests and to jointly benefit from such cooperation as much as possible. And not just for one or two seasons but for a much longer time. This benefits both sides: to adapt the services and, let us say openly, also the prices

to the demands of the customer and, at the same time, to plan rail freight transport volumes and costs in the long-term perspective. It is no secret that the ZSSK CARGO management will soon review all the activities and functioning of the company so as to make its business more efficient and to be able to earn profits each year. The advantage is that the company has already undergone the debt relief process and regained the trust of banks.

This is a challenge for further development and improvement in what the railway undertaking is good at: helping its customers be successful in the sectors where they operate. Whether these are metallurgical industry, automotive industry, building industry, chemical industry or any other sectors.

Ing. Martin VOZÁR, MBA

Chairman of the Board of Directors and CEO of ZSSK CARGO

Zaslúžiť si dôveru zákazníkov
Earning the trust of customers

4

Druhý polrok prináša viac prepráv
The second half of the year with more transports

6

Neobvyklé zmeny ustálených prepravných prúdov
Unusual changes in steady traffic flows

8

Železničné prepravy pre Kia Motors Slovakia
Railway transport for Kia Motors Slovakia

11

Kovový šrot možno prepravovať už aj ako surovinu, nielen odpad
Scrap metal can be now be transported as raw material, not only waste

14

Aplikácia Smerníc nakladania UIC v praxi
Application of UIC Loading Guidelines in practice

16

Zmeny Smerníc nakladanie UIC platné od 1. apríla 2016
UIC Loading Guidelines amendments valid from April 1, 2016

18

Chyby nesprávneho nakladania
Incorrect loading – errors

19

Prekládkový komplex Východ bude lepší
The Transshipment Complex East will be better

20

Rekonštrukcia Druhej rozmrazovne
Reconstruction of the 2nd defrosting hall

22

Výzvy roku 2017 pre služby údržby a opráv ŽKV a nová stratégia cien
Challenges for 2017 for repairing and new pricing strategy

23

Dielne ZSSK CARGO obstáli v auditoch spoločnosti Cargo Wagon a NACCO
ZSSK CARGO's workshops successfully passed the audit of Cargo Wagon and NACCO

24

Chceme byť lídrom v znižovaní hluku
We want to be the leader in noise reduction

25

Vozňov je dostatok
There are enough wagons

26

Služby na 358 miestach
Services at 358 points

27



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

Snímka na titulke Ing. Ivan Nedeliak, PhD. Snímky vo vnútri čísla: Timotej Gruchalák (s. 4-5, 15), Ing. Ivan Nedeliak, PhD. (7, 16), Pavel Zavacký (11, 12, 13, 18, 27),
Ing. Dana Schwartzová (26) a archív redakcie. DTP a tlač: Marketing and Business Group, s. r. o., Bratislava. Číslo 2/2016 vychádza 17. októbra 2016.

Zaslúžiť si dôveru základníkov

Tak ako bol minulý rok turbulentný v hutníckych prepravách, tak aj tento rok zažíva Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) obrovské výkyvy tohto odvetvia hospodárstva. Zatiaľ čo v roku 2015 sa príaznivo vyvíjal začiatok roka a mimoriadne nepriaznivo druhý polrok, v tomto roku to vyzerá obrátene.

Výrazný prebytok lacnej čínskej ocele na svetových i európskych trhoch, s ktorým zápasili oceliarne na Slovensku a okolitých štátach od minulého leta, pretrvával tiež v prvých mesiacoch roka 2016. Po tom, čo sa zvýšila domáca spotreba ocele v Číne, sa mohli nadýchnuť aj európske hutnícke podniky. Opäť sa zvýšil dopyt po ich produkcií, opäť sa vrátili prepravné požiadavky viacerých oceliarň na obvyklú úroveň.

Oživenie hutníctva

Len pre porovnanie – objem prepráv súvisiacich s odvetvím hutníctva dosiahol za I. polrok 2015 hodnotu 11,556 mil. ton, za II. polrok 2015 hodnotu 10,706 mil. ton a za I. polrok 2016 hodnotu 10,991 mil. ton. Mesiace júl a august, v ktorých po iné roky dopyt po doprave klesá vplyvom dovolenkového obdobia aj v hutníckych podnikoch, sa však vyznačovali zvýšením výkonov tohto sektora a je možné predpokladať, že nepôjde len o krátkodobé oživenie.

V lete sa sypalo

Pri ohliadnutí sa za prvými ôsmimi mesiacmi tohto roka musíme konštatovať, že ZSSK CARGO prepravila o približne 770 tisíc ton tovaru menej voči plánu a medziročne o približne 80 tisíc ton menej. Kde hľadať hlavné príčiny uvedeného neplnenia plánu? Čo je dôležité, k poklesu objemu prepravy a neplneniu plánu neprišlo z dôvodu prechodu prepráv k iným železničným dopravcom. Jednak sa úplne nenaplnila



Earning the trust of customers

Just like the last year was turbulent in the metallurgical transport segment, also this year Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) experiences huge fluctuations of this industry. While in 2015 the first half-year was positive and the second half extremely unfavourable, this year it looks the other way round.

Steel plants in Slovakia and neighbouring countries had been struggling with the significant excess of cheap Chinese steel on both world and European markets since last summer and this situation continued also during the first months of 2016. After the domestic consumption of steel in China has increased, European steelmaking companies could take a breath as well. The demand for their production increased again, thus transport requirements of many steel plants returned to their normal level.

Metallurgical industry recovery

Just for comparison - the volume of transport related to the metallurgical industry reached 11.556 million tonnes in the first half of 2015, 10.706 million tonnes in the second half of 2015 and 10.991 million tonnes in the first half of 2016. Months of July and August, which usually see a decrease in demand due to the holiday season in the metallurgical enterprises as well, were characterized by an increased performance of this sector and it can be assumed that this will not be only a short-term recovery.

Successful summer

When looking back at the first eight months of this year, we must say that ZSSK CARGO transported by about 770,000 tonnes of goods less than planned and by about 80,000 tonnes less year-on-year. Where to find the main causes of that underperformance compared to the plan? What is important, the decrease in the transport volume and the underperformance were not due to the transition of customers to other carriers. Firstly, our ambition to take over a significant transport of Czech coal to Slovakia from a competitor did not succeed to the full extent, and secondly it was due to the aforementioned difficult situation for the European metallurgical industry. Given the more favourable forecasts of the metallurgical industry development in the coming months we expect an increase of ZSSK CARGO's performances. Only for the months of July and August the company has seen a year-on-year increase of more than 500,000 tonnes of goods.

These were the two most significant causes of the underperformance. Of course, there are others as well, but with significantly less impact. For example, the transport of timber is lagging behind expectations, not only due to legislative restrictions of exports from Ukraine, but also in domestic transport, which used to see regular year-on-year increases in recent years. In this category we recorded a year-on-year decline, although performances are higher than in 2010 to 2014. We also have to say that in the timber export

ambícia previať od konkurencie významnú prepravu českého uhlia v dovoze na Slovensko, jednak nastala už spomínaná zložitá situácia pre európske hutníctvo. Vzhľadom na príaznivejšie prognózy vývoja hutníctva v ďalších mesiacoch očakávame zvýšenie výkonov ZSSK CARGO. Len za mesiace júl a august spoločnosť zaznamenala medziročný nárast o viac ako 500 tisíc ton tovaru.

To boli dve najvýraznejšie príčiny neplnenia plánu prepráv.

Samozrejme, existujú aj ďalšie, avšak s výrazne menším dopadom.



Za očakávaniami zaostávajú napríklad prepravy dreva, a to nielen v dovoze pre legislatívne obmedzenia ukrajinského exportu, ale aj vo vnútroštátnej preprave, ktorá zaznamenávala v posledných rokoch pravidelný medziročný nárast. Tu spoločnosť eviduje medziročný pokles, i keď výkony sú vyššie ako v rokoch 2010 – 2014. Treba tiež povedať, že vo vývoze dreva sa po ukončení spracovania alpského kalamitného dreva prepravy, napriek navýšeniu, stále nevrátilo do pôvodných objemov. V komodite stavebniny ZSSK CARGO nepriaznivo pocítuje ukončenie prepravy ťrkov na budovanie diaľnic. Daný pokles je čiastočne eliminovaný pokračujúcim vývozom väpenca na Ukrajinu ako náhrada za dodávky tejto suroviny z Krymu, pri ktorom však nie je možné odhadovať trvanie kontraktu.

Od leta 2014 sa slovenského štátneho železničného nákladného dopravcu dotýkajú aj sankcie Európskej únie voči Ruskej federácii, ktoré sa prejavujú najmä

v obmedzení vývozu rozmontovaných automobilov do Ruska a dovozu komponentov na ich výrobu. Automobilky však dokázali tento výpadok postupne kompenzovať uplatnením svojej produkcie na nových európskych trhoch. Rok 2016 neznamenal pre ZSSK CARGO len znižovanie výkonov. Firma dokázala získať nové a významné prepravy, najmä v komodítach uhlie, ropné výrobky a kovy.

Spolupráca s operátormi

ZSSK CARGO naďalej podporuje ako jediný železničný dopravca v SR systém prepravy jednotlivých vozňových zásielok. V uvedenej službe vidí potenciál pre presúvanie nových objemov z cesty na železnici. Napriek tomu, že o tento technologicky i nákladovo najnáročnejší produkt viacerí dopravcovia strácajú záujem, spoločnosť ho chce rozvíjať. Tomu plánuje prispôsobiť nielen obchodnú a cenovú politiku, ale aj technicko – technologickú základňu s cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť voči cestnej doprave.

Slovenský štátny dopravca rozvíja rôzne formy spolupráce aj s inými operátormi za podmienky výhodnosti pre všetky zúčastnené strany. Dokáže tak pri konkrétnych prepravách znížiť náklady, napr. minimálizovaním prázdnych behov vozňov alebo efektívnejším využitím rušňov, a tým získať nové prepravy, resp. uspieť v náročných výberových konaniach.

Zmienku si zaslúži, že dcérská spoločnosť pre manažment parku nákladných vozňov Cargo Wagon, a. s., má za sebou prvý rok fungovania. Vedenie ZSSK CARGO verí, že tento nový prvak v oblasti poskytovania služieb zákazníci nepocítili negatívne, ale naopak, že ho vnímajú ako vhodnú formu zabezpečenia dostačného množstva požadovaných radov nákladných vozňov vrátane špeciálnych, vykryvania nerovnomerností dopravy a podobne.

Aj v roku 2017 čaká zamestnancov ZSSK CARGO veľa práce. Bude podložená snahou dokázať zákazníkom, že spoločnosť je pre nich tým správnym partnerom a že si ich dôveru právom zaslúži.

Ing. Jaroslav DANIŠKA

**Člen predstavenstva a riaditeľ úseku obchodu
ZSSK CARGO**

only its sales and pricing policy but also its technical and technological base with a view to becoming more competitive vis-a-vis road transport.

The Slovak national carrier develops various forms of cooperation with other operators, where it is beneficial for all parties involved. This way it is able to reduce costs in specific transports, for example by minimizing empty runs of wagons, or by a more efficient use of locomotives, and thus to get new transports or succeed in tough tenders.

It is worth mentioning that the subsidiary for the freight wagons management, Cargo Wagon, a. s., has been operating for one year. It turns out that customers did not perceive this new element in the provision of services in a negative way, but on the contrary, that they perceive it as an appropriate form of ensuring a sufficient amount of the required series of freight wagons, including special ones, and eliminating transport irregularities.

In 2017, employees of ZSSK CARGO will have a lot to do as well. The hard work will be underpinned by the desire to prove to customers that the company is the right partner for them and that it rightly deserves their trust.

Ing. Jaroslav Daniška
Member of the Board of Directors and the Director of the Trade and Services Division
ZSSK CARGO

segment the volume of transport has not returned to the original state after processing of Alpine catastrophic windthrow wood has finished.

In the construction materials segment, ZSSK CARGO is unfavourably affected by the end of transport of gravel for construction of motorways. This decrease is partially eliminated by the continuing export of limestone to Ukraine as a compensation for the supply of this raw material from the Crimea, where, however, it is not possible to estimate the duration of the contract.

Since summer 2014, the Slovak national railway cargo carrier has been affected also by EU sanctions against the Russian Federation, which are reflected in particular in the restrictions on exports of disassembled cars to Russia and imports of components for their production. Carmakers, however, managed to gradually compensate for this loss by finding new European outlets for their production. The year 2016 has not been characterised only by lowering of performances. The company has managed to win new and important transports, particularly in coal, petroleum products and metals commodities.

Cooperation with operators

ZSSK CARGO continues to support, as the only rail carrier in Slovakia, the single wagon load transport. In this service the company sees a potential for moving new volumes from road to rail. Although a number of carriers are no longer interested in this costly and technically demanding product, the company is determined to develop it. Therefore, it plans to adjust to such determination not

Druhý polrok prináša viac prepráv

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO) prepravila za 8 mesiacov roku 2016 viac ako 23 mil. ton tovaru. Tento objem prepravy predstavuje pokles oproti plánu takmer 800 tisíc ton (-3,3%) a medziročný pokles o takmer 106 tisíc ton (-0,5%).

Vo vnútroštátnej preprave dopravca zaznamenal najväčší medziročný nárast v komodite uhlie (+175 tisíc ton – znovuzískanie prepravy od privátneho dopravcu), najväčší medziročný pokles v komodite drevo (pokles prepravných požiadaviek zákazníkov).

Komodita/ Commodity	1–8/2015	1–8/2016	rozdiel/ difference 16 – 15	% zmena/ difference
Nešpecifikované/ Unspecified	611 792	574 319	-37 473	-6,1%
Chémia/ Chemical products	1 663 498	1 496 123	-167 376	-10,1%
Drevo/ Timber	1 614 773	1 577 586	-37 187	-2,3%
Potraviny/ Foodstuffs	192 200	152 777	-39 423	-20,5%
Stavebniny/ Building material	2 298 763	1 955 082	-343 680	-15,0%
Kovy/ Metals	3 332 746	3 411 290	78 544	2,4%
Ropné výrobky/ Petroleum products	1 249 105	1 670 761	421 656	33,8%
Uhlie/ Coal	2 570 304	2 951 999	381 694	14,9%
Železná ruda/ Iron ore	8 585 664	8 422 750	-162 914	-1,9%
Intermodálna preprava/ Intermodal transport	1 075 292	875 549	-199 743	-18,6%
Celkom/ Total	23 194 138	23 088 236	-105 902	-0,5%

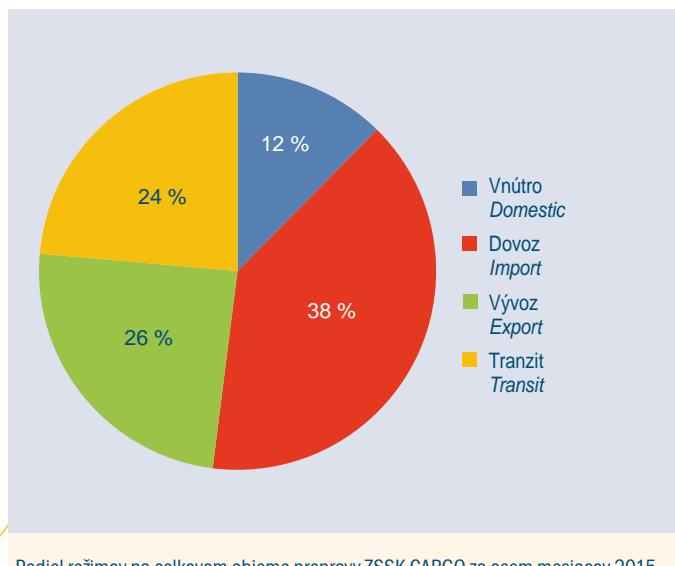
Porovnanie objemu prepravy ZSSK CARGO v tonách.
Comparison of ZSSK CARGO transport volumes in tonnes.

Režim/ Transport mode	1–8/2015	1–8/2016	rozdiel/ Difference
Vnútro/ Domestic transport	2 955 646	2 770 788	-184 857
Dovoz/ Import	9 227 025	8 812 742	-414 283
Vývoz/ Export	5 684 841	5 927 319	242 478
Tranzit/ Transit	5 326 627	5 577 387	250 760
Spolu/ Total	23 194 138	23 088 236	-105 902

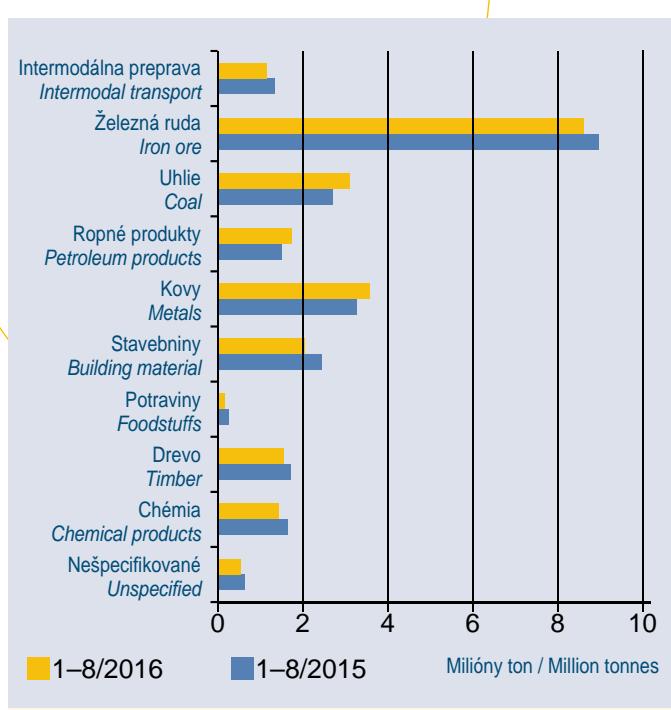
Porovnanie režimov v preprávach ZSSK CARGO za osem mesiacov 2014 a 2015 (v tonách).
Comparison of ZSSK CARGO transport modes - volumes in tonnes for eight months in 2014 and 2015.

V dovoze najväčší medziročný nárast predstavuje komodita kovy (+95 tisíc ton – preprava pre hutníctvo), najväčší pokles komodita uhlie (-250 tisíc ton – pokles prepravných požiadaviek oceliarní). Najväčší medziročný nárast vo vývoze je zatiaľ v komodite ropné produkty (+449 tisíc ton – získanie prepravy). Najväčší medziročný pokles vo vývoze je v komodite stavebniny (-191 tisíc ton – pokles vývozu na Ukrajinu).

V tranzite sa medziročne najviac navýšili prepravy v komodite uhlie (+447 tisíc ton – preprava z Čiech do Maďarska), najviac



Podiel režimov na celkovom objeme prepravy ZSSK CARGO za osem mesiacov 2015.
Share of transport modes in the ZSSK CARGO total volume of transport during eight months in 2015.



Porovnanie objemu prepravy ZSSK CARGO v miliónoch ton.
Comparison of ZSSK CARGO transport volumes in million tonnes.

poklesla komodita chémia (-117 tisíc ton – preprava z Maďarska).

Prvé mesiace roka 2016 boli poznačené poklesom výkonov oproti plánu. Je to dôsledok najmä nepriaznivého vývoja hutníctva na Slovensku a v okolitých krajinách vplyvom zvýšeného dovozu lacnej čínskej ocele do Európy. Situáciu neprospeľa ani skutočnosť, že sa nepodarilo opäťovne získať prepravu uhlia pre slovenskú oceliareň, ktorá prešla k inému dopravcovi v roku 2015. Od šiesteho mesiaca sa situácia v hutníctve postupne zlepšuje. Zatiaľ čo do apríla spoločnosť zaznamenala medzivočný pokles celkového objemu prepravy o takmer 800 tisíc ton, za máj až august je to naopak medzivočný nárast o 686 tisíc ton, z toho len v mesiacoch júl – august o viac ako 500 tisíc ton. Okrem iného sa očakával tiež návrat objemu vývozu dreva smerom na Rakúsko na úroveň pred kalamitou v Alpách, čo sa nestalo, avšak výrazne sa zvýšil vývoz dreva na Balkán.

ZSSK CARGO však dosiahla aj viacero úspechov, napr. v dovoze komodity železná ruda, vývoze komodity ropné produkty a vnútrostátnej preprave a tranzitu uhlia. Tieto malé úspechy znížujú dopad vyššie uvedených poklesov.

Ing. Darina ZIBUROVÁ
sekcia marketingu



The second half of the year with more transports

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO) transported more than 23 million tonnes of goods during 8 months in 2016. This volume of transport represents a decrease of almost 800 thousand tonnes (- 3.3%) compared to the plan and a year-to-year decrease of nearly 106 thousand tonnes (- 0.5%).

As to domestic transport, the carrier recorded the largest year-to-year increase in the commodity of coal (+175 thousand tonnes – transport recovered from a private carrier), and the largest year-to-year decrease in the commodity of timber (fewer transport orders from the customers).

As far as import goes, the largest year-to-year increase was seen in the commodity of metals (+95 thousand tonnes – transport for the metallurgical industry), while the greatest decrease in the commodity of coal (-250 thousand tonnes – fewer transport orders from the steel plants).

The greatest year-to-year export increase has been so far recorded in the commodity of petroleum products (+449 thousand tonnes – gaining new a transport order). The largest year-to-year export decrease is in the commodity of building materials (-191 thousand tonnes – a decline in the volume of goods exported to Ukraine).

As to transit, the largest transport volume increase was recorded in the commodity of coal (+447 thousand tonnes - transport from the Czech Republic to Hungary), while the greatest decrease was seen in the commodity of chemical products (-117 thousand tonnes – transport from Hungary).

The first months in 2016 saw a decline in the transport volumes, compared to the plan. This is particularly due to the unfavourable development of the metallurgical sector in Slovakia and the neighbouring countries, imputable to increased exports of cheap Chinese steel to Europe. Neither was the situation eased by the fact that we did not succeed in regaining coal transport orders from the Slovak steel plant, which was lost to another carrier in 2015. The situation in the metallurgical sector has been slightly improving since June. While the company recorded a year-to-year decrease in the total transport volume of almost 800 thousand tonnes until April, a year-to-year increase of 686 thousand tonnes was recorded for the months of May to August; out of this amount, more than 500 thousand tonnes in July and August. Apart from that, we expected the volume of timber exported to Austria to be restored to its original level before the calamity in the Alps, which, however, did not come true, but the volume of timber exported to the Balkans rose significantly.

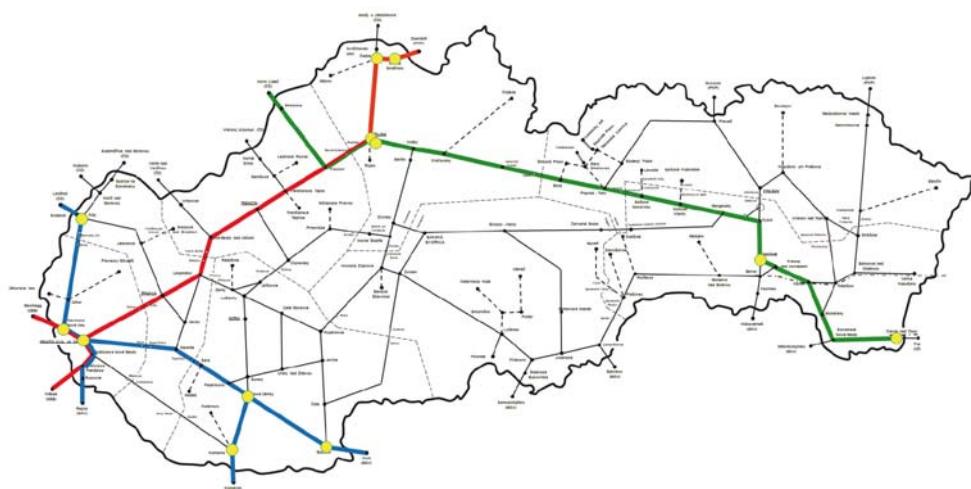
Nevertheless, ZSSK CARGO has made several achievements, e.g. in the import of iron ore, in the export of petroleum products, and in the domestic transport and transit of coal. Those small achievements partially set off the above mentioned declines.

Ing. Darina ZIBUROVÁ
Marketing Section

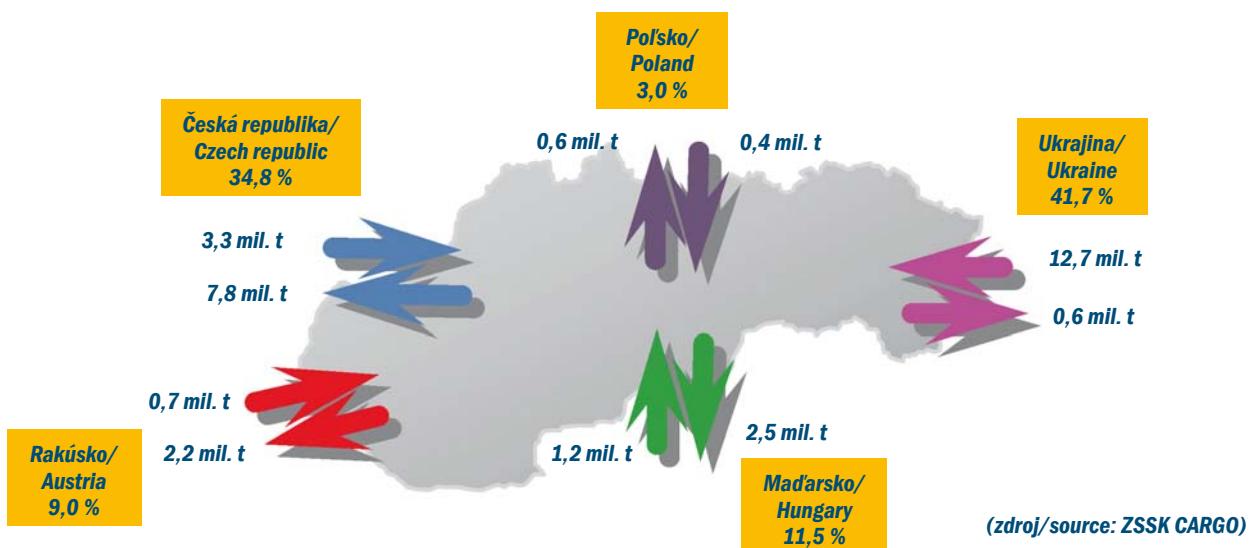
Neobvyklé zmeny ustálených prepravných prúdov

Geografická poloha Slovenska sa javí na prvý pohľad ako mimoriadne výhodná pre tranzitné prepravy v smere východ – západ, ako aj sever – juh a opačne. I keď pri pohľade na železničnú mapu vidíme, že nie sме jediným štátom vhodným pre tranzit a významné európske koridory sú vedené aj cez územie okolitých krajín, skutočnosťou zostáva, že preprava tovaru najmä v smere východ – západ je pre ZSSK CARGO ako železničného nákladného dopravcu mimoriadne dôležitá.

Súčasťou železničnej siete ŽSR sú aj tzv. koridory, dôležité dopravné tepny celoeurópskeho významu. Existuje niekoľko druhov rozdelení koridorov. Nariadenie Európskeho parlamentu a rady EÚ č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurenčieschopnú nákladnú dopravu definuje pre rozvoj železničnej nákladnej dopravy rozhodujúce železničné trate. Z pohľadu ZSSK CARGO uvedené nariadenie zahŕňa tie trate ŽSR, ktoré spoločnosť skutočne najviac využíva. Odlišne od zaužívaneho označenia ide o koridory (obr. 1):



Obr. 1: Koridory železničnej nákladnej dopravy na sieti ŽSR.
Fig. 1: Rail freight corridors in the ŽSR's network.



Obr. 2: Tovarové toky ZSSK CARGO cez pohraničné priechodové stanice so susednými železnícami v roku 2015.
Fig. 2: ZSSK CARGO's product flows through border crossing stations with neighbouring railways in 2015.

uhlie, kovy, ropné výrobky, intermodálna preprava, chémia, stavebniny, na výstupe železná ruda, stavebniny, kovy, chémia, automotive a intermodálna preprava.

Na hraniciach s Rakúskom vstupuje najmä komodita chémia a intermodálna preprava, vystupuje šrot a drevo. Od poľských dopravcov preberá ZSSK CARGO hlavne uhlie a odovzdáva kovy, od maďarských dopravcov preberá najmä chémiu a železnú rudu, odovzdáva kovy, ropné výrobky a chémiu.

Hutníctvo ovláda smer východ – západ

Jednoznačne najsilnejšie prepravné toky (obr. 3) prúdia v smere Čierna nad Tisou/Maťovce/Haniska pri Košiciach – Košice – Žilina – Čadca št. hr. a opačne, ako aj po širokorozchodnej trati Maťovce ŠRT – Haniska pri Košiciach ŠRT, kde sa prejavuje silná závislosť ZSSK CARGO na odvetví hutníctva Slovenska a okolitých krajín.

Približne dve tretiny objemu prepravy spoločnosti tvoria prepravy súvisiace s hutníctvom. Objemovo prevláda, samozrejme, preprava surovín nad produkciou. Ide najmä o oceliarne na Slovensku, v Českej republike, Rakúsku a Maďarsku, no aj prepravy pre hutnícke podniky v Poľsku, Rumunsku a iné. Práve z dôvodu prepráv pre hutníctvo prevláda smer východ – západ, nakoľko rozhodujúcu vstupnú surovinu – železnú rudu oceliarne odoberajú väčšinou z krajín bývalého SNS.

Tomu je prispôsobená aj infraštruktúra. Na slovensko – ukrajinskej hranici sú vybudované kapacity pre zabezpečenie prepráv na styku jednak dvoch rôznych rozchodov (1 520 mm a 1 435 mm), ako aj dvoch rôznych prepravných práv (SMGS, CIM). Pre potreby slovenského hutníctva využíva ZSSK CARGO širokorozchodnú trať Maťovce – Haniska pri Košiciach, umožňujúcu prepravu bez prekládky. V Čiernej nad Tisou a Maťovciach je ročne preložených až okolo 8 miliónov ton tovaru, ktorý je následne prepravený slovenským, resp. zahraničným zákazníkom. I keď pre hutníctvo prevláda smer prepravných tokov východ – západ, významný je aj smer sever – juh a opačne, napr. v prepravách surovín z Balkánu do ČR a Poľska, resp. z ČR a Poľska do SR, Maďarska, príp. ďalej na Balkán. Preprava produkcie oceliarí je výrazne variabilnejšia a závisí na požiadavkách trhu a kontraktach jednotlivých podnikov.

Zmeny v ustálených prúdoch

V súvislosti s hutníctvom sa v posledných rokoch stretávame s doteľ raz neobvyklými zmenami prepravných prúdov. V prepravách surovín boli napr. toky železnej rudy a uhlia ustálené, no v aktuálnom období sú tieto „nemenné“ toky čiastočne nahradzane dovodom surovín aj zo zámoria cez poľské prístavy a pod.

Menia sa aj toky hutníckych polotovarov, ktoré niektoré oceliarne odoberajú od iných oceliaríň k ďalšiemu spracovaniu namesto výroby vlastnej ocele zo železnej rudy, napr. pokles prepráv na Balkán a nárast v smere do Rakúska i Maďarska.

Ďalšie významné tovarové toky smerujú cez Považie, kde sa spájajú najmä hutnícke prepravy východ – západ v smerovaní do bratislavského prístavu, resp. priamym tranzitom do Rakúska s prepravami sever – juh a opačne. Vysoké objemy dosahujú však aj komodity stavebniny, drevo a intermodálna preprava.

Úsek Kúty – Bratislava s pokračovaním na Rusovce/Komárno/Štúrovo patril kedysi k najvýznamnejším. S nastupujúcou liberalizáciou železničnej nákladnej dopravy však práve tento úsek začali využívať viacerí noví dopravcovia, ktorí prepravovali najmä cudzie vozne v tranzitných prepravách. Odhadom má ZSSK CARGO v súčasnosti na uvedenom úseku podiel len približne 50 %. K rozhodujúcim tovarovým tokom patria komodity chémia, kovy, uhlie, ropné výrobky, automotive, intermodálna preprava.

V rámci konkurenčného boja vplývajú na prepravné toky ZSSK CARGO nielen železniční dopravcovia pôsobiaci na Slovensku. Treba tu rátať aj dopravcov využívajúcich okolité tranzitné trate, ktoré môžu slúžiť ako alternatíva k tranzitu po tratiach ŽSR. V smere východ – západ sem patrí napríklad tranzit hutníckych surovín do Českej republiky cez Poľsko, do Rakúska cez Maďarsko, v smere sever – juh slovenskému tranzitu cez pohraničné priechodové stanice Kúty, resp. Čadca konkuруje tranzit cez Českú republiku.

Ťažko predvídateľný charakter trhu

Prepravné prúdy ZSSK CARGO ovplyvňuje aj situácia na Ukrajine a s tým súvisiace sankcie Európskej únie voči Ruskej federácii od roku 2014. Znižila sa preprava rozmontovaných automobilov do Ruska a s tým súvisiaca potreba dovozu komponentov, avšak vývoz covia automobilov dokázali nájsť odbyt na iných trhoch Európy a postupne nahradili tento výpadok. Tiež určitý čas nebolo možné prepravovať produkciu oceliarí z Ukrajiny smerom do EÚ. Na druhej strane spoločnosť získala novú prepravu, keď Ukrajina začala odoberať slovenský vápenec ako náhradu za vápenec z Krymu.

Ako vidíme najmä v posledných rokoch, trh železničnej nákladnej prepravy je mimoriadne živý a ťažko predvídateľný. Toky tovaru prepravovaného ZSSK CARGO závisia nielen od tvrdého konkurenčného boja železničných, príp. cestných dopravcov, ale aj od vývoja celosvetovej ekonomicke – politickej situácie.

Ing. Rudolf KUBIŠ
sekcia marketingu

Unusual changes in steady traffic flows

The geographical location of Slovakia appears, at the first glance, to be very favourable for transit transports both in the east-west and north-south directions, and vice versa. Notwithstanding the fact that while looking at the railroad map we see that we are not the only one suitable transit country and major European corridors are running also through the territories of neighbouring countries, the fact remains that the transport of goods, in particular in the east-west direction is extremely important for ZSSK CARGO, as a railway cargo carrier.

ŽSR's railway network includes also so-called corridors, i.e. important transport arteries of pan-European relevance. There are several divisions of corridors. The regulation (EU) No 913/2010 of the European Parliament and of the Council of 22 September 2010 concerning a European rail network for competitive freight defines railway lines crucial for the rail freight transport development. From the viewpoint of ZSSK CARGO, the regulation covers those ŽSR's lines that the company actually uses the most. Differently from the common designation, they are corridors (fig. 1):

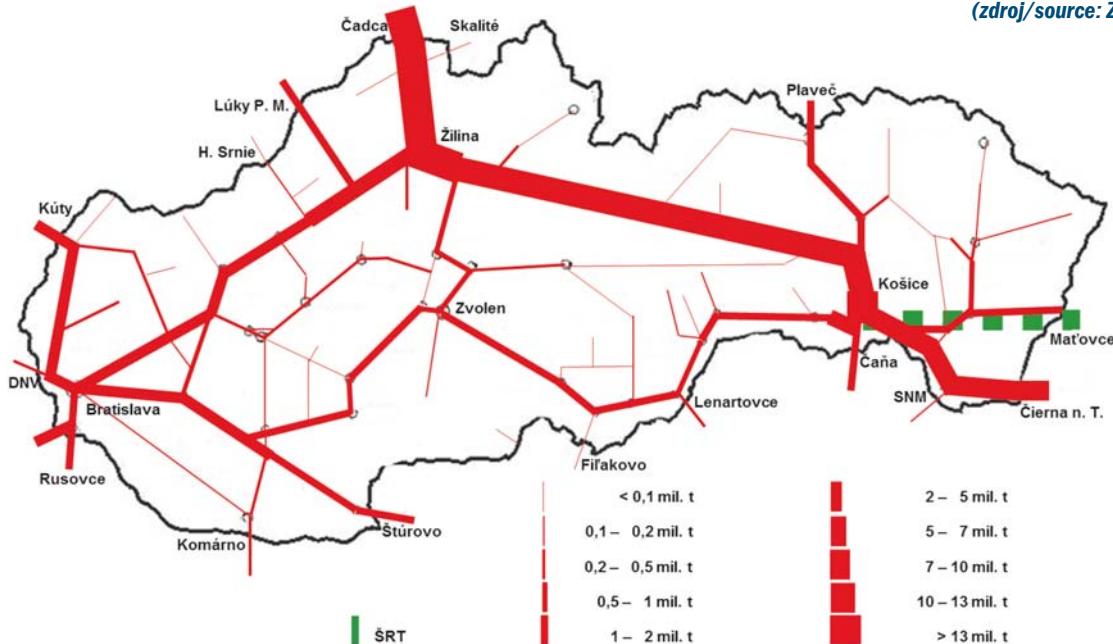
- No. 5 Gdynia – Ostrava / Žilina – Bratislava / Vienna – Koper / Terst
- No. 7 Prague – Vienna / Bratislava – Budapest – Athens

– No. 9 Prague – Horní Lideč – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou (Slovak-Ukrainian border).

The largest exchange of goods is on the Slovak-Ukrainian border

Over the long term, about 88% of ZSSK CARGO's performance is international transport, i.e. import, export, and transit. When looking at product flows of the international traffic through border crossing stations at individual borders (fig. 2), we see significant differences in performance. The largest exchange of goods takes place (in 2015 almost 41% of the total international transport) on the Slovak-Ukrainian border, which is due to the high volume of transport of raw materials and semi-finished products for the metallurgical industry, in particular iron ore, coal and metals.

Regarding Czech Republic, the share of the exchange of goods is about 35%; however, the structure of commodities is more diverse – at the entry side they are especially coal, metals, petroleum products, intermodal transport, chemistry, and building material, at the exit side they are iron ore, building materials, metals, chemicals, automotive and intermodal transport.



Obr. 3: Prepravné prúdy ZSSK CARGO v roku 2015.
Fig. 3: ZSSK CARGO's transport streams in 2015.

On the border with Austria, they are especially chemicals and inter-modal transport on the entry side and scrap and timber on the exit side. The exchange with Polish carriers covers mainly coal (entry) and metals (exit) and with Hungarian carriers they are especially chemicals and iron ore (entry) and metals, petroleum products, and chemicals (exit).

Direction east-west prevailed by metallurgical industry

Clearly the strongest transport flows (fig. 3) are in the direction Čierna nad Tisou/Maťovce/Haniska pri Košiciach – Košice – Žilina – Čadca št. hr. (state border) and vice versa, as well as via the broad gauge track Maťovce – Haniska pri Košiciach, where the strong dependence of ZSSK CARGO in metallurgical industries of Slovakia and neighbouring countries is clearly demonstrated.

Approximately two thirds of the volume of company's transport is made by the transport related to the metallurgical industry. Regarding volume, transport of raw materials naturally prevails over production. They are especially steelworks in Slovakia, the Czech Republic, Austria and Hungary, but also transports for metallurgical enterprises in Poland, Romania and others. The transport for the metallurgical industry is why the east-west direction prevails, because steel plants take the basic input raw material, iron ore, mostly from countries of former CIS.

The infrastructure is adapted to this fact. On the Slovak-Ukrainian border, capacities were built for providing transports at the point of contact not only of two different gauges (1,520 mm and 1,435 mm), but also two different transport rights (SMGS, CIM). The broad gauge track Maťovce – Haniska pri Košiciach allowing transporting without transhipment is used to satisfy needs of the Slovak metallurgical industry. In Čierna nad Tisou and Maťovce, up to some 8 million tonnes of goods is transshipped each year, which is then transported to both Slovak and foreign customers. Although due to the metallurgical industry the east-west transport flow direction prevails, the north-south direction and vice versa is important as well, for example the transport of raw materials from the Balkans to the Czech Republic and Poland, or from the Czech Republic and Poland to Slovakia, Hungary or further to the Balkans. The transport of the steel plants production is significantly more variable and depends on the requirements of the market and on contracts of individual companies.

Changes in steady flows

In the context of the metallurgical industry we have experienced yet unusual changes in traffic flows in recent years. In the raw materials transport segment, for example the flows of iron ore and coal had been steady for a long time, but recently these "unvarying" flows have started to be partially replaced by imports of raw materials from overseas through Polish ports etc.

Flows of metallurgical semi-products are changing as well, which some steel plants take from other steel plants for further processing instead of producing own steel from iron ore – for example a drop of transports to the Balkans and increases in the direction to Austria and Hungary. Other important flows of goods are via the region of the river Váh, where especially east-west metallurgical transports heading to Bratislava port or directly to Austria connect with north-south transports and vice versa. High volumes are achieved, however, also by building materials, timber and intermodal transport commodities. The stretch Kúty - Bratislava allowing continuation to Rusovce/Komárno/Štúrovo once belonged to the most important ones.

However, with rising liberalisation of rail freight transport, this stretch started to be used by a number of new carriers, who transport especially foreign wagons in transit transportations. The current share of ZSSK CARGO on this stretch is currently estimated at only about 50%. The most important flows of goods are chemicals, metals, coal, petroleum products, automotive and intermodal transport commodities. As far as competition is concerned, ZSSK CARGO is affected not only by rail carriers operating in Slovakia. The competition includes also carriers using the nearby transit lines, which can serve as an alternative to the transit on the ŽSR's lines. In the east-west direction, they include transit of metallurgical raw materials to the Czech Republic via Poland and to Austria via Hungary, in the north-south direction for the Slovak transit via border crossing stations Kúty and Čadca, the transit via the Czech Republic is a strong competition.

As we can see particularly in recent years, the rail freight transport market is extremely vivid and difficult to predict. Flows of goods transported by ZSSK CARGO depend not only on the hard competition of railway or road carriers, but also on the development of the global economic and political situation.

**Ing. Rudolf KUBIŠ
Marketing Section**

Železničné prepravy pre Kia Motors Slovakia

Oblast' automobilového priemyslu dokáže naplno preveriť schopnosti prispôsobiť sa zvýšeným kapacitným výzvam. Významný rast prepráv na vlečke Kia Motors Slovakia v rézii ZSSK CARGO ukazuje, že dôvera tohto náročného zákazníka prináša úspechy.

Na úvod by sme mohli spomenúť zopár údajov ohľadom závodu a železničnej vlečky Kia Motors Slovakia. Predmetnú železničnú vlečku začala spoločnosť ZSSK CARGO obsluhovať v decembri 2006. Železničná vlečka je súčasťou závodu Kia Motors Slovakia a je zaústená do hlavnej železničnej trate.

Prosperujúca automobilka

Závod disponuje ročnou výrobnou kapacitou okolo 300 tisíc automobilov. Momentálne vyrába modely Kia Venga, Kia C'eed a Kia Sportage. Za prvy polrok 2016 vyrabila automobilka 177 900 automobilov, čo predstavuje 4,7-percentný nárast v porovnaní s prým polrokom 2015. Hlavný ľahúň výroby (až 64% z celkového objemu vyrobených automobilov) predstavuje štvrtá generácia športovo-úžitkového modelu Kia Sportage, ktorého produkciu spustil závod v decembri 2015. Od začiatku sériovej výroby bolo celkovo v závode vyrobených viac ako 2,428 milióna osobných automobilov.

S rastom produkcie závodu rástla angažovanosť ZSSK CARGO pri expedícii vyrobených osobných automobilov ako aj logistike súčiastok v kontajneroch. Celkovo sa blíži podiel železničnej prepravy pri prerátaní na počet automobilov za prvy polrok 2016 k 48% z celkového výrobeného objemu.

V tomto čísle je započítaná preprava rozložených automobilov do Ruska, príčom ruský trh bol v minulosti dominantný so skoro 14-percentným podielom. Za posledný polrok však klesol na 7%, čiže automobilka zaznamenala stratu trhu skoro o polovicu. Medzitým sa hlavným trhovým odbytiskom stala Veľká Británia s viac ako 15%, po nej nasleduje Nemecko s 9-percentným podielom a južné európske krajinu ako Taliansko a Španielsko s 8 percentami na celkovej výrobe žilinského závodu. Závod exportuje svoje výrobky do viac ako sedemdesiatich krajín.

Komplexné služby železničnej prepravy

Pokúsme sa teraz stručne popísať úlohu ZSSK CARGO v expedícii výroby a zapojení železničnej vlečky závodu. Hlavnou úlohou spoločnosti pri železničných prepravách je poskytnutie komplexných služieb železničnej prepravy, to znamená od prevzatia prázdnych špeciálnych poschodových vozňov od hranice, cez prísun do vlečky a na nakladacie rampy až po zostavovanie ucelených vlakov a ich prepravu po hranicu s



nadväznou odovzdávkou nasledujúcim železničným dopravcom na hranici. Outsourcingom vlečkových služieb ponúkame aj ďalšie podporné služby. Ako sme poznamenali, ide o komplexnú službu pozostávajúcu z vlečkových služieb a prepravných služieb.

ZSSK CARGO sa podieľa na železničnej preprave hlavne do slovinského prístavu Koper-Luka z dôvodu prenesenia ťažiska hlavných odbytisť na juh Európy a do nemeckých prístavov ako sú Cuxhaven a Kelheim. Autá určené do Koper-Luky následne smerujú námornými loďami hlavne do Španielska, ale aj do Turecka, Izraela aj Jordánska. Automobily do Cuxhavenu sú určené pre britský trh. Ďalší nemecký prístav prijíma ucelené vlaky zo Žiliny, ktoré majú finálnu destináciu Švédsko, Saudská Arábia, či Blízky Východ.

Preskupením trhových odbytisť sa podarilo zvýšiť prepravnú vzdialenosť v súčasnosti na priemernú hodnotu 292 kilometrov oproti 184 km v roku 2015. Musíme si však uvedomiť, že železničná preprava je len jednou časťou celkovej logistickej mozaiky, ktorá je vlastne spojivom medzi výrobou v Žiline a terminálom v námornom prístave, v ktorom zaparkované automobily čakajú na naloženie, s následnou prepravou po mori.

Nárast počtu vozňov ložených osobnými automobilmi vo vývoze zo Žiliny sa navýšil za prvých sedem mesiacov roku 2016 o 38% oproti sledovanému obdobiu minulého roka. Z toho vyplýva, že ruka v ruke sprevádza spomínaný nárast objemu výroby aj dodávka autosúčiastok do závodu v kontajneroch.

Obmedzenia z dôvodu modernizácie koridoru

Spomínaná logistika je výrazne ovplyvnená výraznou výlukovou činnosťou správcu železničnej infraštruktúry – ŽSR z dôvodu modernizácie železničného koridoru. Jej hlavné dianie sa v tomto roku presúva do železničnej stanice Žilina, čo má za následok meškanie vlakov a predĺženie času prepravy, či už prázdnych súprav na nakladku alebo ložených ucelených vlečkových súprav.

Uvedené dobré výsledky v prepravách pre Kia Motors Slovakia by ZSSK CARGO nemohla dosiahnuť obetavou prácou a ochotou prevádzkových zamestnancov, či už ide o dispečerský aparát alebo lokálnych zamestnancov v Žiline. Vyzdvihnut treba flexibilitu zamestnancov pri rýchлом riešení nepríaznivých situácií. Spomínané prednosti prispievajú k presadaniu sa v tvrdej konkurencii na prepravnom trhu.

**Ing. Mikuláš SABÓ
sekcia predaja**



Railway transport for Kia Motors Slovakia

The automotive industry is able to fully verify our ability to adapt to increased capacity challenges. The significant growth of transports at the Kia Motors Slovakia siding track performed by ZSSK CARGO shows that the trust of this demanding customer brings success.

At first we would like to mention a few facts regarding the Kia Motors Slovakia plant and siding track. ZSSK CARGO started to operate this siding track in December 2006. The siding track is a part of the Kia Motors Slovakia plant and it is connected to the main railway line.

Thriving carmaker

The annual production capacity of the plant is around 300,000 cars. Currently it produces models Kia Venga, Kia C'eed and Kia Sportage. For the first half of 2016 the plant manufactured 177,900 cars, which is a 4.7% increase compared to the first half of 2015. The main production powerhouse (as much as 64% of the total amount of manufactured cars) is the fourth generation of sports-utility model Kia Sportage, whose production started in December 2015. Since the start of the series production, more than 2.428 million passenger cars have been manufactured in the plant.

With the production of the plant growing, the engagement of ZSSK CARGO has also grown in the area of shipment of the manufactured passenger cars, as well as the logistics of parts in containers. Overall, the share of rail transport converted to the number of cars for the first half of 2016 is almost 48% of the total manufactured volume.

This number includes the transport of disassembled cars to Russia, while in the past the Russian market was prevailing with the share of almost 14%. However, for the last half-year the share dropped to 7%, so it means that carmaker recorded a loss of almost half of the market. Meanwhile, United Kingdom has become the main market with a share of more than 15%, followed by Germany (9%) and the southern European countries like Italy and Spain with an 8 per cent share of the total production of the Žilina plant. The manufacturer exports its products to more than 70 countries.

Comprehensive railway transport services

Let us now briefly describe the role of ZSSK CARGO in shipping the production and connecting the rail siding of the plant. The main task of the company is the provision of comprehensive railway transport services, that is from taking over empty special



double-deck wagons at the border, their transport to the siding track and loading ramps, up to putting together complete train sets and their transport to the border and the subsequent handover to the foreign railway carrier at the border. By outsourcing siding track services we also offer more ancillary services. As we have pointed out, this is a comprehensive service that consists of sliding track services and transport services.

ZSSK CARGO is involved in the railway transport mainly to the Slovenian port of Koper-Luka due to the shift of main outlets to southern Europe and to German ports like Cuxhaven and Kelheim. Cars transported to Koper-Luka are then transported by sea mainly to Spain, but also to Turkey, Israel and Jordan. Cars transported to Cuxhaven are intended for the British market. The other German port accepts entire trains from Žilina with the final destination Sweden, Saudi Arabia, or the Middle East.

Changed market outlets meant an increase of the transport distance to an average of 292 kilometres compared to 184 km in 2015. We must note, however, that the rail transport is only one part of the total logistics mosaic, which is actually the link between Žilina and terminals in the seaport, where parked cars wait for embarkation, with subsequent transport by sea.

The number of wagons loaded with passenger vehicles from Žilina increased by more 38% for the first seven month of 2016 compared

to the same period of 2015. It means that the increase of the production volume is accompanied by the supply of parts to the plant in containers.

Restrictions due to corridor modernization

The aforementioned logistics is significantly affected by heavy closures of the railway infrastructure manager ŽSR due to the railway corridor modernization. This year's main closure activities are in the Žilina train station, resulting in delays of trains and the extension of the transport time, whether in terms of empty sets for loading or loaded complete train sets.

These good results in transports of ZSSK CARGO for KIA Motors Slovakia would not be possible to achieve without the hard work and willingness of the operational staff, whether they are dispatchers or local workers in Žilina. We would like to particularly mention flexibility of our employees in solving adverse situations. These advantages contribute to our succeeding in the tough competition on the transport market.

Ing. Mikuláš SABÓ
Sales Section

Kovový šrot možno prepravovať už aj ako surovinu, nielen odpad

Dňom 1.1.2016 nadobudol účinnosť nový zákon č. 79/2015 Z. z. o odpadoch o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o odpadoch“). Rovnako nadobudli účinnosť aj nové Vyhlášky MŽP SR k tomuto zákonomu, napr. Vyhláška MŽP SR č. 365/2015 Z. z. ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov alebo Vyhláška MŽP SR č.366/2015 Z. z. o evidenčnej povinnosti a ohlasovacej povinnosti. Zmeny v zákone ako aj v uvedených vyhláškach sa dotýkajú okrem iného aj prepravy odpadov.

V zmysle platnej legislatívy je za držiteľa odpadu považovaný nielen pôvodca odpadu, ale aj osoba, ktorá má odpad v držbe. Za nakladanie s odpadom sa považuje nielen zber, zhodnocovania a zneškodňovanie odpadu, ale aj jeho preprava vrátane dohľadu nad týmto činnosťami a nasledujúcej starostlivosti o miesta zneškodňovania a zahŕňa aj konanie obchodníka alebo sprostredkovateľa. Z týchto ustanovení zákona o odpadoch je zrejmé, že povinnosti fyzických a právnických osôb definované v zákone pre oblasť nakladania s odpadom sa dotýkajú nielen prepravcu resp. špedičnej firmy, ktorá koná v mene prepravcu, ale aj dopravcu bez ohľadu na druh dopravy, ktorým sa preprava odpadov realizuje.

Zmeny v katalógu odpadov sa dotkli vybraných odpadov, ktorých názvy boli buď zmenené alebo doplnené, ale vo vybraných prípadoch sa zmenila aj kategória odpadu „nebezpečný/ostatný“. Preto je dôležité venovať pred prepravou pozornosť správnej klasifikácii odpadov a katalógovému číslu ako aj jeho kategórii. Paradoxne nastali prípady, kedy sa nebezpečný odpad stal ostatným odpadom a v týchto prípadoch odpadá povinnosť prepravcu aj dopravcu realizovať prepravy podľa predpisu RID a napr. vo vnútroštátej preprave nemusí zásielku sprevádzať ani Sprievodný list nebezpečných odpadov. Okrem toho

vznikli nové položky v Katalógu, ktoré predtým neboli samostatne menovite uvedené a patria ako do kategórie ostatných, tak aj nebezpečných odpadov. Aktuálne informácie k novému Katalógu odpadov sú zverejnené na webe MŽP SR.

Vyhláška MŽP SR č.366/2015 Z. z. o evidenčnej povinnosti a ohlasovacej povinnosti prinesla zmenu v tlačive „Sprievodný list nebezpečných odpadov“. Platné tlačívá sú rovnako zverejnené na webe MŽP SR.

V praxi sa začali uplatňovať postupy pre naplnenie definície „stav konca odpadu“ a vyskytli sa aj prípady prepráv kovového šrotu ako suroviny. V takom prípade sa kovový šrot už neprepravuje podľa zákona o odpadoch a v medzinárodnej preprave nemusí zásielku sprevádzať tlačivo ANEX VII/Príloha VII (Nariadenia EP a Rady EP 1013/2006), ale na druhej strane musia byť splnené náležitosti Nariadenia Rady EU č.333/2011. Pre prepravy so ZSSK CARGO je odosielateľ povinný priložiť k nákladnému listu aj sprievodnú listinu „Vyhlásenie o zhode“ v súlade s Prílohou III (Nariadenia č. 333/2011). Aktuálne informácie platné pre zákazníkov ZSSK CARGO k preprave kovového šrotu aj ako suroviny sú zverejnené na webe ZSSK CARGO. V rámci legislatívy EU ešte existujú dve samostatné nariadenia, ktoré riešia stav konca



Scrap metal can be now be transported as raw material, not only waste

On January 1, 2016, the new act no. 79/2015 Coll. on waste and on amendment of certain laws entered into force (hereinafter only “law on waste”). At the same time, new decrees of the Slovak Ministry of the Environment to this law entered into force, namely the decree no. 365/2015 Coll. laying down a catalogue of waste and the decree no 366/2015 Coll. on the registration and reporting obligation. Changes in the law and the decrees relate to, inter alia, transport of waste.

Now the waste holder is not just the waste producer, but also the entity who is in possession of waste. Management of waste is not only the collection, recovery and disposal of waste, but also its transport including the supervision of such operations and the subsequent care of disposal sites and it includes actions taken by the trader or intermediary. From these provisions of the law on waste it is clear that the obligations of natural and legal persons, as defined in the law in the area of waste management, relate not only to the consignor or the forwarder acting on behalf of the consignor, but also to the

carrier, irrespective of the mode of transport, in which the transport of waste takes place.

Changes in the catalogue of waste relate to select kinds of waste, whose names have been either amended or supplemented, but in some cases, the waste category “hazardous/other” have also changed. Therefore, it is important to pay attention to the proper classification of waste, catalogue number and the category before transport. Ironically, there are cases, where “hazardous” waste became “other” and in such cases there is no obligation for both consignor and carrier to carry out the transport pursuant to the RID regulation, for example, no “hazardous waste consignment note” is necessary in domestic transport. In addition, there are new items in the catalogue that have not previously been separately enumerated and they belong to both other and hazardous waste categories. Up-to-date information about the new waste catalogue is published on the Ministry of Environment website.

The Ministry of Environment decree no. 366/2015 Coll. on the registration and reporting obligation brought a change in the “hazardous

odpadu pre medený šrot a drvené sklo. V prípade prepráv týchto surovín je tiež potrebné zo strany zákazníka priložiť k nákladnému listu Vyhlásenie o zhode v súlade s Prílohou II predmetných nariadení. V novom zákone o odpadoch sa zmenili aj výšky sankcií za porušenie dotknutých paragrafov, napr. za porušenie všeobecných povinností spojených s nakladaním s odpadmi môže byť uľožená zákazníkovi, ale aj dopravcovi pokuta od 1200 do 120 tisíc eur za porušenie povinností súvisiacich s cezhraničnou prepravou odpadov od 4000 do 350 tisíc eur.

Na záver si dovoľujeme podotknúť, že prepravy odpadov v našom prípade po železnici môže realizať ten dopravca, ktorý je oprávnený

k preprave nebezpečných tovarov a teda aj nebezpečných odpadov. Pre prepravy ostatných odpadov sa vyžaduje platné potvrdenie o registrácii vydané orgánom životného prostredia vrátane zoznamu odpadov, ktoré je dopravca oprávnený prepravovať. Uvedené informácie má ZSSK CARGO zverejnené na svojej webovej stránke.

**Ing. Ingrid KRAJCÁROVÁ
sekcia technicko-technologickej prípravy prevádzky**



"waste consignment note" form. Valid forms are published on the Ministry of Environment website as well. In practice, procedures for meeting the "waste end status" definition started to apply and there have also been cases where the scrap metal was transported as raw material. In such case, the scrap metal is not transported pursuant to the law on waste and in international transport the consignment does not need to be accompanied by the ANNEX VII form (Regulation of European Parliament and Council 1013/2006), but on the other hand, particulars of the Council Regulation 333/2011 must be met. For transports by ZSSK CARGO, the consignor must attach an accompanying note "Declaration of conformity" pursuant to Annex III (of Regulation 333/2011) to the consignment note. Up-to-date information for ZSSK CARGO customers relating to the transport of scrap metal as raw material is published on the ZSSK CARGO website.

The EU legislation includes two more separate regulations, which address the waste end status for copper scrap and broken glass. In case of transports of these materials it is also necessary for the customer to attach The Declaration of conformity in accordance with Annex II of those regulations to the consignment note.

The new law on waste includes changed amounts of penalties for violations of the respective articles, for example for violation of general obligations relating to the waste management a penalty may be imposed

to both the customer and carrier in the amount of from EUR 1,200 to 120,000, and for violation of obligations relating to the cross-border transport of waste from EUR 4,000 to 350,000.

Finally, we would like to point out that the transport of waste, in our case by rail, may be carried out only by a carrier that is authorized for the transport of dangerous goods and, therefore, hazardous waste. Transporting other waste requires a valid registration confirmation issued by the respective environment protection body including the list of waste that the carrier is authorised to transport. This information is published on ZSSK CARGO website.

**Ing. Ingrid KRAJCÁROVÁ
Section of Technical and Technological Preparation of Operations**

Aplikácia Smerníc nakladania UIC v praxi

Smernice nakladania UIC (Medzinárodnej železničnej únie) majú charakter normy, ktorí sú povinní dodržiavať prepravcovia pri nakladaní tovarov do vozňov alebo do kontajnerov. Obsahujú predpisové ustanovenia, ktoré zaručujú bezpečnosť prepravy tovarov po železnici. Nakol'ko ide o normy, ktoré sú vypracované na pôde UIC, je v súčasnosti vážne diskutovanou tému, akoľko sú záväzné pre tých účastníkov prepravy tovarov po železnici, ktorí členmi UIC nie sú.

Vzhľadom na skutočnosť, že v posledných rokoch na prepravnom trhu operujú rôzni železniční dopravcovia a ponúkajú služby železničnej nákladnej dopravy na európskych železničných sieťach, vznikla potreba prehodnotiť platnosť Smerníc nakladania UIC a rozšíriť jej záväzné používanie na všetkých dotknutých účastníkov prepravy tovarov po železnici. V súčasnosti je na pôde UIC aktuálnou tému transformácia Smerníc nakladania UIC, zväzku 1 a zväzku 2 do nových noriem, ktoré budú prístupné a záväzné pre všetkých železničných dopravcov na dotknutých európskych železničných sieťach. Keďže obsah smerníc má priamy vplyv na bezpečnosť železničnej dopravy, zväzok 1 má byť nahradený EN normou a zväzok 2 má byť publikovaný ako „Kódex pre nakladanie a zaistenie nákladu“. Obidva dokumenty sú spracované v pracovnej verzii a v prípade, že budú na pravidelných zasadnutiach UIC schválené v konečnej podobe a následne aj publikované, bude na tieto zmeny reagovať aj ZSSK CARGO. Momentálne stále platia Smernice nakladania UIC tak ako si ich pamäťame, pričom zväzok 1 je v slovenskej verzii zverejnený aj na webe ZSSK CARGO. Zväzok 2 máme k dispozícii rovnako v slovenskom jazyku pre

riešenie jednotlivých požiadaviek zo strany zákazníkov ZSSK CARGO. Samostatnú časť k problematike naloženia a zabezpečenia tovarov tvoria „Príklady nakladania“, rovnako zverejnené na webovej stránke. Tieto sú vypracované a schválené pre konkrétné tovary a vozne s istými odlišnosťami od zv. 1 alebo zv. 2. Platnosť príkladov nakladania môže byť obmedzená tak na určitú prepravnú reláciu, ako aj na dopravcov, ktorí príklad nakladania schválili. V praxi to znamená, že ak zákazník nakladal tovar podľa vybraného Príkladu nakladania a boli splnené všetky dohodnuté podmienky vrátane prepravnej relácie a zúčastnených dopravcov na prepravnej ceste, ešte to neznamená, že rovnaký Príklad nakladania môže použiť na inú prepravnú reláciu a s inými dopravcami. V takom prípade je potrebné vopred odsúhlasiť existujúci Príklad nakladania s novými zúčastnenými dopravcami, rovnako je potrebné posúdiť traťové triedy pre novú navrhovanú trasu. Tento proces predpokladá komunikáciu medzi dopravcami na medzinárodnej úrovni a preto je žiaduce, aby zákazník včas poskytol potrebné údaje zmluvnému, resp. výkonnému dopravcovovi o zamýšľanej preprave. V nákladnej preprave po železnici sa v praxi udomáčnuje rovnaký trend plynulosťi prepravy cez hranice ako je zaužívaný v cestnej doprave. ZSSK CARGO postupne uzatvára s dopravcami Zmluvy o vzájomnej spolupráci, ktorých predmetom je okrem iného aj preprava na technickú a prepravnú dôveru. Pri týchto prepravách je zodpovednosť za akékoľvek ohrozenie bezpečnosti železničnej dopravy v dôsledku ložnej chyby výlučne na odosielateľa a prípadne aj tom dopravcovovi, ktorý prebral vozňovú zásielku na prepravu od odosielateľa. Zodpovednosť dopravcu je ale obmedzená len na tie prípady, kedy pohľadom zdola idúc





Všetkým záleží na tom, aby sa nestali účastníkmi železničnej dopravnej nehody v dôsledku nedodržania Smerníc nakladania UIC. Na záberoch je príklad nehody, ktorá sa udala práve v dôsledku porušenia noriem spomínaných v článku.

Everyone does their best not to be involved in a railway traffic accident as a result of non-compliance with UIC Loading Guidelines. The photo depicts an example of an accident that occurred just because standards mentioned herein were breached.

popri vozni mohol skontrolovať dodržanie Smerníc nakladania UIC pre naložený tovar. Vzhľadom na vyšie uvedené si ZSSK CARGO dovoľuje požiadať zákazníkov, aby si overili aktuálnosť informácií pre nimi nakladaný a na prepravu podávaný tovar a nespoliehal si na „nekonečnú platnosť“ dotknutých ustanovení Smerníc nakladania UIC. Kontakty za ZSSK CARGO sú zverejnené na webovej adrese

<http://www.zscargo.sk/sk/pre-zakaznikov/zakaznický-servis/predpisy-a-tarify/predpisy/nakladacie-smernice-uic.html>.

Mária ANTALOVÁ
sekcia technicko-technologickej prípravy prevádzky

Application of UIC Loading Guidelines in practice

Loading Guidelines of UIC (International Union of Railways) have the character of standards, which the carriers are required to comply with when loading goods in wagons or containers. They contain prescribing provisions that guarantee the safety of the transport of goods by rail. As they are the standards, which are developed by UIC, currently a hot topic is to what extent they are binding for those participants in the transport of goods by rail, who are not members of the UIC.

Due to the fact that in recent years the rail transport market is operated by different carriers who offer their rail freight transport services on the European railway networks, the need arose to review the validity of the UIC Loading Guidelines and extend its binding use to all concerned participants of transport of goods by rail.

Transformation of UIC Loading Guidelines, volume 1 and volume 2 into the new standards, which will be accessible and binding for all rail carriers on concerned European railway networks is currently much discussed in UIC.

Since the content of the guidelines has a direct impact on the rail transport safety, the volume 1 is to be replaced by an EN standard, and the volume 2 is to be published as a "code of practice for freight loading and securing". Both documents are drawn up in a working version and if they are approved in the final version at regular meeting of UIC and subsequently published, ZSSK CARGO will respond to those changes as well.

Currently, the UIC Loading Guidelines as we remember them are still valid and the volume 1 is published in the Slovak version on the ZSSK CARGO website. The volume 2 is available in Slovak as well for dealing with individual requests of ZSSK CARGO's customers.

A separate section to the issue of loading and securing of the goods form the "Examples of loading", also published on the website. They are drawn up and approved for specific goods and wagons with certain differences from the vol. 1 or vol. 2. Loading examples validity may be

limited to a particular transport session, or to carriers, who approved the loading example. In practice this means that if a customer loaded the goods according to the chosen Loading example and all agreed conditions including the transport session and participating carriers on the transport path are met, it does not mean that the customer can use the same loading example for another transport session and with other carriers. In such case, it is necessary to agree the existing Loading example with new participating carriers in advance and it is also necessary to consider the line classes for the new proposed route. This process implies communication between carriers on the international level and it is therefore desirable so that the customer provides the necessary data to the contracting or performing carrier about the intended transport in advance.

In the rail freight transport, the same trend of continuity of transport across borders is being put into practice as it is common in the road transport. ZSSK CARGO gradually concludes contracts on mutual cooperation with carriers, that deal, among others, with the transport based on technical and transport mutual trust. In these transports, responsibility for any threat to the safety of the rail traffic due to a loading error is upon the sender and possibly that carrier, who took over the wagon shipment for transport from the sender. However, the carrier's liability is limited to those cases where the carrier was able to verify compliance with UIC Loading Guidelines for loaded goods by looking from the bottom when walking along the wagon. Given the above, ZSSK CARGO kindly asks customers to verify the up-to-dateness of information for the goods they load and submit for transport and not to rely on "indefinite validity" of the respective provisions of UIC Loading Guidelines. ZSSK CARGO contacts are published at <http://www.zscargo.sk/sk/pre-zakaznikov/zakaznický-servis/predpisy-a-tarify/predpisy/nakladacie-smernice-uic.html>.

Mária ANTALOVÁ
Section of Technical and Technological Preparation of Operations

Zmeny Smerníc nakladanie UIC platné od 1. apríla 2016

V roku 2016 boli prijaté zmeny do Smerníc nakladania UIC k 1.4.2016 a tie sa dotkli ustanovení zväzku 1 a zväzku 2. Vo zväzku 1 sa zmeny dotkli zaistenia tovaru uviazaním, priviazaním, ale aj previazaním. Pri týchto zaisteniach tovaru je špecifikované, kedy popruhy musia byť napnuté, kedy môžu alebo nesmú byť pretočené a ak môžu, tak ako.

Vo zväzku 2 boli zapracované zmeny okrem iného aj v Spôsobe nakladky 1.4.7 „Oceľové trúbky a rúry, tyče a mnohouholníkové profily vo zväzkoch“. Zmena sa dotkla spôsobu zabezpečenia týchto tovarov. V Spôsobe nakladky 1.8.3. „Koľajnice na viac ako dvoch vozňoch a max. 150 m dlhe“ sa zmena dotkla minimálnej dĺžky voľného priestoru k čelniam koncovým vozňom.

Súčasne boli vypracované nové Spôsoby nakladky 1.6.2 „Profily (neolejované) naložené roztiahnuto a 1.9.1 „Hliníkové brámy“.

V prípade Profilov ide o oceľové nosníky rôznych predmetov, ktoré sú približne rovnako dlhé a ktoré musia byť naložené roztiahnuté, aby bolo zaručené optimálne využitie ložnej kapacity vozňov. V prípade Hliníkových brám ide o nakladanie brám s drsným povrhom a vviazanými podložkami.

Pre prepravy ľažkého šrotu, na ktorý sa používa Spôsob nakladky 1.11.2, nastali zmeny v použitých radoch vozňov – je prípustné naložiť ľažký šrot aj do vozňov radu K a R.

Pre prepravy dreva a reziva boli prijaté zmeny v Spôsoboch nakladky 2.1 „Kmeňové drevo, 2.2.1 „Rezivo s drsným povrhom, omietané a zviazané do balíkov“ a 2.2.2 „Rezivo s hladkým povrhom (hobelované, precízne rezané) omietané a zviazané do balíkov“. Zmeny sa dotkli ako spôsobu nakladky tak aj zabezpečenia tovaru.

V Spôsobe nakladky 9.0.1 „Zaistenie nákladu vo vnútri intermodálnych prepravných jednotiek ILU“ sa doplnenie dotklo zákazu zaistenia nákladu na rohových prvkoch alebo úchytných hranách prepravnej jednotky.

Mária ANTALOVÁ

sekcia technicko-technologickej prípravy prevádzky



UIC Loading Guidelines amendments valid from April 1, 2016

In 2016, UIC Loading Guidelines amendments were approved, which are valid from April 1, 2016 and concern provisions of volume 1 and volume 2. In volume 1, the changes relate to securing the goods by fastening, tying down and tying up. In securing the goods in these ways it is specified where straps should be tightened, where they may or must not be twisted and if they may, in which way.

In volume 2, changes were incorporated relating to, inter alia, the loading process 1.4.7 "Steel tubes and pipes, bars and polygonal profiles in bundles". The change relates to the way of securing these goods. In the loading process 1.8.3. "Rails on more than two wagons and max. 150 m long", the change relates to the minimum length of the free space towards the frontwall and endwall of the first and last wagons. At the same time, new loading processes 1.6.2 "Profiles (non-oiled) loaded stretched" and 1.9.1 "Aluminium slabs". The profiles relate to steel load-bearing beams of different items that are of a similar length, which must be loaded stretched in order to ensure the optimal use of

the loading capacity of wagons. The aluminium slabs relate to loading of slabs with a rough surface and tied-in shims.

For the transport of heavy scrap, for which the loading process 1.11.2 is used, changes relate to the wagon series used - it is permissible to load heavy scrap into series K and R wagons as well.

For the transport of timber and lumber, changes were adopted in loading processes 2.1 "Whole timber", 2.2.1 "Lumber with rough surface, edged and tied into bundles" and 2.2.2 Lumber with smooth surface (planed, precision cut) edged and tied into bundles. Changes relate to the way of loading as well as securing the goods.

In the loading process 9.0.1 "Securing the freight inside intermodal transport units ILU" the amendment relates to banning securing of loads on corner elements or anchoring edges of the transport unit.

Mária ANTALOVÁ
Section of Technical and Technological Preparation of Operations

Chyby nesprávneho nakladania

Jeden z faktorov, ktorý majú priamy vplyv na bezpečnosť železničnej prevádzky, je správne naloženie zásielky do vozňa respektíve kontajnera. Keď zákazník podáva vozňovú zásielku na prepravu, dopravca kontroluje dodržanie dotknutých ustanovení Smerníc nakladania UIC (dalej len SN UIC) pohľadom zdola idúc popri vozni z každej strany. Pri technickej prehľadke vie vozmajster pohľadom na pojazd vozňa zistiť jednostranné naloženie nákladu. V prípade otvorených vozňov alebo kontajnerov je možnosť posúdiť aj nesprávne uloženie alebo zaistenie nákladu v rozpore so SN UIC vzäzku 1,2, Spôsobom nakladky prípadne Príkladom nakladania. V praxi sa stane, že v dôsledku skrytej chyby naloženia tovaru, ktorá nebola zistená pri prehľadke v stanici odosielania, dôjde v prevádzke k nutnosti vyraziť vozeň pre ložnú chybu a náklad upraviť prípadne preložiť. V takom prípade dopravca musí postupovať ako pri prepravej prekážke a celý proces odstránenia zistenej chyby sa realizuje v spolupráci so zákazníkom alebo osobou oprávnenou disponovať tovarom.

Na úseku prevádzky, sekcií technicko-technologickej prípravy prevádzky sledujeme výskyt ložných chýb, ich riešenie a následne komunikujeme ako so zákazníkom – odosielateľom zásielky z územia SR, tak aj s príslušnými pracoviskami sekcie prevádzky, prepravy a vozňovej služby (S 22) alebo sekcie Východoslovenské prekladiská (S 24) za účelom odstraňovania nedostatkov v budúcich prepravách.

Analýza získaných informácií z prevádzkovej praxe ukázala klesajúci trend v celkovom výskete chybovosti, aj keď je zrejmé, že čiastočné porovnania chybovosti v rámci komodít, radov vozňov, alebo režimov prepráv majú kolísajúcu tendenciu. Aj napriek tomu je ale možné konštatovať, že komunikácia medzi zákazníkmi a dotknutými pracoviskami ZSSK CARGO má pozitívny prínos. A v neposlednom rade sa na pozitívnom vývoji v chybovosti podieľa aj vzdelávací proces prevádzkových zamestnancov v ZSSK CARGO.

V priloženej tabuľke je zobrazený prehľad chybovosti z ložných chýb v rokoch 2013-2015 a jej klesajúca tendencia.

Emília BOGDAŇOVÁ
sekcia technicko-technologickej prípravy prevádzky

Incorrect loading - errors

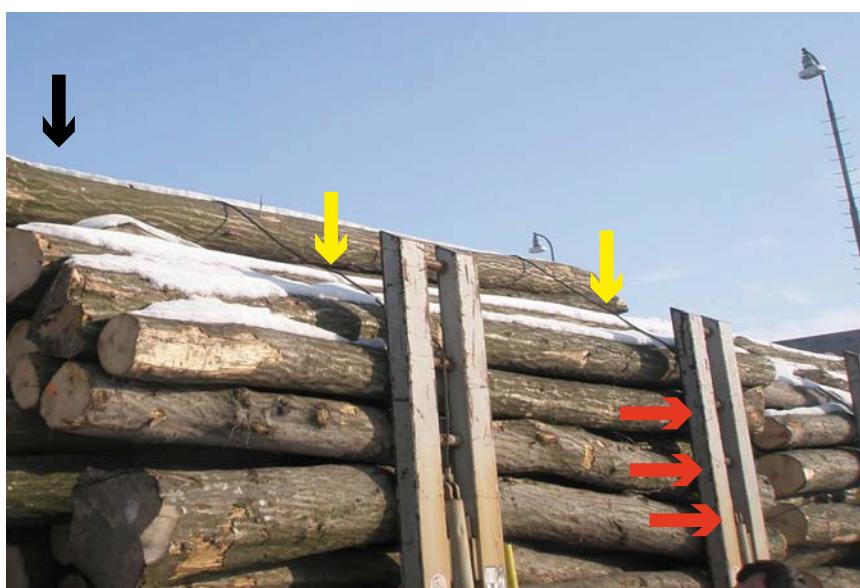
One of the factors that have a direct impact on the safety of railway operations, is the correct loading of the shipment to the wagon or container. When a customer submits a wagon load for transport, the carrier checks compliance with the respective provisions of UIC Loading Guidelines (UIC LG) by looking from the bottom when walking along the wagon. During the technical inspection the examiner is able to detect one-sided loading of cargo by looking at the wagon. In case of open wagons or containers it is possible to see an incorrect placing or securing of the load in contradiction to the UIC LG volume 1.2, method of loading or loading example. In practice it happens that due to a hidden error in loading of goods, which was not detected during the inspection at the departure station, it is necessary to remove the wagon en route due to the loading error and subsequently correct or reload the freight. In such case, the carrier must proceed as in a transport obstacle and the entire process of removal of the identified error is carried out in cooperation with the customer or a person authorized to manipulate with the goods.

At the Operations Division, Section of Technical and Technological Preparation of Operations we monitor the occurrence of loading errors and their solution and we also communicate with the customer – sender of the consignment from the territory of Slovakia, as well as with the respective workplaces of the Operations, Transportation and Wagon Service Section (S 22) or the East Slovak Transshipment Yards Section (S 24) in order to avoid the errors in future transports.

The analysis of the information obtained from operational practice has shown a downward trend in the overall incidence of errors, although it is clear that the partial comparison of error rates within commodities, wagon series or transportation modes shows a fluctuating tendency. However, in spite of that we can say that communication between customers and concerned workplaces of ZSSK CARGO has a positive contribution. And last but not least, the training process of ZSSK CARGO operational staff has a positive impact of the error rate developments.

The accompanying table shows the overview of loading error rates in 2013-2015 and their decreasing trend.

Emilia Bogdaňová
Section of Technical and Technological Preparation of Operations



Nedodržané Smernice nakladania UIC

Zv. 2, SN 2.1:

1. Drevá nad klanicami neboli uložené sedlane.
2. Laná volné, neobopínajú náklad.
3. Kmene nepresahujú stred vnútornej klanice v pozdĺžnom smere vozna najmenej o 50 cm.

UIC Loading Guidelines volume 2, LG 2.1 not complied with:

1. Timber above stakes not placed saddled.
2. Ropes loose, not enlacing the load.
3. Trunks do not exceed the centre of the inside stake in the longitudinal direction of the wagon by at least 50 cm.

Častejší výskyt chýb je naznamenávaný v komodite drevo. V prevádzke sa najčastejšie vyskytujú zobrazené prípady. Occurrence of errors is higher in the timber commodity. In practice, the depicted cases occur the most often.

Prekládkový komplex

Východ bude lepší

V minulom roku rozbehla spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA (BTS) významné investície do modernizácie prekládkových kapacít v prekládkovej stanici Čierna nad Tisou. Na východnom zhlaví stanice, vedľa Obecnej rampy buduje v poradí druhý prekládkový komplex. Na jar tohto roku začala s rekonštrukciou Druhej rozmrazovacej a ponad Východnú rampu pribudne do konca roka portálový žeriav na prekládku tovarov.

S prípravnými prácmi, výkopmi a náročným zakladaním stavby Prekládkového komplexu Východ začali dodávateelia BTS ešte na jeseň minulého roku. V polovici tohto septembra už práce značne pokročili. Stavba je v podstate pod strechou, rotačný výklopník bol osadený a svoje miesto už v lete, pripravené sú konštrukcie pre inštaláciu

dopravníkov, postupne pribúdajú jednotlivé technologické celky, pred zapojením je riadiace centrum komplexu, hotové sú nájazdová a zberaná rampa výklopníka... Práce postupujú v súlade s harmonogramom a v novembri možno očakávať spustenie prekládky v druhom komplexe. Hlavným dodávateľom technológií je poľský výrobca FAMUR FAMAK S.A. z Kluczborku, ktorý má s podobnými technologickými jednotkami dlhorocné skúsenosti a vybudoval desiatky stavieb v prístavoch a prekládkových staniciach na celom svete.

Nový prekládkový komplex s označením „Východ“, pretože je situovaný vo východnej časti koľajiska prekládkovej stanice v Čiernej nad Tisou, bude zrkadlovo postaveným technologickým celkom k prvemu komplexu Západ, ktorý stojí v blízkosti obce Biel. Ten prvý tiež postavila spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s. (BTS), v ktorej má



Z celkového pohľadu na stavbu Prekládkového komplexu Východ v polovici septembra vidno, že je v štádiu vysokej rozpracovanosti.

An overall view of the construction of the Transshipment Complex East in the middle of September shows a high stage of work-in-progress.



Z nájazdovej rampy vidieť ešte vo vnútri stavby oranžový kruh výklopníka, no čoskoro ostane schovaný až opláštením konštrukcie tak ako ostatné technologické celky. Seen from the drive-up platform can still be the orange circle of the dipper inside the construction, but it will soon be sheathed as the other technological units.

The Transshipment Complex East will be better

Last year BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA (BTS) started to invest significantly in the modernisation of the transshipment capacities at the transshipment station Čierna nad Tisou. On the eastern edge of the station, just next to the local ramp, a second transshipment complex is being constructed. In the spring of this year the reconstruction of the second defrosting hall began, and by the end of the year a portal crane will be built above the eastern ramp to transship the goods.

BTS suppliers began the preparatory and digging works and the laying of the foundations of the Transshipment Complex East already in the autumn of the last year. In the middle of September 2016 considerable progress can be seen in the construction works. The construction is, in substance, under the roof, the circular tipper was installed in place already in the summer, the structures for the installation of conveyors have been readied, the individual technological units have been gradually installed, the

complex control centre will be connected shortly, the construction of new drive-up and collecting platforms of the tipper is completed... The works are progressing in line with the schedule, and the second transshipment complex is expected to be put into operation in November. The main supplier of the technologies is the Polish producer FAMUR FAMAK S.A. from Kluczbork, which has had many years of experience with similar technological units and has constructed tens of structures in ports and at transshipment stations all over the world.

The new transshipment complex, which is called "East" because it is situated on the eastern side of the trackage of the transshipment station Čierna nad Tisou, will be a mirror-image technological unit in addition to the first Transshipment Complex West, which is situated near the village of Biel. The first transshipment complex was also built by the company BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s. (BTS), in which ZSSK CARGO has 40-percent shareholding, and has been operated since the turn of 2009 and 2010.

ZSSK CARGO 40-percentný podiel, a prevádzkuje ho od prelomu rokov 2009/ 2010.

Rozdiely medzi komplexmi bude vidieť aj na prvý pohľad a aj ich výkon bude rozdielny – 2,1 mil. ton preložených substrátov ročne v novom oproti 2,7 mil. ton v staršom. Tak napríklad rotačný výklopník v komplexe Západ vyklápa vozne aj s využitím ich vlastnej hmotnosti, teda technológiou na princípe gravitácie. V novom výklopníku pri otočení vozňa a vysypání nákladu je použitá namiesto gravitácie hydraulika.

- Aj ďalšie prvky ako sústavu dopravníkov, riadenie nakladky, atď. majú komplexy takmer totožné. Ale kým pri prvom sme niektoré časti ako vodnú clonu, filtračiu vzduchu či mechanické prachové zábrany inštalovali dodatočne, teraz budú od začiatku súčasťou stavby a technologického vybavenia, – porovnáva dva prekládkové celky prevádzkový riaditeľ BTS Ing. Attila Miklós a vysvetľuje, že vlastne po skúsenostiach s prevádzkovaním komplexu Západ naprojektovali ten nový na východe s viacerými vylepšeniami.

Okrem toho bude nový komplex uspôsobený aj na prekládku koksu a uhlia, čo sú substráty s nebezpečenstvom vzniku výbušného prostredia a teda zariadenia musia splňať príslušné európske bezpečnostné smernice.

- Automatizovanú prekládku máme za tých výše päť rokov prevádzky komplexu Západ podrobne odsledovanú, preto sa nám podarilo

do nového projektu začleniť niektoré „vychytávky“. Už na základe parametrov Prekládkového komplexu Východ možno skonštatovať, že bude ďalej lepší, ako ten prvy, – prehlasuje A. Miklós. Ročne sa od štátnej hranice s Ukrajinou po hranicu s Českou republikou a s Rakúskom prepraví asi 6 až 7 miliónov ton železorudných substrátov a uhlia. Prekládkové komplexy Západ a Východ od roku 2017 zabezpečia prekládku okolo 5 miliónov ton. Preprava po prekládke smeruje po najdlhších prepravných ramenach železničnej infraštruktúry SR a je významnou časťou tranzitu z východu na západ. Po dokončení a spustení Prekládkového komplexu Východ a modernizáciách ďalších technológií (rekonštrukcia Druhej rozmrazovne, výstavba portálového žeriavu ponad Východnú rampu..., atď.) sa Čierna nad Tisou stane jednou z najlepšie technologicky vybavených staníc na rozhraní rozchodov 1520 a 1435 mm od severného Poľska až po južnú hranicu Ukrajiny s Rumunskom.

(inz)



Riadacie centrum komplexu čaká na inštaláciu hardverového vybavenia.
The complex control centre awaits the installation of hardware equipment.

Exkluzívny pohľad na ešte nepoužívaný rotačný výklopník zvnútra.
An exclusive inside view of the circular tipper that has not been used yet.

The differences between the two complexes are visible at first sight and their capacities will also vary – 2.1 million tonnes of substrates transshipped a year in the new complex, with 2.7 million tonnes transshipped annually in the old one. For example, the circular tipper in the Transshipment Complex West tilts the wagons by using their own weight, i.e. by means of a gravitation principle-based technology. On the other hand, the new tipper uses hydraulic equipment instead of gravitation to turn the wagon and to tip the load. **– The other components of the complexes, such as the system of conveyors, loading control, etc., are also almost identical. But while some components of the first complex, such as the water curtain, the air filtration technology and mechanical dust barriers, have been installed additionally, now they are part of the construction and technological equipment from the very beginning.** – the two transshipment complexes are compared by Ing. Attila Miklós, the BTS operating director, and it is explained by him that thanks to the experience with the operation of the Tranship Complex West, the new one was designed with a couple of improvements. Besides, the new complex will also be adjusted to transship coke and coal, which are substrates with the risk of forming an explosive environment, and, therefore, the equipment has to meet all the relevant European safety regulations.

– The automated transshipment process has been closely monitored by us over more than five years of operation of the Transshipment Complex West, and so we have managed to incorporate several new “tweaks” into the new project. Given the parameters of the Transshipment Complex East, it can be stated that it will be better than the first one, – says A. Miklós.

Roughly 6 – 7 million tonnes of iron ore substrates and coal are annually transported from the Ukrainian state border to the Czech border and the Austrian border. The Transshipment Complexes West and East will transship nearly 5 million tonnes from 2017. Transshipped goods are transported on the longest transport routes of the Slovak railway infrastructure, and such transport is an important part of the east-to-west transit. After the completion of putting into operation of the Transshipment Complex East and after the modernisation of the other technologies (the reconstruction of the 2nd defrosting hall, the construction of a portal crane above the eastern ramp, etc.) Čierna nad Tisou will become of the best technologically equipped stations at the interface of the 1520mm and 1435mm gauges from northern Poland to the southern border between Ukraine and Romania.

(ins)

Rekonštrukcia

Druhej rozmrazovne

V apríli začala spoločnosť BTS komplexnú rekonštrukciu Druhej rozmrazovne v Čiernej nad Tisou. Zasvätení vedia, že ide o tunely, kde sa v zimnom období rozmrazuje priamo vo vozňoch železná ruda, aby sa mohla preklaďať z vozňov rozchodu 1520 mm do vozňov s rozchodom 1435 mm. Zrekonštruovaná rozmrazovňa bude predĺžená o 93 metrov, čím sa zvýší jej kapacita o 170 tisíc ton na celkových 650 tisíc ton za sezónu. A v tuneloch budú vykonané výškové úpravy, takže sa tam už dostanú všetky vysokostenné vozne bez obmedzenia.

Rekonštrukcia Druhej rozmrazovne sa robí po vzore Tretej rozmrazovne, ktorá prešla rekonštrukciou pred siedmimi rokmi. To znamená aj s kvalitným izolačným oploštením, štyrmi tepelne izolovanými bránami a novými strojovňami na výrobu tepla umiestnenými nad strechou. Úspora merných nákladov na prevádzku, minimalizáciu strát tepla, zvýšenie efektivity rozmrazovania a jej ekologizáciu ako výhody azda netreba ani zdôrazňovať.

Oba súčasné rozmrazovacie tunely budú predĺžené z 303 na 396 metrov a namiesto doterajších štyroch strojovní na streche bude mať

rozmrazovňa päť – v kontajnerovom prevedení. Z tunelov budú ochladené spaliny s teplotou 60 °C nasávané kanálmi medzi koľajami potrubím späť do teplovzdušných agregátov, čo zabezpečí výkonnú rekuperáciu tepla.

Rekonštrukcia s dostavbou Druhej rozmrazovne je plánovaná od apríla do konca októbra tohto roku s rozpočtom 4,5 mil. eur. Z hľadiska majetkovoprávneho rozmrazovňu v minulom roku ako súčasť infraštruktúry prenajali ŽSR s právom stavby spoločnosti BTS ako jej budúcemu prevádzkovateľovi.

Pokiaľ ide o rozpracovanosť stavby, zdá sa, že do jej dokončenia už veľa nechýba. V septembri sa steny pôvodnej rozmrazovne a predĺženej časti oplošťovali izolačnými panelmi, na streche stáli strojovne, ktoré majú zabezpečovať cirkuláciu ohriateho vzduchu v tuneloch. Vo vnútri je vybetónované lôžko, na ktoré prídu koľaje. Na stavbe sa intenzívne pracuje, takže podľa investora bude do zimy Druhá rozmrazovňa pripravená na prísun vozňov.



Druhá rozmrazovňa dostáva v septembri oploštenie zo špeciálnych izolačných panelov.
In September the 2nd defrosting hall is being sheathed with special insulating panels.



Dokončená je aj hrubá stavba novej predĺženej časti rozmrazovne.
The construction of the new annexe to the defrosting hall is also completed.

Reconstruction of the 2nd defrosting hall

In April BTS launched the full reconstruction of the 2nd defrosting hall in Čierne nad Tisou. The insiders know it is composed of two tunnels in which iron ore loaded on wagons is defrosted directly so it can be transshipped from 1520 mm gauge wagons to 1435 mm gauge wagons. The reconstructed defrosting hall will be extended by 93 metres, thus increasing its capacity by 170 thousand tonnes to 650 thousand tons per season in the aggregate. Besides, height modifications will be carried out in the tunnels so that all high-sided wagons can get inside without any restrictions.

The reconstruction of the 2nd defrosting hall follows the example of the 3rd defrosting hall, which was reconstructed seven years ago. This means including a premium-quality insulating sheathing, four thermally insulated gates, and new engine rooms located above the roof to generate heat. Unit operating cost savings, heat loss minimisation, enhanced defrosting efficiency and ecologisation perhaps do not need to be emphasised as the advantages.

The existing defrosting tunnels will be extended from 303 metres to 396 metres, and in place of the existing four engine rooms on the roof

of the defrosting hall, there will be five engine rooms in container-like design. Cooled waste gases with a temperature of 60 °C will be sucked out of the tunnels through the channels located between the tracks back into the hot-air aggregates, which will secure a high heat recuperation efficiency.

The reconstruction of the 2nd defrosting hall, including making an annexe thereto, is planned to be realised from April 2016 until the end of October 2016, with a budget of EUR 4.5 million. In terms of proprietary rights, the defrosting hall, which is part of the infrastructure owned by ŽSR, was leased to BTS as its future operator, along with the right of construction.

As to the progress in the reconstruction works, they appear not to be far from completion. In September the walls of the original defrosting hall and those of the annexe were sheathed with insulation panels, and on the roof there were the machine rooms built to secure the circulation of heated air in the tunnels. Inside the defrosting hall there is a concrete bed on which tracks will be laid. The reconstruction is progressing rapidly, so the investor supposes that the 2nd defrosting hall will be ready to house wagons by the time the winter comes.

Výzvy roku 2017 pre služby údržby a opráv ŽKV a nová stratégia cien

V roku 2016 sa ZSSK CARGO zúčastnila na významných medzinárodných výstavách so zameraním na železničné koľajové vozidlá, ich údržbu a opravy. Počas tohtoročnej medzinárodnej výstavy Czech raildays v Ostrave svoje služby prezentovala aj prostredníctvom mobilného servisu, ktorý sa stretol s veľkým záujmom.

Praktické ukážky potvrdili aknosť a flexibilitu opravárenských zásahov priamo pri vozni, prípadne pri rušni. V rámci marketingových aktivít prebehli pracovné stretnutia so zákazníkmi a partnermi aj počas aprílovej výstavy TRANSRUSSIA v Moskve a tiež počas najvýznamnejšej výstavy v oblasti koľajových vozidiel INNOTRANS 2016 v septembri v Berlíne. V súčasnosti úsek služieb ŽKV pracuje na zatraktívnení svojej web stránky, ktorú považuje za dôležitý komunikačný kanál so zákazníkmi a partnermi. Úsek služieb ŽKV prostredníctvom obchodných zástupcov poskytuje voľné kapacity externým zákazníkom. V súčasnosti pripravuje stratégia cien, ktorá zákazníkom predstaví na októbrovej konferencii Obchodný rok 2017.

Na stretnutiach so zákazníkmi pred koncom roka bude „opravárenská divízia“ ZSSK CARGO zbierať údaje na pravidelné hodnotenie spokojnosti s jej službami. Cieľom je pozorne počúvať požiadavky a želania zákazníkov, aby bola výsledná ponuka opravárov dostatočne atraktívna. Okrem tradičných služieb – bežných opráv, periodickej údržby, technických prehliadok je záujem ešte vo väčšej miere poskytovať služby mobilného servisu ako aj služby nehodových pomocných prostriedkov.

Medzi výzvy úseku služieb ŽKV v roku 2017 patria:

- vzdelávanie zamestnancov,
- posúdenie požiadaviek na certifikáciu podľa VPI (Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten),
- posúdenie možnosti sledovania údržby vozňov v závislosti od ubehnutých kilometrov,
- vydanie novej verzie predpisu Systém údržby nákladných vozňov,
- realizácia požiadaviek na technické a technologické vybavenie dielní,
- vytvorenie špecializovaných pracovísk na opravu komponentov,
- príprava na zmenu trakčného napájacieho systému.

**Ing. Miroslav BUC
úsek služieb ŽKV**

Challenges for 2017 for repairing and new pricing strategy

In 2016 ZSSK CARGO took part in major international exhibitions focusing on the rolling stock, their maintenance and repair. During this year's international exhibition Czech Raildays in Ostrava, the company presented its mobile service, which met with a high interest.

Practical examples confirmed the agility and flexibility of repair interventions directly on the wagon or locomotive. Within marketing activities, working meetings with customers and partners took place also during the April trade shows TRANSRUSSIA in Moscow and also during the most important exhibition in the field of rolling stock INNOTRANS 2016 in September in Berlin.

Currently, the Rolling Stocks Services Division (RSSD) is working to increase the attractiveness of its website, which we consider a major channel of communication with our customers and partners. The RSSD provides, through its sales representatives, spare capacities to external customers. Currently, we are preparing the new pricing strategy, which will be presented to our customers at the Trade Year 2017 conference in October.

ZSSK CARGO's "repair division" will be collecting data for a regular assessment of satisfaction with its services from its customers before the end of the year. The aim is to carefully listen to the demands and desires of customers, so that the resulting offer of repairs is sufficiently attractive. In addition to traditional services - routine repairs, periodic maintenance and technical inspections - customers are interested to a greater extent in mobile service as well as service of accident aids.

RSSD's challenges for 2017 are:

- training of employees
- assess certification requirements pursuant to VPI (Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten),
- assess the possibility of tracking the maintenance of wagons depending on the travelled kilometres
- issue a new version of the Freight Wagons Maintenance System regulation
- meet requirements for technical and technological equipment in workshops
- create specialized workplaces for repairing components
- preparation for the change of the traction power supply system

Miroslav BUC

Rolling Stock Services Division



Úsek služieb ŽKV promoval svoje služby aj na septembrovom svetovom veľtrhu Innotrans v Berlíne, kam sa zišla špička európskeho a svetového železničného priemyslu, dopravcov a poskytovateľov služieb v železničnej doprave. The Rolling Stock Services Division also promoted its services at the Innotrans international trade fair held in Berlin in September, where the leading European and global railway companies, carriers and service providers met.

Dielne ZSSK CARGO obstáli v auditoch spoločnosti Cargo Wagon a NACCO

Koncom augusta 2016 uskutočnila spoločnosť Cargo Wagon, a. s., externý audit pracovísk údržby a opráv ŽKV ZSSK CARGO. Cieľom bolo preveriť dielne, v ktorých ZSSK CARGO poskytuje údržbu a opravy vozňov prenajatých od spoločnosti Cargo Wagon (CW). V zmysle vzájomnej zmluvy spred roka a transakčnej dokumentácie ide o 8 216 vozňov.

Predmetom auditu bolo preverenie procesov vykonávania revíznych opráv dvojkolesí CW. ZSSK CARGO prostredníctvom Úseku služieb ŽKV realizuje na uvedených vozňoch výkon ECM (Subjekt zodpovedný za údržbu). V rámci periodickej údržby je na vozňoch uplatňovaný



Zástupcovia spoločnosti Cargo Wagon sa v Opravovni vozňov Bratislava zaujímali o proces sústruženia na podúrovňom sústruhu, ktorý umožňuje reprofiláciu bez vývázu ako aj vo vyviahnanom stave.

Representatives of Cargo Wagon at the Wagons Repair Workshop Bratislava were interested in the process of lathing on an underfloor wheelset lathe facilitating the reprofilation of wheelsets, whether or not dismantled.

predpis Systém údržby nákladných vozňov (SÚNV). V súčasnosti dielne ZSSK CARGO disponujú pracoviskami na revíziu dvojkolesí, na ktorých je možné vykonávať vizuálnu a rozmerovú kontrolu, ďalej sústruženie dvojkolesí, ako aj opravy ložiskových skriň a ložísk a podobne. Pre úplnosť dodajme, že dielne ZSSK CARGO v súčasnosti nedisponujú zariadením na demontáž a montáž monoblokov a náprav (lisovanie). Uvedené činnosti dielne realizujú dodávateľsky.

V rámci auditu boli postupne preverené pracoviská v Štúrove, v Čiernej nad Tisou, v Košiciach, v Žiline a v Bratislave. Audit bol realizovaný počas bežnej prevádzky dielní, takže zástupcovia spoločnosti CW videli vykonávanie opráv vozňov a dvojkolesí priamo v praxi. Výstupom auditu je potvrdenie kompetentnosti dielní ZSSK CARGO pre realizáciu opráv dvojkolesí jej dcérskej spoločnosti Cargo Wagon.

Audit NACCO

Začiatkom októbra 2016 sa v opravovniach nákladných vozňov Bratislava a Žilina ZSSK CARGO uskutočnil zákaznícky audit spoločnosti NACCO, ktorá patrí do spoločnosti CIT. Predmetom auditu bolo preverenie možnosti realizácie reprofilácie jazdnej plochy dvojkolesí na vozňoch vo vlastníctve NACCO v dielňach ZSSK CARGO. Práve sústruženie je nástrojom na zrýchlenie opráv vozňov, čím dôjde k eliminácii odstavenia vozňov z prevádzky a tiež výluk z nájomného za vozne. Auditu sa zúčastnili experti NACCO na dvojkolesia, ako aj partner zo spoločnosti Rail Cargo Operator (RCO). V rámci auditu došlo k nastaveniu komunikačnej matice, ako aj k definovaniu rozsahu dokumentácie, ktorú požaduje NACCO od dielne po vykonaní opravárenského zášahu. Výstupom auditu bude vydanie súhlasu na reprofiláciu dvojkolesí NACCO v dielňach ZSSK CARGO.

Ing. Miroslav BUC
úsek služieb ŽKV

ZSSK CARGO's workshops successfully passed the audits of Cargo Wagon and NACCO

At the end of August 2016, Cargo Wagon, a. s., performed an external audit of the maintenance and repair workplaces of ZSSK CARGO Rolling Stocks. The aim was to examine the workshops, in which ZSSK CARGO provides maintenance and repair of wagons leased from Cargo Wagon (CW). Pursuant to the mutual contract from a year ago and the transaction documentation they are 8,216 wagons.

The subject of the audit was to review processes of performing revision repairs of CW's wheelsets. ZSSK CARGO performs, through the Rolling Stocks Services Divison, ECM services on those wagons (subject responsible for maintenance). Within periodic maintenance, the Freight Wagons Maintenance System (FWMS) regulation is applied on wagons. At present, ZSSK CARGO workshops include workplaces for the revision of wheelsets, on which it is possible to perform a visual and dimensional check, lathing wheelsets, as well as repairs of bearings and bearing casings and the like. To be complete, let me add that the removal and mounting of the axle (pressing) is performed as a supplier. The audit was performed in workplaces in Štúrovo, Čierna nad Tisou, Košice, Žilina and Bratislava. The audit was carried out during normal operation of workshops, so representatives of CW saw performing

repairs of wagons and wheelsets directly in practice. The result of the audit is the certificate of competence of ZSSK CARGO's workshops for performing repairs of wheelsets for its subsidiary Cargo Wagon.

Audit of NACCO

Early in October 2016 customer's audit of the company NACCO belonging to the company CIT, took place in ZSSK CARGO freight wagons workshops in Žilina and Bratislava. Audit's object was verification of possibility to carry out reprofiling of running surface of wheel sets at wagons in NACCO's possession in ZSSK CARGO workshops. Lathing is the right instrument for acceleration of repair of wagons. The elimination of putting wagons out of operation and interruptions wagons rental occur thanks to this fact. Experts on wheel sets from NACCO and partners from Rail Cargo Operator participated in audit. Within audit communication scheme was set up. It was also defined the range of communication required by NACCO from the workshop after the realization of repair. Audit's output will be the issuing of approval for reprofiling of NACCO's wheel sets in ZSSK CARGO workshop.

Ing. Miroslav BUC
Rolling Stock Services Division

Chceme byť lídrom v znižovaní hluku

ZSSK CARGO je vzhľadom na prepravné výkony najväčším prevádzkovateľom nákladných vozňov na Slovensku. Zároveň je najväčším subjektom zodpovedným za údržbu (ECM). Zo súčasného vozňového parku spoločnosti splňa legislatívnu v oblasti technických špecifikácií infraštruktúry - TSI NOI (hluk) 550 vozňov – ide o vozne vyrobene v súlade s požiadavkami TSI WAG a TSI NOI, ktoré sú vybavené K-klátikmi.

Problematika znižovania hluku je vyriešená pri novo vyrobených vozňoch, keďže všetky musia splňať požiadavky príslušných TSI WAG a TSI NOI. Vzhľadom na finančné možnosti jednotlivých spoločností je schodnejšia hoci len dočasná cesta dosiahnutia hlukových limitov v prestrojení súčasného vozňového parku na LL klátiky.

ZSSK CARGO svojou aktívou účasťou v projekte EuropeTrain a následným testovaním vozňov v prevádzke získalo cenné informácie ako aj skúsenosti v oblasti znižovania hluku. Vzhľadom na túto skutočnosť má ambíciu byť lídrom v riešení problematiky hluku v SR. Problematicu znižovania hluku rieši najmä z pohľadu:

- financovania vyvolaných nákladov na obstaranie brzdových klátikov,
- nákladov na prestrojenie vozňov,
- nákladov na sústruženie a opotrebenie dvojkolesí,
- bonusov a malusov za tiché, resp. hlučné vlaky.

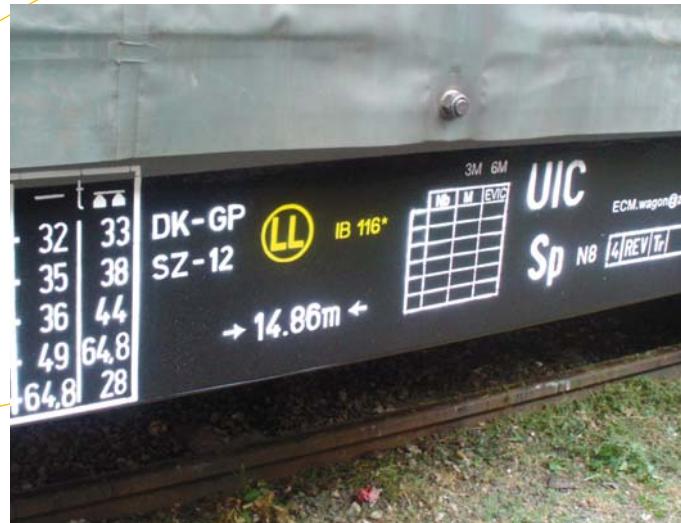
Preto spoločne s kvalifikovanými partnermi ŽSR/VVÚŽ a Žilinskou univerzitou v Žiline spoločnosť podala tohto roku žiadosť na schválenie európskeho projektu. Cieľom je definované rady a počty nákladných vozňov „prezut“ na LL klátiky a následne otestovať v prevádzke. Zámerom je testovať klátiky IB116* a C952-1. V rámci testovania s expertmi z VVÚŽ sa vykonajú merania hluku v prevádzke a tiež posúdia vlastnosti klátikov a monoblokov pri testovaní na testovacích zariadeniach Žilinskej univerzity v Žiline.

Záujmom je tiež vypracovať návrh pravidiel na implementáciu znižovania hluku v SR. Dĺžka projektu je nastavená na štyri roky.

Skúsenosti úseku služieb ŽKV pri znižovaní hluku

- od roku 2007 – účasť expertov ZSSK CARGO na medzinárodných seminároch organizovaných medzinárodnou železničnou úniou (UIC)
- 2010 - seminár MDVRR SR - aktívna účasť spojená s prezentáciou znižovania hluku v ZSSK CARGO
- ZVKV (Združenie vlastníkov koľajových vozidiel, SR) aktívna účasť na seminároch vrátane prezentácie skúseností ZSSK CARGO
- SPV (Združenie prevádzkovateľov vozňov, ČR) aktívna účasť na seminároch vrátane prezentácie skúseností ZSSK CARGO
- 2010 – 2012 aktívna účasť ZSSK CARGO na medzinárodnom projekte EuropeTrain. Súčasťou prevádzkovania špeciálneho vlaku bola doprava po území SR. Na vlak boli nasadené hnacie dráhové vozidlá ZSSK CARGO ako aj rušňový a vlakový personál. Prevádzka vlaku po SR bola následne vyhodnotená ako prevádzka bez chýb. EuropeTrain počas testovania najazdil viac ako 200 000 km na klúčových európskych tratiach.

Ing. Miroslav BUC
úsek služieb ŽKV



V súvislosti so zavedením LL klátikov bol potrebné schváliť pictogram a následne označiť každý vozň údajom o použitých klátikoch. V tomto prípade ide o vozne Rilns, ktorí je vybavení LL klátikmi IB116* a doteraz ubehol viac ako 70 tisíc km.
It was necessary to approve the pictograph in connection with the installation of LL brake blocks and afterwards to mark each wagon with information about used blocks. In this case it's wagon of Rilns series equipped with LL brake blocks IB116 which has run more than 70 thousand kilometres up to now.*

We want to be the leader in noise reduction

ZSSK CARGO is, regarding transport performances, the largest operator of freight wagons in Slovakia. At the same time, the company is the largest entity in charge of maintenance (ECM). Out of the existing rolling stock of the company, 550 wagons comply with the legislation in the field of technical specifications of the infrastructure - TSI NOI (Noise) - they are wagons manufactured in accordance with the TSI WAG and TSI NOI requirements, equipped with K-brake blocks.

The issue of noise reduction is met in newly manufactured wagons, since all of them must comply with the requirements of respective TSI WAG and TSI NOI. Given the financial possibilities of individual companies, a more feasible, although only a temporary, way is to meet noise limits by rebuilding the current rolling stock to LL blocks.

ZSSK CARGO, through its active participation in the EuropeTrain project and subsequent testing of wagons in operation, gained valuable information and experience in the field of noise reduction. The company's ambition is to be the leader in addressing the issue of noise in the Slovak Republic. Noise reduction issues are addressed especially from the viewpoint of:

- funding the costs incurred for the acquisition of brake shoes
- costs for rebuilding the wagons
- costs for lathing and wear and tear of wheelsets
- bonuses and maluses for silent or noisy trains

Therefore the company, together with qualified partners ŽSR/VVÚŽ (research and development institute of ŽSR) and the University of Žilina, filed an application for approval of a European project. The aim is change the defined series and amounts of freight wagons to LL blocks and subsequently test them in operation. The intention is to test IB116* and C952-1 blocks. Within testing with experts from VVÚŽ, noise measurements will be carried out in operation and the characteristics of blocks and monoblocks in testing in test facilities of the University of Žilina will be considered.

We are also interested in drafting rules for the implementation of noise reduction in Slovakia. The project duration is set at four years.

Ing. Miroslav BUC
Rolling Stock Services Division

Vozňov je dostatok

Vozňov park ZSSK CARGO prešiel v roku 2015 výraznou transformáciou, ktorá sa týkala zmeny vlastníckych vzťahov i počtu disponibilných vozňov.

V júli 2015 bola väčšia časť vozňového parku vo vlastníctve ZSSK CARGO odpredaná do dcérskej spoločnosti Cargo Wagon a späťne si ZSSK CARGO prenajíma vyše osematisíc vozňov. Pre naplnenie obchodných zámerov a hlavnej činnosti používa ZSSK CARGO ďalších 1 056 vlastných vozňov, ktoré sa z dôvodu obstarania na leasing nestali predmetom predaja a do portfólia disponibilných vozňov si prenajíma od iných subjektov cca 1770 vozňov.

Súčasný disponibilný park nákladných vozňov ZSSK CARGO bol optimizovaný na základe business plánu na počty a rady vozňov najviac využívaných v prepravách ZSSK CARGO. Možnosti prenájmu vozňov, ktorý je v pohľade činností ZSSK CARGO len sekundárnu činnosťou, sú preto vymedzené len na aktuálne nevyužívané vozne, ktoré môžu byť poskytnuté na krátkodobý prenájom.

Portfólio disponibilných vozňov tvorili k 30.6.2016 rady nákladných vozňov uvedené v tabuľke.

úsek prevádzky

Vozňov park ZSSK CARGO k 30.06.2016 / ZSSK CARGO wagon fleet as of 30 June 2016			
Eamos	350	Res	966
Eanos	696	Rils/Rilns/Rilhs	579
Eas	4665	Sampp	10
Es	54	Scmms	10
Faccs P	120	Sdgnss	60
Faccs-z	20	Sggmrss	100
Falls	270	Sgnss	166
Falns	200	Shimms	199
Gags	10	Shimmins	900
Gb*	5	Smmps	10
Habillns	150	Snps	125
Habbins	216	Sps	321
Hadgs modern.	85	Tdgns	80
Hbillns	20	U	50
Hbis	290	Uaaai*	3
Heirrs	15	Uadgs, Uaddgs	50
Hirrs	23	Zaces	200
Kbkks, Ks, Kbs	30	Zaes	410
Laas	40	Zas	60
Lgs	402		



There are enough wagons

In 2015 the ZSSK CARGO wagon fleet underwent a significant transformation involving the change of the proprietary relationships and of the numbers of available wagons.

In July 2015 most of the wagons owned by ZSSK CARGO were sold to its subsidiary Cargo Wagon, with more than eight thousand wagons being leased back to ZSSK CARGO. For the purpose of accomplishing its business intentions and conducting its core business, ZSSK CARGO makes use of another 1,056 own wagons, which have not been sold because of having been procured through a finance lease, and has leased roughly 1,770 wagons from other entities to broaden its portfolio of available wagons.

The currently available ZSSK CARGO wagon fleet has been optimised based on its business plan to match the numbers and series of wagons most often used by ZSSK CARGO to transport goods. ZSSK CARGO views the lease of wagons just as a secondary business activity, and so the possibilities for its wagons to be leased are limited only to unused wagons that may be leased on a short-term basis.

As of 30 June 2016, the available wagon portfolio consists of the series of wagons listed in the below table.

Služby na 358 miestach

Hlavnou činnosťou ZSSK CARGO je poskytovanie služby železničnej nákladnej prepravy. Pre zabezpečenie tejto služby má zriadené pracoviská prvého kontaktu, ktoré organizačne podliehajú pod sekciu prevádzky, prepravy a vozňovej služby.

Začiatok, resp. koniec prepravného reťazca poskytuje ZSSK CARGO v miestach podľa svojej ponuky, ktorá je zverejnená na internetovej stránke formou Tarify TR-6 – Zoznam staníc v SR Nákladná preprava. Ide o 358 miest - staníc v Slovenskej republike, pričom poskytovanie služby v zmysle obchodných podmienok je v nich rozdielne. Závisí od toho, či je toto miesto trvalo obsadené personálom, alebo sa služby v ňom poskytujú len prostredníctvom vlakovej čaty miestneho vlaku. Obsadených miest, kde ZSSK CARGO poskytuje službu je 99 a k týmto miestam je pridelených do atrakčného obvodu ďalších 259 miest.

Strediská prevádzky v staniciach s pracoviskami obsadenými zamestnancom poskytujú služby:

- prijatie a prvotné spracovanie objednávky prepravy, výber vozňa na požadovanú nakladku,
- prevzatie/ odovzdanie vozňa a zásielky zákazníkovi,
- uzavorenie/ ukončenie prepravnej zmluvy, kontrola skutočného stavu zásielky,
- obsluha manipulačného miesta zákazníka – ide o obsluhu miest v stanici, ktoré slúžia pre tento účel (všeobecné nakládkové a vykládkové koľaje), ale môže ísť aj o vlastné dráhy zákazníkov, tzv. vlečky vrátane vykonania požadovaných posunujúcich prác.

V miestach, ktoré nie sú obsadené zamestnancom vlakové čaty vykonávajú:

- prevzatie/ odovzdanie vozňa zákazníkom,
- obsluhu manipulačných miest.

Okrem týchto hlavných činností poskytujú aj doplnkové služby, ktoré si zákazníci vedia dohodnúť samostatnou zmluvou ako je zisťovanie hmotnosti na koľajovej váhe, spracovanie prepravného dokladu za zákazníka, úprava naloženého tovaru, rôzne služby špedičného

charakteru ako aj služby v oblasti plnenia colných predpisov a predpisov štátnej správy za zákazníka.

Počas procesu prepravy vstupuje do jeho priebehu mnoho faktorov, ktoré nie je možné dopredu predvídať a z toho dôvodu zamestnanci stredísk prevádzky riešia v spolupráci so zákazníkmi aj mimoriadnosť, aby mohlo dôjsť k ukončeniu prepravnej zmluvy vo vzájomnej spokojnosti. Ak je to potrebné, zabezpečujú úpravu nákladu, prekládku tovaru do iného, náhradného vozňa, zisťovanie stavu zásielky pri nepredvídanych zásahoch do zásielky, úkony nevyhnutné pre presmerovanie zásielky do iného miesta určenia, jej odovzdanie inému prijímateľovi, ako aj iné zmeny požadované zákazníkom.

úsek prevádzky



Services at 358 points

ZSSK CARGO's core business is to provide the rail freight transport service. To ensure that service, it has established points of first contact which organisationally come under the Operation, Transport and Wagon Service Section.

The beginning and the end, respectively, of the ZSSK CARGO transport chain are set up at the points according to its offer published on the internet in the form of Tariff TR-6 – List of Stations in the SR for Freight Transport. These are 358 points - stations in the Slovak Republic, while the provision of the service at those points varies. It depends on whether a particular point is staffed permanently or the services at that point are only provided by the local train crew. There are 99 staffed points where ZSSK CARGO provides the service, with another 259 points being deployed within the attraction circuit.

The operation centres at stations with staffed workplaces provide the following services:

- acceptance and initial handling of a transport order, selecting a wagon for the goods requested to be loaded,
- handing/taking over a wagon and its load to/from the customer,
- conclusion/termination of a contract of carriage, checking the actual state of the wagonload,
- serving the customer's handling point – this means serving the points at the station which are designed for such a purpose (normal loading and unloading tracks), but these can also be the customers'

own tracks - so-called sidings including the performance of the requested shunting operations.

At those points which are unstaffed the train crews perform the following:

- handing/taking over a wagon to/from the customer,
- serving the handling points.

In addition to those core business activities, they also provide additional services as individually agreed with the customers on a contractual basis, such as weighing on track scales, processing the transport document for the customer, modifying the loaded goods, various forwarding services, as well as services to meet the requirements of customs and state administration regulations for the customer.

The course of the transport process is influenced by a number of factors that cannot be foreseen and, therefore, the operation centre staff, in collaboration with customers, also deal with extraordinary situations so as to terminate the contract of carriage to the satisfaction of both parties. If necessary, they make modifications to the wagonload, reload the goods to another replacement wagon, check the condition of the wagonload after it was unexpectedly interfered with, take the necessary actions to reroute the consignment to another place of destination and to hand it over to another consignee, as well as make any other changes as requested by the customer.

Operations Division

**ŠPEDIČNÉ A ZAHRANIČNÉ FIRMY/
FORWARDERS AND FOREIGN
UNDERTAKINGS**

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

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

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

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

REGIÓN/REGION KOŠICE

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

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

REGIÓN/REGION ZVOLEN

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

REGIÓN/REGION ŽILINA

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

REGIÓN/REGION BRATISLAVA

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

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

**INTERMODÁLNA PREPARAVA/
INTERMODAL TRANSPORT**

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

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

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

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

**PREPRAVA MIMORIADNYCH ZÁSIELOK/
EXCEPTIONAL TRANSPORT**

Ing. Matúš KANDRÍK
tel.: +421 55 229 5371
mob.: +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
mob.: +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 Lvov
tel.: +380 32297 1198
fax: +380 32297 1198
mob: +380 954 786 565
e-mail: gzcargo.lviv@gmail.com

**ZSSK CARGO**