



*So zmenami na liberalizovanom trhu sa treba neustále vyrovnávať*  
*Changes in the liberalised market constantly need to be dealt with*

**Hutníctvo je motorom železnice**  
**Metallurgy is a driving force in railway transport**

**10 rokov BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA**  
**BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA 10th anniversary**

ZSSK CARGO

# BUSINESS

2/2017

# Editoriál / Editorial



Vážení obchodní partneri,

situácia na železničnom prepravnom trhu sa neustále mení a vyvíja a na tieto zmeny musí reagovať aj Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., ako dopravca. Pri plánovaní prepráv a výkonov už nemožno vychádzať z predpokladu stability v dlhších časových horizontoch. Na jednej strane je to pri takej veľkej spoločnosti ako ZSSK CARGO nevyhoda, pretože svoje kapacity nemôže plánovať na krátke obdobia. To sme videli v rokoch 2008 a 2009, keď udrela kríza a výkony firmy spadli o tretinu. Na druhej strane zmeny v prepravných požiadavkách môžu byť príležitostou v získavaní nových zákaziek, hľadaní nových prepráv a ponuke služieb novým partnerom. Stále pritom platí, že pre ZSSK CARGO sú kľúčovými partnermi hutnícke podniky s obrovskými vstupmi surovín na výrobu ocele i výstupmi ich produkcie. Hutnícky priemysel už roky tvorí dve tretiny výkonov našej spoločnosti. To však neznamená, že by menší zákazníci neboli pre Cargo zaujímaví. Naopak, podporujeme ako jediný železničný dopravca v SR celosietový systém prepravy tovaru formou takzvaných jednotlivých vozňových zásielok. Je to nákladný biznis, pretože zbierame záťaž v menších staniciach po celom Slovensku, následne vozne zväžame do väčších staníc, kde ich zasa zoradujeme do diaľkových vlakov. Napriek tomu sa tohto produktu nechceme vzdať, ale ho naopak rozvíjať, pretože veríme v silu a budúcnosť železničnej nákladnej dopravy aj pri menších zásielkach na kratšie vzdialenosť. Čo je súčasť segmentu trhu, ktorý už dávnejšie

obsadila cestná doprava, no často len za cenu nepríjemných negatívnych dopadov na ekológiu, zdravie ľudí či bezpečnosť na cestách. Preto si dovolím tvrdiť, že každá preprava je pre ZSSK CARGO dôležitá, nech už ide hoci len o jediný vozeň. A preto ku každému zákazníkovi, aj k tým menším, pristupujeme rovnako zodpovedne a ústretovo a snažíme sa im vyhovieť v ich predstavách a požiadavkách na kvalitnú, rýchlu, bezpečnú i cenovo výhodnú prepravu tovaru.

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

Dear business partners,

the situation on the rail freight market is constantly changing and evolving, and Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., as a carrier must also respond to these changes. When planning transport volumes, one can no longer rely on the assumption of stability over long time horizons. On the one hand, it is a disadvantage for such a large company like ZSSK CARGO because it cannot plan its capacities for short periods. We saw this in 2008 and 2009, when the crisis hit and the company's transport volumes fell by a third. On the other hand, changes in the transport requirements can be an opportunity to get new orders, find new shipments, and offer services to new partners. However, it is still true that metallurgical companies with both huge inputs of raw materials for steel production and outputs of their production are key partners for ZSSK CARGO. Two-thirds of our company's transport volumes have been made up of shipments for the metallurgical industry for years. This does not, however, mean that small customers are of no interest to ZSSK CARGO. On the contrary, we are the only rail carrier in Slovakia that supports the countrywide system of the transport of goods in the form of the so-called single wagonloads. It is a costly business because we collect wagonloads in small stations all over Slovakia, then we move the wagons to large stations, where they are marshalled to form long-distance trains. Nevertheless, we are not about to give up this product, but instead we want to develop it because we believe in the strength and future of rail freight even in the case of small shipments over short distances. This is the market segment that has been occupied by road transport for quite a long time, but often only at the cost of unpleasant negative impacts on the environment, human health or

road safety. Therefore, I would like to say that every shipment is important for ZSSK CARGO, even though it is only a single wagon. And that is why, each customer, even a small customer, should be treated by us with equal responsibility and respect, and we should strive to meet their expectations and requirements for high-quality, fast, safe and cost-effective transport of goods.

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

**So zmenami na liberalizovanom trhu sa treba neustále vyrovnávať**  
**Changes in the liberalised market constantly need to be dealt with**

**4**

**Pozitívny nárast v komodite stavebniny**  
**Increase in the commodity of building materials**

**6**

**Hutníctvo je motorom železnice**  
**Metallurgy is a driving force in railway transport**

**8**

**V TKD Dobrá od júna pravidelne prekladajú priame kontajnerové vlaky z Číny**  
**CTT Dobrá is now regularly transshipping direct container trains from China as of June**

**10**

**Okrúhle jubileum BTS**  
**BTS's 10th anniversary**

**12**

**Manažéri vybraných prepráv**  
**Managers of selected shipments**

**15**

**Rizikový manažment je jeden z najmodernejších princípov firemného riadenia**  
**Risk management is one of the latest corporate governance principles.**

**16**

**Na pol roka zapožičaný Vectron**  
**Vectron loaned for half a year**

**18**

**Transport Logistic 2017: Digitálna budúcnosť bez hraníc**  
**Transport Logistics 2017: Digital future without boundaries**

**20**

**Pred sedemdesiatimi rokmi prišiel do Čiernej nad Tisou prvý širokorozchodný vlak z Čopu**  
**The first broad-gauge train arrived at Čierna nad Tisou from Chop seventy years ago**

**22**

**Inovatívne riešenia sú IN**  
**Innovative solutions are IN**

**26**

**Líder v oblasti znižovania hluku**  
**Leader in noise reduction**

**27**

**Údržba a opravy už podľa novej normy ISO 9001:2015**  
**Maintenance and repairs already according to the new ISO 9001:2015 standard**

**27**



Vydáva Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., Bratislava. Vychádza dvakrát za rok. Adresa redakcie: Puškinova 3, 040 01 Košice, e-mail: redakcia@zscargo.sk.  
Šéfredaktor: Mgr. Ladislav Jandošek, telefón +421 55 229 3206.

Snímka na titulnej strane Timotej Gruchalák. Snímky vo vnútri čísla: Ing. Ivan Nedeliak, PhD. (4-5, 7, 15, 18-19), Pavel Zavacký (8, 24), Timotej Gruchalák (16-17),  
Ing. Marcel Baltiár (18), Peter Dirga (19), BTS (12, 13) a archív redakcie. DTP a tlač: DMC, s. r. o., Šurany. Číslo 2/2017 vychádza 23. októbra 2017.

# So zmenami na liberalizovanom trhu sa treba neustále vyrovnávať

Ešte je príliš skoro na komplexné hodnotenie roku 2017 z obchodného pohľadu, avšak aj uplynulých osem mesiacov nám poskytuje určitý pohľad. Preprava je záležitosť živá, nikdy nemôžeme povedať, že ak je situácia v danom časovom období priaznivá, bude priaznivá stále a môžeme byť spokojní.

Pomery na prepravnom trhu sa neustále menia, či už je to z dôvodov vývoja slovenskej, resp. svetovej ekonomiky, zmien tovarových tokov, politickej situácie, legislatívnych opatrení alebo vplyvom konkurenčného boja na liberalizovanom trhu železničnej nákladnej prepravy. Tieto zmeny pocítuje aj ZSSK CARGO a musí sa s nimi vyrovnávať.

Pri hodnotení prepravných výkonov musíme mať vždy na mysli vysokú závislosť ZSSK CARGO na stave oceliarskeho priemyslu na Slovensku, v Európe i vo svete. Až dve tretiny objemu prepraveného tovaru predstavujú prepravy súvisiace s týmto odvetvím hospodárstva, či už ide o prepravu vstupných surovín alebo produkcie.

## Turbulencie v hutníctve

Ostatné roky práve sektor oceliarskeho priemyslu zažíva veľmi turbulentné obdobie. V roku 2015 sme po priaznivom prvom polroku zažívali dramatický pokles prepravných požiadaviek hutníckych podnikov v dôsledku prebytku lacnej čínskej ocele na svetových i európskych trhoch. Rok 2016 prebiehal rovnako v znamení obrovských výkyvov prepráv pre hutníctvo, avšak v obrátenom poradí, po slabom prvom polroku sa postupne výkony pre hutníctvo dostávali na obvyklú úroveň. A v tomto trende sa začína aj rok 2017. Treba



## Changes in the liberalised market constantly need to be dealt with

*It is still too early for a comprehensive evaluation of the year 2017 from a commercial point of view, but the past eight months give us some insight. Transport is a living matter, we can never say that if the situation is favourable in a given period of time, it will still be good and we can be satisfied.*

The conditions in the transport market are constantly changing, whether due to the development of the Slovak or global economy, changes in the flows of goods, the political situation, legislative measures or due to the competitive struggle on the liberalised rail freight market. ZSSK CARGO also feels such changes and has to deal with them.

When assessing the transport volume, we must always bear in mind ZSSK CARGO's high dependence on the condition of the steel industry in Slovakia, Europe and in the world. Almost two thirds of the transported goods represent shipments for this sector, whether these are shipments of raw materials or of products.

## Turbulences in metallurgical industry

Over the past few years, the steel industry has been experiencing a very turbulent period. In 2015, after favourable first six months, we experienced a dramatic decline in the transport demand of metallurgical enterprises due to oversupplies of cheap Chinese steel in the European and global markets. Likewise, the year 2016 saw huge fluctuations in

shipments for the metallurgical industry, but in reverse order, when after weak first six months the volumes of goods transported for the metallurgical industry reverted to their usual level. And the beginning of 2017 also continued this trend. It should, however, be noted that ZSSK CARGO would need a larger number of freight wagons of some classes and more engine drivers to cope with the demanding transport tasks.

## Still in line with the plan

For the first eight months of this year the company transported more than 23 million tonnes of goods, which is a value at the planned level and which is almost 300,000 tonnes more than for a comparable period of the last year. The most significant increase was seen in the commodity of building materials (+ 390 thousand tonnes). This commodity grew in domestic transport – particularly in the transport of slag and quartzite, in the import of quartzite, and especially in exports, where a decline in the export of dolomite to the Czech Republic was offset by the export of cement to Hungary. The most significant decrease was recorded in intermodal transport (- 112 thousand tonnes), mainly because of a foreign operator starting to make shipments on its own. In most of the other commodities, ZSSK CARGO reached a slight year-over-year increase.

## Timber and coal

For several years, we have been affected by the consequences of the

však povedať, že pre zvládnutie náročných prepravných úloh by aktuálne ZSSK CARGO potrebovala väčší počet niektorých radov nákladných vozňov a viac rušňovodičov.

### Zatiaľ podľa plánu

Za obdobie prvých ôsmich mesiacov tohto roka spoločnosť prepravila viac ako 23 miliónov ton tovaru, čo je hodnota na úrovni plánu a o takmer 300 tisíc ton viac ako za porovnatelné obdobie minulého roka. Najvýznamnejšie

navýšenie naznamenala komodita stavebniny (+ 390 tis. ton). Uvedená komodita rásťla vo vnútroštátnej preprave - najmä trosky a kremenza, v dovoze kremenza a hlavne vo vývoze, kde bol pokles vývozu dolomitu do Českej republiky kompenzovaný vývozom cementu do Maďarska. Najvýznamnejší pokles nastal v intermodálnej preprave (- 112 tis. ton), najmä z dôvodu začiatku prepráv zahraničného operátora v jeho vlastnej rézii. Vo väčšine ostatných komodít Cargo dosiahlo mierny medziročný nárast.



### Drevo a uhlí

Už niekoľko rokov sa nás dotýkajú dôsledky situácie na Ukrajine, či už formou sankcií Európskej únie voči Ruskej federácii, alebo napríklad aj legislatívnych opatení Ukrajiny obmedzujúcich vývoz dreva z ich krajiny. Slovenskí dovozcovia sú nútení hľadať iné zdroje tejto komodity a nahradzať výpadky prepráv dovozom suroviny z iných krajín. Keď už spomíname drevo, medziročné objemy mierne narástli, avšak prišlo k zmenám prepravných tokov. Vnútroštátna preprava pre slovenský drevo spracujúci priemysel klesá a naopak, rastie dovoz, tranzit i vývoz, príčom pokračuje rast objemov smerom na Balkán na úkor smerovania do Rakúska.

Realizácie prepráv v komodite uhlia sa v celkových číslach dostali sice nad úroveň minulého roka, ale to neznamená, že môžeme byť spokojní. Vnútroštátna preprava sa neplní pre geologické problémy limitujúce ťažbu, tranzit poklesol z dôvodu opäťovného prechodu niektorých prepráv k inému dopravcovi. Uvedené poklesy boli nahradené a prekročené nárastom prepráv uhlia v dovoze, najmä pre slovenské hutníctvo.

### Celoplošný systém prepravy tovaru

Rok 2017 znamenal pre ZSSK CARGO aj získanie nových a významných prepráv, najmä v komodite stavebniny. Stále chceme byť na slovenskom prepravnom trhu platným dopravcom, ktorý je schopný naprijať požiadavky zákazníkov. Snažíme sa vytvárať pre zákazníkov také podmienky, aby sme v maximálnej miere udržali existujúce prepravy, ale aj získali nové. Naďalej podporujeme ako jediný železničný dopravca v SR celoplošný systém prepravy tovaru formou jednotlivých vozňových zásielok. V uvedenej službe vidíme potenciál pre presúvanie nových objemov z cesty na železnici. Napriek tomu, že o tento technologicky i nákladovo najnáročnejší produkt viacerí dopravcovia strácajú záujem, naša spoločnosť chce v ňom pokračovať a chce ho rozvíjať. Tomu prispôsobujeme nielen obchodnú a cenovú politiku, ale aj technicko – technologickú základňu s cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť voči cestnej doprave.

### Spoľahlivý článok logistiky

Rozvíjame rôzne formy spolupráce aj s inými železničnými operátormi, po kial dokážeme dosiahnuť výhodnosť pre všetky zúčastnené strany. Môžeme tak zabezpečiť pri konkrétnych prepravách zníženie nákladov, napr. minimálnizovaním prázdných behov vozňov, alebo efektívnejším využitím rušnov, a tým získať nové prepravy, resp. uspiť v náročných výberových konaniamach. Za mimoriadne dôležité považujeme aj stabilizovanie strategických prepráv formou viacročných kontraktov s presne stanovenými podmienkami. Iba tak je možné nastaviť správne technicko – technologickej i ľudské kapacity a vhodne použiť investície do vozňového a rušňového parku. V nasledujúcom roku 2018 budeme pokračovať v našej snahe stať sa dôveryhodným partnerom našich zákazníkov a spoľahlivým článkom ich logistiky.

Ing. Jaroslav DANIŠKA  
člen predstavenstva

a riaditeľ úseku obchodu ZSSK CARGO

situation in Ukraine, whether in the form of sanctions imposed by the European Union against the Russian Federation or, for example, Ukraine's legislative measures restricting the export of timber from their country. Slovak importers are forced to look for other sources of this commodity and to replace the missing shipments by imports of timber from other countries. As regards the timber, it should be mentioned that year-on-year volumes have grown slightly, but there have been changes in transport flows. The volume of domestic transport for the Slovak wood processing industry has been declining and, on the contrary, imports, transit and exports have been rising, while the growth of volumes of goods transported to the Balkans continues to the detriment of shipments directed to Austria.

Although the volume of coal shipments has surpassed the last year's level in total figures, this does not mean that we can be satisfied. Domestic transport goals have not been met for geological problems limiting mining, transit has fallen due to some shipments being again taken over by another carrier. These declines have been offset and surpassed by an increase in coal imports, especially for the Slovak metallurgical industry.

### Countrywide system of the transport of goods

In 2017, ZSSK CARGO also managed to gain new significant transport orders, especially in the commodity of building materials. We still want to be a prominent carrier on the Slovak transport market that is able to meet the customers' requirements. Therefore, we endeavour to create such conditions for our customers as not only to maintain the existing transport orders, but also to gain new ones. We are the only rail carrier

in Slovakia that still supports the countrywide system of the transport of goods in the form of single wagonloads. We see this service as having potential for moving new volumes of goods from road to rail. Although a number of carriers are no longer interested in this costly and technically demanding product, our company is determined to continue providing it and to develop it. Therefore, we have adjusted to such determination not only our sales and pricing policy but also our technical and technological base with a view to becoming more competitive vis-a-vis road transport.

### Reliable link in the logistics chain

We develop various forms of cooperation with other operators where it is beneficial for all the parties involved. This way it is possible for us to reduce the costs of specific shipments, for example by minimising empty runs of wagons, or by a more efficient use of locomotives, and thus to get new transport orders or to succeed in tough tenders. Stabilising strategic shipments through multi-year contracts with precisely defined terms is also considered very important by us. This is the only way how to set up the technological and HR capacities correctly and to invest in the wagon and locomotive fleets adequately.

In the following year 2018, we will continue our efforts to become a trustworthy partner for our customers and a reliable link in the logistics chain.

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

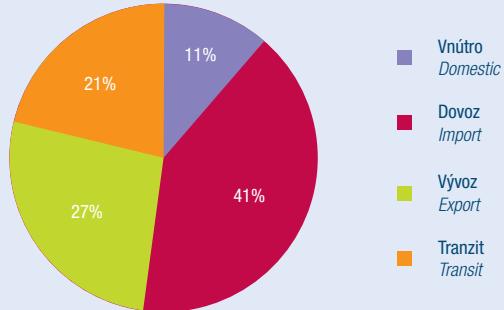
# Pozitívny nárast v komodite stavebniny

**Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) prepravila za 8 mesiacov roku 2017 viac ako 23 miliónov ton tovaru. Skutočne prepravený objem kopíruje plán, nárast je len veľmi mierny (+0,02 %) a medziročne je nárast o viac ako 277 tisíc ton (+1,2%).**

Vo vnútrosťnej preprave spoločnosť zaznamenala najväčší medziročný nárast v komodite stavebniny (+85 tis. ton – preprava pre ferozliatnársky podnik), najväčší medziročný pokles v komodite uhlie (-132 tis.

Komodita/ Commodity	1-8/ 2016	1-8/ 2017	Rozdiel/ difference 17 – 16	% zmena/ difference
Nešpecifikované <i>Non-specified</i>	574 285	548 747	-25 538	-4,4%
Chémia <i>Chemical products</i>	1 496 069	1 449 909	-46 159	-3,1%
Drevo <i>Timber</i>	1 577 596	1 625 621	48 025	3,0%
Potraviny <i>Foodstuffs</i>	153 227	193 457	40 230	26,3%
Stavebniny <i>Building materials</i>	1 954 287	2 340 098	385 812	19,7%
Kovy <i>Metals</i>	3 392 174	3 422 785	30 611	0,9%
Ropné výrobky <i>Petroleum products</i>	1 670 761	1 722 868	52 107	3,1%
Uhlie <i>Coal</i>	2 951 950	2 959 799	7 850	0,3%
Železná ruda <i>Iron ore</i>	8 422 750	8 318 829	-103 921	-1,2%
Intermodálna preprava <i>Intermodal transport</i>	874 966	763 072	-111 894	-12,8%
<b>CELKOM TOTAL</b>	<b>23 068 064</b>	<b>23 345 186</b>	<b>277 122</b>	<b>1,2%</b>

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



Podiel režimov na celkovom objeme prepravy ZSSK CARGO za osem mesiacov 2017.  
Share of transport modes in the ZSSK CARGO total volume of transport during eight months in 2017.

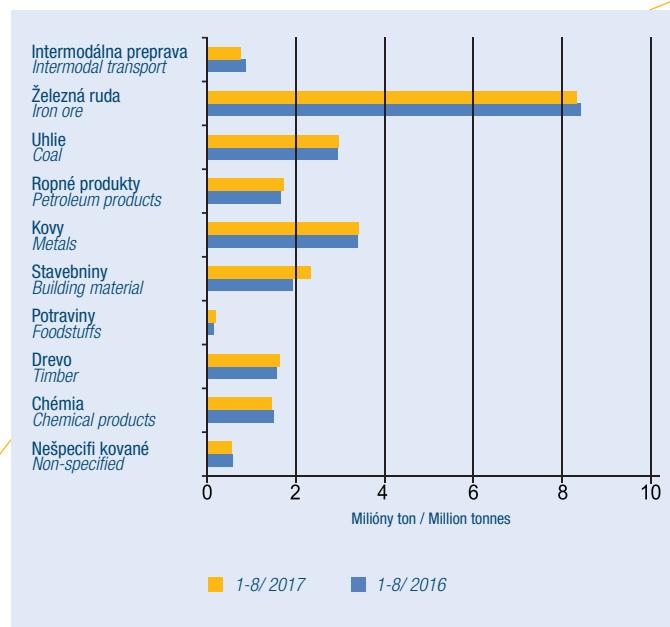
ton – kvôli geologickým problémom pri ťažbe).

V dovoze najväčší medziročný nárast predstavuje komodita uhlie (+447 tis. ton – preprava pre slovenské hutníctvo), najväčší pokles komodity ropné produkty (-40 tis. ton – dovoz z Ukrajiny).

Najväčší medziročný nárast vo vývoze je zatiaľ v komodite stavebniny (+180 tis. ton – vývoz cementu do Maďarska). Najväčší medziročný pokles vo vývoze je v komodite intermodál (-26 tis. ton – prechod prepravy k inému dopravcovovi).

V tranzite sa medziročne najviac navýšili prepravy v komodite kovy (+56 tis. ton – prepravy juh - sever), najviac poklesla komodita železná ruda (-352 tis. ton – prepravy pre české oceliarne).

Každoročne sa presvedčame o závislosti ZSSK CARGO od prepráv súvisiacich s hutníctvom. Tento trend pokračuje aj po minuloročnom ce-



Prepravy ZSSK CARGO za osem mesiacov rokov 2016 a 2017 podľa jednotlivých komodít.

Comparison of ZSSK CARGO transport modes – volumes in tonnes for eight months in 2016 and 2017.

Režim/Commodity	1-8/ 2016	1-8/ 2017	Rozdiel/difference
Vnútro / Domestic	2 771 087	2 659 347	-111 740
Dovoz / Import	8 811 607	9 519 745	708 138
Vývoz / Export	5 925 287	6 230 271	304 984
Tranzit / Transit	5 560 083	4 935 823	-624 260
<b>Spolu / Total</b>	<b>23 068 064</b>	<b>23 345 186</b>	<b>277 122</b>

Porovnanie režimov v prepravách ZSSK CARGO za osem mesiacov 2016 a 2017 (údaje sú v tonách).

Comparison of ZSSK CARGO transport modes – volumes in tonnes for eight months in 2016 and 2017.

losvetovom a celoeurópskom oživení trhu s hutníckym tovarom a materiáлом na výrobu ocele aj v roku 2017.

Pre ZSSK CARGO je potešiteľná realizácia nových prepráv v komodite stavebniny (najmä vývoz cementu), nakol'ko súčasnosť prináša na liberalizovanom železničnom trhu neustály konkurenčný boj s inými doprav-

cami, ktorí realizujú najmä technologicky a nákladovo najlukratívnejšie prepravy formou ucelených vlakov.

**Ing. Darina ZIBUROVÁ**  
sekcia marketingu



## Increase in the commodity of building materials

**Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO) transported more than 23 million tonnes of goods during 8 months in 2017. The actually transported volume just follows the plan, the increase is very slight (+0.02 %), and represents 277 thousand tonnes (+1.2%) on a year-to-year basis.**

As to domestic transport, the company recorded the greatest year-to-year increase in the commodity of building materials (+85 thousand tonnes – transport for a ferro-alloy plant), and the most significant year-to-year decrease in the commodity of coal (-132 thousand tonnes – due to geological problems during the extraction process).

As far as import goes, the largest year-to-year increase was seen in the commodity of coal (+447 thousand tonnes – transport for the Slovak metallurgical industry), while the greatest decrease in the commodity of petroleum products (-40 thousand tonnes – import from Ukraine).

The greatest year-to-year export increase has been so far recorded in the commodity of building materials (+180 thousand tonnes – export of cement to Hungary). The largest year-to-year export decrease is in the commodity of intermodal transport (-26 thousand tonnes – transport

orders lost to another carrier).

As to transit, the largest transport volume increase was recorded in the commodity of metals (+56 thousand tonnes – south-north shipments), while the greatest decrease was seen in the commodity of iron ore (-352 thousand tonnes – shipments for the Czech steel plants).

Each year we can see ZSSK CARGO's dependence on shipments related to the metallurgical industry. This trend continues also in 2017 after last year's global and all-European recovery of the steel products and materials market.

ZSSK CARGO is pleased to make new shipments in the commodity of building materials (especially the export of cement), as the liberalised rail market currently brings a constant competitive struggle with other carriers which realise the most technologically and cost-efficiently lucrative shipments on block trains.

**Ing. Darina ZIBUROVÁ**  
Marketing Section

# Hutníctvo je motorom železnice

**Železničná preprava hrá a stále bude hrať v hutníckom priemysle dôležitú rolu, pretože jedine železničná preprava môže zabezpečiť presun veľkého množstva surovín pre hutnícke podniky.**

ZSSK CARGO nie je jediný dopravca na trhu a na liberalizovanom trhu v súčasnosti pôsobí veľmi silná konkurencia. Ak chce štátnej železničnej dopravcu uspieť, musí zákazníkovi ponúknúť komplexné služby. Tie spočívajú v zabezpečení prepravy na celom požadovanom prepravnom úseku, v mnohých prípadoch zabezpečením aj služieb priamo nesúvisiacich so železničnou dopravou. Ak chce byť dnes dopravca úspešný v tendroch zákazníkov, musí nakupovať a poskytovať aj dodatočné služby napr. v prístavoch, zabezpečovať vykládku, využívať vozne po vykládke v zahraničí a mnoho ďalších služieb, ktoré zákazník vyžaduje.

## Recesia i dumpingová ocel'

Objem prepravy kovov kopíruje celosvetové výkyvy v hutníckom odvetví. V čase vrcholu celosvetovej recesie v hutníckom priemysle v roku 2009 klesol objem prepravy o viac ako tretinu a doteraz sme sa nedostali na predkúzovú úroveň, čo ovplyvnil aj dopyt po oceli v Európe, ktorý je v súčasnosti o 27% nižší ako v predkúzovom období.

Ďalším problémom bol dovoz dumpingovej ocele z Číny. Druhá najväčšia ekonomika sveta Čína vyrába celosvetovo viac ako 50% ocele a prirodzene hľadá odbyt pre svoju produkciu. Avšak cena, za ktorú predávali ocel' v Európe, je nižšia ako náklady európskych oceliarskych podnikov, čo opäť ovplynilo produkciu oceliarní ako aj objemy surovín a hotových výrobkov dopravovaných po železniči.

Po štrajkoch zamestnancov železiarní a lobingu rozhodla Európska komisia (EK) o uvalení antidumpingových cieľ na ocel' dovážanú z Číny. K rozhodnutiu pristúpila na základe šetrenia, ktoré ukázalo, že Čína dovážala tieto výrobky z ocele do EÚ pod cenu.

## Dovozné clá naštartovali produkciu

EK schválila v tomto roku dovozné clá vo výške 18 až 35 percent na najbližších päť rokov. Tie sú vyššie ako predbežné clá, ktoré na čínske oceliarske produkty uvalila vlána v októbri. Cieľom EK je ochrániť európskych výrobcov ocele pred nekalou súťažou.

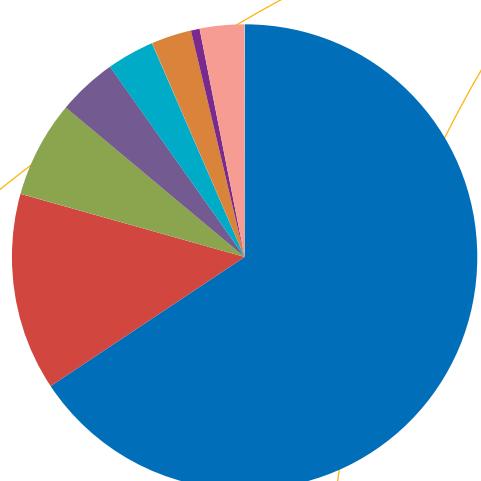
Cena ocele sa tento rok v Európe v závislosti od výrobku zdvihla až o 30 percent, naštartovala sa produkcia a samozrejme dovoz surovín, čo je pre ZSSK CARGO najdôležitejšou komoditou. Ozivenie hutníckej produkcie firma naznamenala aj v objeme prepráv, v roku 2016 Cargo prepravilo viac ako 10% celkovej hutníckej produkcie na Slovensku, pozitívny trend je aj v prvom polroku 2017. V dovoze surovín na Slovensko pre oceliarsky priemysel naznamenala firma dokonca medziročný 20-percentný nárast objemov.



## Prepravy šrotu

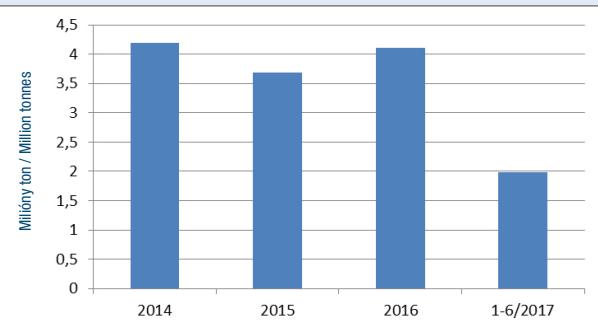
Významnú rolu pri preprávach pre hutnícke podniky hrajú prepravy železničných šrotov, s množstvom dodávateľov. To si vyžaduje viac miestnej práce s vozňami, ale úsilie prinieslo Cargo každoročný nárast týchto prepráv. Za prvý polrok 2017 je to nárast o 4% oproti minulému roku. Ďalšími charakteristickými tovarmi, ktoré spoločnosť prepravuje pre hutnícke podniky, sú mangánové rudy, ferozlatiny, surové železo, výrobky z ocele, najmä zvitky, polotovary zo železa – sochory a brámy. Každoročne prepraví Cargo viac ako 4 milióny ton týchto tovarov a trend je pozitívny.

**Ing. Marek CHACHALÁK**  
sekcia predaja

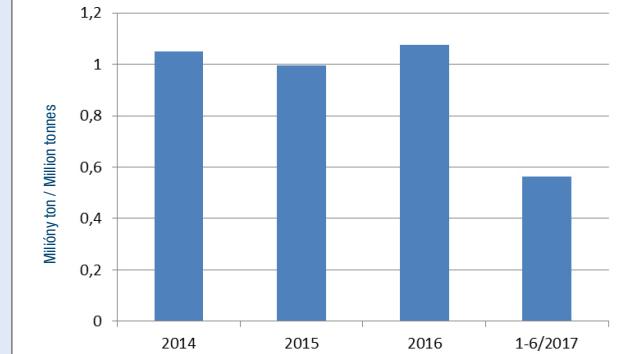


hutníctvo Metallurgy	65,60%
petrochémia Petrochemical industry	13,70%
drevárstvo Woodprocessing industry	6,70%
energetika Power engineering	4,10%
automotive Automotive	3,30%
stavebníctvo Building industry	2,80%
potravinárstvo Foodprocessing industry	0,60%
ostatné The others	3,10%

Prepravy ZSSK CARGO v roku 2016 podľa sektorov priemyslu.  
ZSSK CARGO transport volumes in 2016 by sector of industry.



Prepravy hutníckych výrobkov v ZSSK CARGO v rokoch 2014 – 2017.  
Volumes of metallurgical products transported by ZSSK CARGO in 2014 to 2017.



Prepravy železného šrotu ZSSK CARGO.  
Volume of iron scrap transported by ZSSK CARGO.

## Metallurgy is a driving force in railway transport

**Railway transport plays and will still play an important role in the metallurgical industry, since only railway transport can ensure the transport of large quantities of raw materials to metallurgical enterprises.**

ZSSK CARGO is not the only carrier on the liberalised market, where there is currently very tough competition. If the state-owned rail carrier wants to succeed, it must offer comprehensive services to the customer. Such services consist particularly in securing transport along the entire requested railway section and, in many cases, also in securing services which are not directly related to railway transport. If the carrier wants to be successful today in tenders held by the customers, it also needs to purchase and provide additional services, for example in ports, ensure unloading of wagons, use wagons after they are unloaded abroad, and many other services the customer requires.

### Recession and steel dumping

The volume of transported metals reflects the global fluctuations in the metallurgical industry. At the peak of the global recession in the metallurgical industry in 2009, the transport volume decreased by more than a third and so far we have not reached the pre-crisis level, which has also been affected by steel demand in Europe, which is currently 27% lower than in the pre-crisis period.

Another problem was import of dumped steel from China. China as the second largest global economy produces more than 50% of steel worldwide, and naturally looks for customers for its products. However, the price at which steel was sold in Europe was lower than the costs of European steel companies, which again influenced the production of steel as well as the volumes of raw materials and finished goods transported by rail.

Following the strikes of steel plant workers and in response to lobbying efforts, the European Commission (EC) decided to impose anti-dumping duties on steel imported from China. It came to such decision on the basis of an investigation which showed that China imported those steel products into the EU below cost.

### Import duties boost production

This year the EC has approved import duties of 18% to 35% for the next five years. These are higher than the provisional duties imposed on Chinese steel products in October last year. The EC aims to protect Europe-

an steel producers from unfair competition.

The price of steel in Europe has risen by up to 30% this year, depending on the product, and the production and, of course, the import of raw materials, which is the most important commodity for ZSSK CARGO, have rebounded. The recovery in the metallurgical production was also seen by the company in transport volumes; in 2016, ZSSK CARGO transported more than 10% of the total metallurgical production in Slovakia, the positive trend could also be seen in the first half of 2017. In the import of raw materials for the steel industry in Slovakia, the company even recorded a year-over-year volume increase of 20%.

### Scrap shipments

An important role in the shipments for metallurgical enterprises is played by iron scrap shipments, with a number of suppliers. This requires more local work with wagons, but the efforts made have brought ZSSK CARGO an annual increase in those shipments. For the first half of 2017, this is an increase of 4% in comparison with the previous year. The other typical commodities that the company transports for metallurgical enterprises include manganese ores, ferro-alloys, pig iron, steel products, in particular rolls, semi-finished iron products, such as billets and slabs. Every year ZSSK CARGO transports more than 4 million tonnes of these commodities and the trend is positive.

**Ing. Marek CHACHALÁK  
Sales Section**

# V TKD Dobrá od júna pravidelne prekladajú priame kontajnerové vlaky z Číny

**Do Terminálu kombinovej dopravy Dobrá prišiel 13. júna po širokom rozchode z Ukrajiny vlak so štyridsať jeden kontajnermi. Cestu meral až z centrálnej Číny, odkiaľ viesol väčšinou textil, cieľovou stanicou bola Budapešť. Po dlhých mesiacoch sa tak v termináli v Dobrej na prekládke objavilo väčšie množstvo kontajnerov, keďže posledné dva roky preprava cez tento uzol stagnovala kvôli konfliktu na Ukrajine.**

Prvý priamy vlak vypravený z čínskeho mesta Changsha znamenal prísľub, že sa prepravy cez Dobrú znova rozbehnú a cez Slovensko začne tranzitovať viac tovaru v kontajneroch smerom do strednej i západnej Európy. Cesta cez Slovensko je určite zaujímavou alternatívou k doteraz preferovaným trasám z Číny do Európy cez Poľsko. Kapacity prekládky zo Širokého rozchodu na európsky rozchod sú na slovenskej strane dostačné a priamy vlak po vyše ročnej prestávke je dôkazom, že železničná trasa cez Ukrajinu je bezproblémová a bezpečná.

## Dopravcom je ZSSK CARGO

V termináli kombinovej dopravy Dobrá nedaleko Čiernej nad Tisou preložili 14. júna 41 kontajnerov z vozňov Širokého železničného rozchodu na vozne európskeho rozchodu 1435 mm. Dopravu na území SR zabezpečila a aj pre ďalšie vlaky zabezpečuje Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., pričom cieľovou stanicou je Budapešť. V súčasnosti, teda v septembri prechádzajú cez územie Slovenskej republiky jeden až dva spomínané ucelené vlaky týždenne.

## Misia v Číne

Podľa ministerstva dopravy je priamy kontajnerový vlak novým začiatkom smerovania nákladných vlakov s kontajnermi z Číny do Európskej únie cez Slovensko. Ide o veľký úspech, ktorý sa podaril po viac ako ročnom úsilí a sérii spoločných rokovania s čínskymi, ruskými a ukrajinskými partnermi. V minulom roku bolo medzi Čínou a Európou vypravených 1881 vlakov.

Pracovná skupina pri ministerstve dopravy k napĺňaniu Memoranda o porozumení SR - Čína pre podporu Hodvábnej cesty uskutočnila v marci v Číne obchodnú misiu, ktorej sa zúčastnili aj zástupcovia ZSSK CARGO. Jej účelom boli rokovania s vyše tridsiatimi čínskymi logistickými spoločnosťami, ktoré deklarovali záujem smerovať svoje pravidelné železničné linky do Európy cez Slovensko, ak sa preukáže bezproblémový tranzit cez Ukrajinu.

- Veríme, že tento vlak ich presvedčí a nasledovať budú ďalšie pravidelné linky, - uviedol predseda spomínamej pracovnej skupiny pri ministerstve dopravy Peter Hrapko a aktuálny rastúci záujem čínskych spoločností jeho slová len potvrzuje.

## Živenie v TKD Dobrá

Terminál KD Dobrá zabezpečuje prekládku medzi širokým a európskym železničným rozchodom s dvomi portálovými žeriavmi a prekládkovou kapacitou do dvestotisíc kontajnerov ročne. Vlastníkom terminálu je ZSSK CARGO a operátorom TransContainer - Slovakia, dcérskou spoločnosťou ruského TransContainer-u. Do konca roku 2015 prekladali v Dobrej zhruba dvadsaťtisíc kontajnerov ročne z Číny do Európy.

Obmedzenie resp. pozastavenie tranzitných prepráv cez Ukrajinu, ktoré radikálne ovplyvnilo výkony prekládky v TKD Dobrá, malo pôvod v obavách, že prepravovať tovar cez krajinu, v ktorej pretrváva vojenská konfrontácia, hoci iba na časti územia, nie je bezpečné. Výsledkom tak bolo úplné obchádzanie ukrajinského územia a preferovanie železničnej cesty cez Poľsko ďalej do Európy, a to všetko v čase masívnej čínskej podpory tovarových tokov naprieč euroázijským kontinentom aj po železnici a každoročného nástu počtu priamych vlakov z rôznych čínskych provincií do Európy.

## Nová hodvábna cesta

Asi najsilnejším faktorom rozvoja železničnej dopravy medzi Čínou a Európou je ambiciozny čínsky projekt Novej hodvábnej cesty, ktorou chce Čína spojiť regióny na trase od svojho východného pobrežia cez čínske



Priamy kontajnerový vlak z Číny v TKD Dobrá prišiel privítať aj čínsky veľvyslanec na Slovensku. Zlava veľvyslanec Číny na Slovensku Lin Lin, štátnej tajomníčka ministerstva financií Dana Meager, riaditeľ úseku prevádzky ZSSK CARGO Miroslav Hopta a Peter Hrapko z Ministerstva dopravy a výstavby SR.

Chinese Ambassador to Slovakia came to see the direct container train from China at CTT Dobrá. From the left: Ambassador of China to Slovakia Lin Lin, State Secretary of the Ministry of Finance Dana Meager, ZSSK CARGO Operations Division Director Miroslav Hopta and Peter Hrapko from the Ministry of Transport and Construction of the Slovak Republic.



centrálne regióny, krajiny juhovýchodnej a strednej Ázie, Ďalekého východu, Irán, Turecko až po európsky kontinent. Projekt má názov One Belt One Road (Jeden pás, jedna cesta). Železničných trás, ktoré majú plynulo spojiť Čínu a Európu, je viacero, pričom netreba zabúdať ani na silnú námornú alternatívu a rast zaznamenáva aj letecká preprava. Snaha Číny o lepšie spojenie naprieč kontinentmi je spojená aj s jej zámermi budovania infraštruktúry, a to nielen železničnej, ale aj prístavov, prekladísk, či dokonca plynovodov a elektrární.

Európski lídri konanie Číny, presadzovanie jej ekonomickeho vplyvu, mäsne investície, a najmä financovanie projektov prostredníctvom čín-

ských štátnych bankových domov formálne nevnímajú pozitívne. Avšak ani tieto výhrady nebráňia väčšine dotknutých štátov, aby ďalej rozvíjali kontakty s Čínom a hľadali príležitosti vzájomne výhodných obchodov. Preto aj spomínaných priamych vlakov z Číny do Európy pribúda a ZSSK CARGO robí všetko preto, aby videla časť silných tovarových tokov prechádzať cez územie Slovenskej republiky s prekládkou na jej východnej hranici s Ukrajinou.

(Ij)

## CTT Dobrá is now regularly transshipping direct container trains from China as of June

**A train with forty-one containers arrived at the Combined Transport Terminal (CTT) Dobrá on broad-gauge track from Ukraine on June 13. The train originated from central China, mostly carrying textiles with a final destination in Budapest. After many long months, the terminal in Dobrá found itself once again with a large number of containers following two years of stagnation at this important hub due to the conflict in Ukraine.**

The first direct train from the Chinese city of Changsha brought with it the promise that transit traffic containing more goods in containers would once again flow through Dobrá and Slovakia towards Central and Western Europe. The route through Slovakia is certainly an attractive alternative to the currently preferred routes from China to Europe via Poland. There are ample transshipment capacities from broad-gauge to European normal gauge track on the Slovak side and the direct train after more than a year break is proof that the rail line through Ukraine is trouble-free and safe. A total of 41 containers were transshipped from broad-gauge wagons to European normal-gauge wagons at CTT Dobrá not far from Čierna nad Tisou on June 14. Transport in Slovakia was and continues to be provided by Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., with a final destination station of Budapest in Hungary. One to two of these full trains cross through Slovakia every week.

According to the Ministry of Transport, direct container trains are a new beginning for freight trains with containers from China to the European Union through Slovakia. This is a tremendous success that has been achieved over more than a year of hard work and a series of joint negotiations with Chinese, Russian and Ukrainian partners. A total of 1881 trains travelled between China and Europe last year.

The work group at the Ministry of Transport charged with fulfilment of the Memorandum of Understanding between Slovakia and China to support the Silk Road project conducted a trade mission to China in March where ZSSK CARGO representatives also participated. Its purpose was to negotiate with more than thirty Chinese logistics companies that expressed an interest in directing regular rail links to Europe via Slovakia if trouble-free transit through Ukraine could be demonstrated.

**- We believe that this train will convince them and more regular links will follow,** - said Peter Hrapko, head of the mentioned working group at the Ministry of Transport, and growing interest from Chinese companies only validates his statement. CTT Dobrá provides transshipment services between broad-gauge and European normal-gauge track with two gantry cranes and has transshipment capacity for up to two hundred thousand containers a year. The terminal is owned by ZSSK CARGO and is operated by TransContainer – Slovakia, a subsidiary of Russia-based TransContainer. Around twenty thousand containers from China to Europe were transshipped a year by the end of 2015.

The restriction or complete interruption of transit traffic via Ukraine,

which had a radical impact on CTT Dobrá transshipment operations, was based on concerns that transporting goods via a country involved in an ongoing military confrontation, even if confined to a portion of its territory, is not safe. The result was the complete bypassing of Ukrainian territory with preference given to a rail route to Poland and then on to Europe at a time of massive Chinese support for the flow of goods across the Eurasian continent using railways and annual increases in the number of direct trains from different Chinese provinces to Europe. The ambitious Chinese 'New Silk Road' initiative is probably the strongest factor in the development of rail transport between China and Europe; China is using the project to join regions along a route from its eastern coast via China's central regions, the countries of South-eastern and Central Asia, the Far East, Iran, Turkey and the European continent. The project's official name is 'One Belt One Road'. There are multiple railway lines intended to directly link China and Europe, and it's important to remember the strong maritime alternative and growth recorded in air transport. China's efforts to improve links across the continent are combined with its intention to build infrastructure, including rail, ports, transshipment terminals and even gas pipelines and power plants. European leaders do not formally see the actions taken by Chinese leaders to promote its economic influence, massive investments and especially provide financing for projects via Chinese state financial institutions as a positive. However, these objections don't prevent most of the countries involved from continuing to develop contacts with China and identifying opportunities for mutually beneficial trade.

As such, more direct trains from China to Europe are coming and ZSSK CARGO is making every effort to see its share of these strong flows of goods pass through Slovakia with transshipment at its eastern border with Ukraine.

(Ij)

# Okrúhle jubileum BTS

**Spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) si v máji pripomenula desať rokov od svojho vzniku. Pôsobí v Čiernej nad Tisou, kde prevádzkuje moderné prekládkové technológie. Štyridsaťpercentným akcionárom BTS je štátna ZSSK CARGO. Pri oslave jubilea sme dali slovo generálnemu riaditeľovi a predsedovi predstavenstva Ing. Pavlovi Šútákovi.**

**Spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., vznikla v máji 2007 pod názvom DURBAN, a. s. Odvtedy uplynulo už 10 rokov. Aká bola genéza tejto firmy, ktorá sa postupne stala významným hráčom v železničnej prekládke na východnej hranici?**

- Spoločnosť DURBAN sa o tri roky po svojom vzniku, v máji 2010 pretransformovala na súčasnú spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s. (BTS). Hlavnou podnikateľskou činnosťou BTS je poskytovanie komplexných prekládkových služieb sypkých substrátov, kusových tovarov a tiež podnikanie v oblasti nákladnej železničnej dopravy. Prekládkové služby poskytujeme v areáli pohraničnej prekládkovej stanice Čierna nad Tisou. BTS vznikla s cieľom poskytovať prekládkové služby na vysokej úrovni pomocou využívania moderných technologických celkov. Tento cieľ začala napínať prvou etapou modernizácie prekládkových kapacít, konkrétnie rekonštrukciu III. Rozmrazovacej haly, ktorá bola uvedená do prevádzky v roku 2008 a výstavbu Prekládkového komplexu Západ v roku 2009. Následne boli v rokoch 2009 až 2015 realizované investície pre ekologizáciu prevádzky ako vzduchotechnika s filtráciou vzdušníky, vodná clona na nakládku, zakrytie skládky pod III. Vysokou rampou, doplnenie zhadzovacích pluhov na III. Vysokej rampe spolu s doplnením vodnej clony na každom pluhu, úpravu prístupových komunikácií a spevnených plôch. Ďalšie investície smerovali aj do skvalitnenia poskytovaných služieb vytvorením colného skladu a vybudovaním technológie zvlhčovania substrátov technickou kvapalinou na obmedzenie zamrznutia substrátu po prekládke v zimnom období. Investičný náklad realizácie I. etapy modernizácie predstavoval spolu 16 miliónov eur.

**V roku 2010 spustila BTS do trvalej prevádzky Prekládkový komplex Západ, čo sú špičkové technologické celky pre automatizovanú prekládku hromadných substrátov, ktoré zjednodušujú, zrýchľujú a zefektívňujú prácu. Znamenal pre Čiernu nad Tisou Prekládkový komplex Západ prelom, že s modernizáciou prekládky to myslí BTS väzne?**



Generálny riaditeľ a predseda predstavenstva BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., Ing. Pavel Šúták.

BTS general director and chairman of the Board of Directors Ing. Pavel Šúták.

- Myslím, že najlepšie to vystihujú čísla, pretože o štyri roky po spustení prevádzky v marci 2014 bolo v prekládkovom komplexe preložených spolu desať miliónov ton železnorudných substrátov. To dokazuje, že prekládkový komplex neboli len doplnkom k existujúcim kapacitám v Čiernej nad Tisou, ale reálne sa zhodnocujú a využívajú jeho možnosti. Chcem však pri tom vysoko vyzdvihnuť aj prácu všetkých našich zamestnancov, ktorí sa na tomto úspechu podieľali a neustále podieľajú svojou zodpovednou prácou a konštrukčným prístupom a tak tiež veľmi dobrú spoluprácu so zamestnancami VSP Čierna nad Tisou a ŽSR.

**Aké sú parametre tohto prvého prekládkového komplexu?**

- Vykládka širokorozchodných vozňov je realizovaná rotačným výklopníkom na princípe otočenia vozňa o 175 stupňov okolo jeho pozdĺžnej osi, čím dochádza k vysypaniu substrátu cez rošt do zásobníkov. Substrát je spod zásobníkov dopravovaný na pásový dopravník T1 štyrimi vyhrievačmi. Ďalej pokračuje systémom dopravníkových pásov na pohybivý pásový dopravník umiestnený nad vozňom normálneho rozchodu pristavenom na statickej kolajovej váhe, ktorá zabezpečuje úradné väčenie. Ročná prekládková kapacita komplexu je 2,7 milióna ton preložených substrátov, čo predstavuje približne 1588 ucelených vlakov normálneho rozchodu.

**Nie je tajomstvom, že od roku 2009 prevádzkujete aj železničnú nákladnú dopravu.**

- Od roku 2009 pôsobíme aj v železničnom dopravnom sektore. Sme licencovaným prevádzkovateľom dopravy na dráhe. Spoločnosť má udeľené bezpečnostné osvedčenie A, ktoré je platné pre celú Európu a zároveň bezpečnostné osvedčenie B, platné na Slovensku a v Česku. Park hnacích dráhových vozidiel spoločnosti sa skladá z dvadsiatich troch elektrických hnacích vozidiel radov 183 a 240 a šiestich dieslových hnacích vozidiel radov 770 a 771 širokého aj normálneho rozchodu. Prostredníctvom dcérskej spoločnosti Inter Cargo realizujeme v Poľsku dopravno-prepravné činnosti a zasielateľské aktivity.

**V súčasnosti BTS ukončila druhú etapu modernizácie prekládkových kapacít v Čiernej nad Tisou. Vieme, že išlo o výstavbu nového portálového žeriavu, rekonštrukciu II. Rozmrazovacej haly a výstavbu druhého Prekládkového komplexu Východ. Bolo to ešte väčšie sústo, ako prvá etapa modernizácie?**

- K realizácii druhej etapy modernizácie BTS pristúpila v júni 2015. Predtým však bola potrebná štvorročná projektová príprava a aj keď stavba Prekládkového komplexu Východ nemala parametre, pre ktoré by bolo nutné posúdenie jej vplyvu na životné prostredie, rozhodli sme podať vlastnú žiadosť na spustenie zložitého procesu EIA, ktorý potvrdil aj jej ekologický prínos v danej lokalite. Celková výška investičných nákladov našej spoločnosti v rámci druhej etapy modernizácie bola 20,3 milióna eur, ale nesmieme zabudnúť ani na investíciu ŽSR do modernizácie infraštruktúry vo výške 8,8 milióna eur.

**Čo sú teda efekty, resp. prínosy aktuálne skončenej druhej modernizácie prekládkových technológií?**

- Len stručne uvediem, že výstavbou portálového žeriavu na Východnej rampe BTS rozšírila svoje portfólio poskytovaných prekládkových služieb o možnosť prekládky ingotov do 35ton, zvitkov, plechov, dreva a iných kusových tovarov. Ročný projektovaný výkon prekládky je tu 1 milión ton tovaru. Podobne ako tretia, aj II. Rozmrazovacia hala bola kompletne stavebne zrekonštruovaná a technologicky zmodernizovaná, predĺžili sme ju z pôvodných 303 na 396 metrov. V objekte rozmrazovacej haly sú dva rozmrazovacie tunely, ktoré umožňujú rozmrazovanie aj najvyšších širokorozchodných vozňov. Hala bola prevádzkovo otestovaná silným zimným obdobím a termovízna kontrola potvrdila dosiahnutie projektovaných a nami očakávaných parametrov stavby. Prekládkový komplex Východ bol zasa pripravený a zrealizovaný s využitím skúseností zo šesťročnej prevádzky komplexu Západ. Hlavným technologickým prvkom prekládky je hydraulický rotačný výklopník. Všetky ostatné technologické prvky sú takmer identické s prvkami na prvom komplexe, vrátane technológie filtričie vzduchu a vodnej clony. Navyše je tu možná aj prekládka uhlia a koksu, vďaka zabudovaným komponentom a technickému prevedeniu do prostredia ATEX. Aj Prekládkový komplex Východ disponuje možnosťou technického zvlčenia prekladaného substrátu v zimnom období. Ročný výkon prekládky je 2,1 milióna ton.

## Ako by ste na záver zhodnotili pôsobenie BTS za desať rokov jej činnosti?

- Za desať rokov podnikateľskej činnosti sme s podporou našich akcionárov - spoločnosti BUDAMAR LOGISTICS, a. s., a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., ako aj s podporou financujúcich báň do modernizácie prekládkových kapacít v Čiernej nad Tisou a do rozvoja nákladnej železničnej dopravy investovali celkovo 45,6 milióna eur. Modernizáciou BTS dosiahla stanovené ciele v poskytovaní kvalitných služieb, v stabilizácii tovarových tokov v smere z východu na západ po sieti ŽSR, ako aj vo vytvorení podmienok pre výrazné zlepšenie ochrany životného prostredia. Spoločnosť v súčasnosti zamestnáva na svojich pracoviskách 98 zamestnancov. Od roku 2011 sme držiteľmi certifikátu kvality ISO 9001 a od roku 2015 aj osvedčenia Schválený hospodársky subjekt AEO, ktorého získanie nám umožnila aj investícia do teritoriálneho kamerového systému na všetkých našich pracoviskách. Naďalej pokračujeme v hľadaní nových možností pre vylepšenie poskytovaných služieb a uspokojenie požiadaviek zákazníkov hlavne v oblasti skladovania tovarov a logistiky. Nakoniec chceme zvýrazniť, že výsledky spoločnosti sú vo veľkej mieri závislé od všetkých ľudí, ktorí sa akoukoľvek formou priamo alebo nepriamo podielajú na jej činnosti. Preto nesmierne oceňujem, že cez všetky úrovne tvoríme jeden tím schopný nájsť a využiť príležitosti neustále sa zlepšovať.

(Ij)



Prekládkový komplex Východ.  
Bulk Transshipment Centre East.



Pri príležitosti 10.výročia založenia spoločnosti BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., boli za dlhoročnú kvalitnú a zodpovedne vykonanú prácu pri rozvoji spoločnosti odmenení osiemnácti prevádzkoví zamestnanci a štyria administratívni zamestnanci spoločnosti. Na snímke ocenení - projektový manažér Ing. Marian Frko, samostatná odborná referentka Júlia Szabadošová, prevádzkový riaditeľ Ing. Attila Miklós a ekonómka spoločnosti Ing. Dorota Zurbolová. Celkom vpravo je generálny riaditeľ a predsedajúci predstavenstva spoločnosti Ing. Pavel Šúták.

*On the occasion of the 10th anniversary of the establishment of BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., eighteen operating employees and four administrative employees of the company were rewarded for the high-quality work they had responsibly performed for many years in the development of the company. Seen in the photo can be the rewarded employees – project manager Ing. Marian Frko, senior technical assistant Júlia Szabadošová, operations director Ing. Attila Miklós, and financial manager Ing. Dorota Zurbolová. First on the right is general director and chairman of the Board of Directors Ing. Pavel Šúták.*



Portálový žeriav na Východnej rampe.  
Gantry crane at the Eastern Ramp.



Rozmrázovacia hala.  
Defrosting Hall.

# BTS's 10th anniversary

In May, the company BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) celebrated the tenth anniversary of its establishment. It operates at Čierna nad Tisou, where it operates modern transshipment technologies. The state-owned company ZSSK CARGO has a 40-per cent shareholding in BTS. On the occasion of the anniversary celebration we interviewed general director and chairman of the Board of Directors Ing. Pavel Šuták.

**BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., was established in May 2007 under the name DURBAN, a. s. Ten years have already passed since then. What is the genesis of this company, which has gradually become a major player in the segment of rail transshipment on the eastern border?**

- In May 2010, three years after its establishment, the company DURBAN transformed into the current company BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s. (BTS). The core business of BTS is the provision of comprehensive services in the transshipment of bulk substrates and piece goods and rail freight services. Our transshipment services are provided on the premises of the border crossing station Čierna nad Tisou. BTS was established for the purpose of providing high-quality transshipment services using modern technological units. This goal began to be fulfilled by launching the first stage of modernisation of the transshipment capacities, in particular the reconstruction of the 3rd Defrosting Hall, which was commissioned in 2008, and the construction of the Transshipment Centre West in 2009.

Subsequently, in 2009 to 2015, investment projects were implemented to ecologise the operations, such as a ventilation technology with air filtration, a water curtain technology at the loading site, covering the landfill under the 3rd High Ramp, equipping the 3rd High Ramp with removal ploughs, as well as installing a water curtain on each plough, adjusting the access roads and the paved surfaces. Other investments went towards improving the quality of the services provided by setting up a bonded warehouse and building a substrate humidification technology with a technical liquid to prevent substrates from getting frozen after transshipment in the winter season. A total of €16 million were invested to complete the 1st stage of modernisation.

**In 2010, BTS launched the full operation of the Transshipment Centre West, which is equipped with cutting-edge technologies for the automated transshipment of bulk substrates that simplify and speed up the transshipment operations and make them more efficient. Did the Transshipment Centre West mean a breakthrough to Čierna nad Tisou, signifying that BTS had taken the modernisation of the transshipment capacities seriously?**

- I think this is best expressed by the numbers, as in March 2014, four years after the launch of its operation, a total of ten million tonnes of iron-ore substrates were transshipped at the transshipment centre. This proves that the transshipment centre is not just an addition to the existing capacities in Čierna nad Tisou, but its capabilities are actually appreciated and exploited. In this respect, I would also like to appreciate the work of all our employees who contributed towards, and constantly participate in, this success by performing their work responsibly and having a constructive approach, as well as the fruitful cooperation with the employees of the East Slovak Transshipment Yards Čierna nad Tisou and those of ŽSR.

**What are the parameters of this first transshipment centre?**

- Broad-gauge wagons are unloaded on a rotary tipper, which physically rotates the wagon 175° around its longitudinal axis, which results in the substrate being dumped through the grates into the hoppers. The substrate is then transported from beneath the hoppers on the conveyor or belt T1 by its four chain rake scrapers. The substrate is further carried by a system of conveyor belts to a travelling conveyor belt located above a normal-gauge wagon positioned on a static rail scale, which provides official weighing. Annual transshipment capacity of the centre is 2.7 million tonnes of transshipped substrates, which is approximate-

ly 1,588 normal-gauge block trains.

**It is no secret that since 2009 you have also been operating rail freight transport.**

- We have been active in the rail transport sector since 2009. We are a licensed rail transport operator. The company has also been awarded Class A safety certification, which is valid across Europe, and Class B safety certification, which is valid in Slovakia and the Czech Republic. The company's fleet of motive power units includes twenty-three electric locomotives 183 and 240 series and six diesel locomotives 770 and 771 series of normal- and broad-gauge. We perform transport and forwarding services in Poland via our subsidiary Inter Cargo.

**BTS has just finished the second stage of modernisation of the transshipment capacities at Čierna nad Tisou. We know this included the construction of a new gantry crane, the reconstruction of the 2nd Defrosting Hall, and the construction of the second Transshipment Centre East. Was it even a greater challenge than the first stage of modernisation?**

- BTS embarked upon the second stage of modernisation in June 2015. Before that, four-year project preparation was needed, and although the construction of the Transshipment Centre East did not have parameters for which an environmental impact assessment would have been necessary, we decided to file a request for the initiation of a complicated EIA process, which also confirmed its environmental benefits in the given location. Our company invested a total of €20.3 million into the 2nd stage of modernisation, but it should not be forgotten that ŽSR invested €8.8 million into the infrastructure modernisation.

**What are, in fact, the effects or benefits of the recently completed second stage of modernisation of the transshipment technologies?**

- Briefly speaking, the construction of a gantry crane at the Eastern Ramp has expanded our company's portfolio of transshipment services to include the ability to handle ingots of up to 35 tonnes, coil and sheet metal products, timber and other piece goods. The designed annual transshipment capacity is 1 million tonnes.

Just like the 3rd hall, the 2nd Defrosting Hall was completely reconstructed and technologically modernised, with its length being extended from the original 303 metres to 396 metres. The defrosting hall has two defrosting tunnels that also enable defrosting the highest broad-gauge wagons. The Transshipment Centre East was designed and constructed drawing on the experience gained during 6 years of operation of the Transshipment Centre West. The primary technological element used in transshipment is a hydraulic rotary tipper. All other technological elements are almost identical to those used to build the first transshipment centre, including the air filtration and water curtain technologies. Besides, it also enables transshipping coal and coke thanks to its built-in components and technical design suitable for an ATEX environment. The Transshipment Centre East also enables the technical humidification of transshipped substrates in the winter season. The annual transshipment capacity is 2.1 million tonnes.

(ii)

# Manažéri vybraných prepráv

K 1. septembru tohto roka vznikli na úseku prevádzky ZSSK CARGO funkčné miesta manažérov vybraných prepráv. Úlohou týchto manažérov je vytvárať pri vybraných prepravách strednodobý plán prepravy - mesačný plán a krátkodobý plán prepravy - od 24 hodín do 7 dní, ktoror sú podkladmi pre operatívne riadenie.

Cieľom vytvorenia pozícii manažérov vybraných prepráv, ktoror sú zaradení v sekcii technicko-technologickej prípravy prevádzky, je zabezpečiť efektívnejšie riadenie dopravy a lepšiu spoluprácu s dopravcami pri tranzitných vlakoch. Pritom je očakávaným efektom zníženie poplatku za použitie nákladných vozňov iného držiteľa. Úlohou manažérov je vytvorenie podkladov pre operatívne riadenie dopravy, na základe ktorého dochádza k úprave potrebného počtu zamestnancov a hnacích dráhových vozidiel na nasledujúcich 24 hodín až 7 dní.

## Rozdelenie manažérov vybraných prepráv

- **Oblasť Štúrovo** - prepravy a komunikácia s dopravcami pri prepravách:
  - Louky nad Olší – Dunaújváros,
  - Chalupki – Štúrovo – Radinac,
  - Vintu de Jos – Břeclav a späť,
  - Buhumín – Catusa a späť,
  - Břeclav – Pireus a späť,
  - Brno – Ferencváros,
  - Břeclav – Radinac,
  - UNS – Štúrovo (vlaky v spolupráci s RTI),
  - ďalšie prepravy s tretími dopravcami cez priechod Štúrovo.
- **Oblasť Čadca** - prepravy a komunikácia s dopravcami pri prepravách:
  - Čierna nad Tisou/Dobrá/ Maťovce – Čadca (Třinec a Ostrava),
  - Čierna nad Tisou/Dobrá/ Maťovce – Pálenisko,

- Čierna nad Tisou/Dobrá/ Maťovce – Linz,
  - Žilina Teplička – Čadca (Třinec a Ostrava),
  - ďalšie prepravy s tretími dopravcami cez priechod Čadca, Lúky pod Makytou a Skalité.
- **Oblasť Košice** - prepravy a komunikácia s dopravcami pri prepravách:
- Ostrava a Petrovice u Karviné – Čadca – Haniska pri Košiciach,
  - Plaveč – Haniska pri Košiciach a späť,
  - Haniska pri Košiciach – Koper,
  - Haniska pri Košiciach – Ciumesti,
  - Haniska pri Košiciach – Citadela,
  - Haniska pri Košiciach – Miskolc,
  - Haniska pri Košiciach – Linz,
  - Čaňa – Haniska pri Košiciach,
  - ďalšie prepravy s tretími dopravcami cez priechod Čaňa a Plaveč.



## Managers of selected shipments

*As of September 1, 2017, the positions of managers of selected shipments were created at the ZSSK CARGO Operations Division. The responsibility of these managers is to draw up a medium-term transport plan for selected shipments - monthly transport plan, and a short-term transport plan covering a period of 24 hours to 7 days, which serve as the basis for operational management.*

The goal of creating the positions of managers of selected shipments, which have been integrated into the Section of Technical and Technological Preparation of Operations, is to ensure more efficient traffic management and better cooperation with carriers in the management of transit trains. The expected effect is a reduction in the fees for the use of another owner's wagons. The task of the managers is to prepare supporting documentation for operational traffic management, on the basis of which the necessary numbers of employees and locomotives for the next 24 hours to 7 days are adjusted.

### Division of managers of selected shipments

• **Štúrovo area** - shipments and communication with carriers during shipments:

- Louky nad Olší – Dunaújváros,
- Chalupki – Štúrovo – Radinac,
- Vintu de Jos – Břeclav and back,
- Buhumín – Catusa and back,
- Břeclav – Pireus and back,
- Brno – Ferencváros,

- Břeclav – Radinac,
- UNS – Štúrovo (trains in cooperation with RTI),
- other shipments with third carriers through the border crossing station Štúrovo.

• **Čadca area** - shipments and communication with carriers during shipments:

- Čierna nad Tisou/Dobrá/ Maťovce – Čadca (Třinec and Ostrava),
- Čierna nad Tisou/Dobrá/ Maťovce – Pálenisko,
- Čierna nad Tisou/Dobrá/ Maťovce – Linz,
- Žilina Teplička – Čadca (Třinec and Ostrava),
- other shipments with third carriers through the border crossing stations Čadca, Lúky pod Makytou and Skalité.

• **Košice area** - shipments and communication with carriers during shipments:

- Ostrava and Petrovice u Karviné – Čadca – Haniska pri Košiciach,
- Plaveč – Haniska pri Košiciach and back,
- Haniska pri Košiciach – Koper,
- Haniska pri Košiciach – Ciumesti,
- Haniska pri Košiciach – Citadela,
- Haniska pri Košiciach – Miskolc,
- Haniska pri Košiciach – Linz,
- Čaňa – Haniska pri Košiciach,
- other shipments with third carriers through the border crossing stations Čaňa and Plaveč.

# Rizikový manažment je jeden z najmodernejších princípov firemného riadenia

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) v minulom roku úspešne certifikovala svoj produkt logistické vlaky na normu ISO 9001:2015. Nová norma v porovnaní s predchádzajúcou sa viac zameriava na podnikateľský zámer, zvýšenie výkonnosti, pochopenie a stanovenie potrieb zainteresovaných strán, riziká, príležitosti atď. Kladie väčší dôraz na rizikový manažment. O úspešnej certifikácii, nárokoch noriem i manažmente kvality v ďalších certifikovaných produktoch ZSSK CARGO sme sa zhovárali s vedúcim oddelenia projektov a procesov, ktorý riadi aj systém manažérstva kvality v spoločnosti, Ing. Ľudovítom Vargom.

V novembri minulého roku vykonała externá certifikačná spoločnosť v produkte Nákladná železničná preprava (logistické vlaky) certifikačný audit podľa normy EN ISO 9001:2015. Ten preukázal, že ZSSK CARGO spĺňa požiadavky normy. Aké nároky má norma ISO 9001:2015 v porovnaní s predchádzajúcou?

- Ak to mám zhrnúť, v porovnaní s predchádzajúcou normou sa nová zameriava viac na podnikateľský zámer, t. j. účel podnikania, zvýšenie výkonnosti, pochopenie a stanovenie potrieb zainteresovaných strán, interné a externé vplyvy, riziká a príležitosti. Kladie väčší dôraz na rizikový manažment, novinkou je prístup k záujmovým stranám, ktorý sa považuje za jeden z najmodernejších princípov firemného riadenia. Cieľom systému manažérstva kvality je splniť požiadavky zákazníka a dosiahnuť jeho spokojnosť. Ak sa do riadenia organizácie začlení aj riadenie rizík, zákazníci majú väčšiu istotu, že dostanú očakávaný produkt, alebo službu.

Koľko vlakov má ZSSK CARGO zaradených medzi certifikované, o aké prepravy všeobecne ide? Je priestor pre zavádzanie ďalších takých vlakov v prípade záujmu zákazníkov?

- V súčasnosti má naša spoločnosť v produkte logistické vlaky zaradených 35 vlakov v kategóriách konvenčná preprava, automotive a intermodálna preprava. Sú to vlaky najvyššej priority s garanciou dodržania času prepravy v zmysle GVD vo vnútroštátnej aj medzinárodnej preprave pre zákazníkov ako sú Volkswagen Slovakia Bratislava, PSA Peugeot Citroën Trnava, Continental AG Púchov, U. S. Steel Košice, Carmeuse Slovakia, Slovnaft, Mondi SCP, Slovalco a pre operátorov kombinovanej dopravy Maersk, Metrans /Danubia/ a Rail Cargo Operator - CSKD.

Našou trvalou snahou je postupné rozširovanie produktu o nové vlaky, a to nie len na trasách západného Slovenska, kde sa doposiaľ realizuje väčšina prepráv, ale aj na trasách stredného a východného Slovenska. V prípade záujmu zákazníkov je zaradenie vlaku do produktu logistické vlaky podmienené pravidelnosťou prepravy, kategóriou vlaku - ucelený vlak a prevádzkovými predpokladmi a možnosťami ZSSK CARGO.

Vieme, že na „vyššiu“ normu bude spoločnosť certifikovať aj ďalšie produkty - logistiku a údržby a opravy železničných koľajových vozidiel. Týka sa to aj ďalších produktov? Kedy sa uskutočnia audity?

- V roku 2016 stanovilo vedenie spoločnosti harmonogram zavádzania požiadaviek novej normy EN ISO 9001:2015 v certifikovaných produktoch. Ako som už spomenul, v roku 2016 bol certifikovaný produkt Nákladná železničná preprava (logistické vlaky) v zmysle novej normy. V závere tohto roka pripravujeme produkty Údržba a opravy ŽKV a Obstarávanie a logistika na recertifikáciu podľa normy ISO 9001:2015. Tieto dva produkty sú navzájom veľmi závislé a preto sa aj rozhodlo o certifikovaní

v jednom roku. Vzhľadom k tomu, že prechodné obdobie na aplikovanie požiadaviek novej normy končí rokom 2018, čaká firmu v budúcom roku aj recertifikácia produktov Východoslovenské prekladiská a Odborné vzdelenie.



Vedúci oddelenia projektov a procesov ZSSK CARGO Ing. Ľudovít Varga.  
Ing. Ľudovít Varga, the Head of the Projects and Processes Department.

Môžeme stručne popísť proces certifikácie, kto sa na ňom zúčastňuje? A aký bude efekt pre zákazníkov pri týchto produktoch?

- Proces prípravy nie je veľmi zložitý, ale vyzaduje od vlastníkov procesov nemalé úsilie. Hlavne ide o analýzu vykonávaných činností, popisanie z činností vyplývajúcich rizík, ich ohodnotenie a samozrejme aj ich riadenie. Potom ide aj o zmenu celej dokumentácie manažérskeho systému v danom produkte. Ako sme už vrávili, v tomto roku pripravujeme produkty Údržba a opravy ŽKV a Obstarávanie a logistika v jednom balíku na recertifikáciu podľa normy ISO 9001:2015. Certifikácia je



plánovaná na október a pevne veríme, že výsledok bude kladný.

#### **Požadujú vo všeobecnosti zákazníci záruku certifikácie na služby ZSSK CARGO a prečo?**

- ZSSK CARGO ponúka pre svojich zákazníkov prepravu tovaru v certifikovaných vlakoch. Pre certifikované vlaky sú nastavené štandardné parametre, ale tieto parametre sa dajú upravovať podľa požiadavky zákazníka. Samozrejme, že naši zákazníci požadujú od nás záruku na certifikované

prepravy. Ale stávajú sa aj také prípady, keď parametre nedokážeme splniť z rôznych dôvodov, ako sú napríklad výluky na infraštruktúre, poruchy vlakových hnacích vozidiel, nepriaznivá prevádzková situácia a podobne. Vo všeobecnosti ale možno tvrdiť, že certifikované produkty v ZSSK CARGO fungujú na dobrej úrovni, čo potvrdzujú aj certifikačné orgány pri externých auditoch. Cieľom tímu, ktorý má na starosti manažment kvality, je za každých okolností dosiahať maximálnu spokojnosť zákazníkov.

(Ij)

## **Risk management is one of the latest corporate governance principles.**

**Last year Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO) successfully certified its logistic trains product according to the ISO 9001:2015 standard. The new standard, when compared to the previous one, focuses more on a business intention, increased performance, understanding and determining the needs of stakeholders, risks, opportunities, etc. It puts greater emphasis on risk management. The successful certification, the requirements of the standards and quality management in other certified ZSSK CARGO products have been the subject of our discussion with Ing. Ľudovít Varga, the Head of the Projects and Processes Unit, who also manages the quality management system in the company.**

**Last November an external certification company conducted a certification audit of the product Rail Freight Transport (Logistic Trains) according to the EN ISO 9001:2015 standard. It showed that ZSSK CARGO meets the requirements of the standard. What are the requirements of the ISO 9001:2015 standard, compared to the previous one?**

- To put it in a nutshell, in comparison with the previous standard, the new one focuses more on a business intention, i.e. a business purpose, increased performance, understanding and determining the needs of stakeholders, internal and external factors, risks, opportunities. It places greater emphasis on risk management, the novelty is approach to stakeholders, which is considered one of the latest corporate governance principles. The goal of the quality management system is to meet the customer's requirements and achieve their satisfaction. If corporate governance involves risk management, customers are more confident that they will receive the expected product or service.

**How many ZSSK CARGO trains are certified and what types of rail freight transports are generally meant? Is there room for deploying other such trains in the case of customer interest?**

- At present, as far as the logistic trains product is concerned, our company has included 35 trains in the categories of conventional transport, automotive and intermodal transport. These include top-priority trains with guaranteed transport times according to the Train Traffic Timetable in domestic and international transportation for customers such as Volkswagen Slovakia Bratislava, PSA Peugeot Citroën Trnava, Continental AG Puchov, U. S. Steel Košice, Carmeuse Slovakia, Slovnaft, Mondi SCP, Slovalco, and for combined transport operators such as Maersk, Metrans /Danubia/ a Rail Cargo Operator – CSKD.

Our continuous efforts are to gradually extend the product to include new trains, not only on the routes in western Slovakia, where so far most of the shipments are made, but also on the routes in central and eastern Slovakia. In the case of customer interest, the inclusion of a train in the logistic trains product is made subject to the regularity of transport, the train category - block train, and the operational requirements and possibilities of ZSSK CARGO.

**We know that the company is also going to have its other products, such as logistics and maintenance and repairs of rolling stock, certified to a "higher" standard. Does this also include other products? When will the audits be conducted?**

- In 2016, the management of the company established a schedule for introducing the requirements of the new EN ISO 9001:2015 standard into the certified products. As I have already mentioned, in 2016 the product Rail Freight Transport (Logistic Trains) was certified according to the new standard. In 2017, we are preparing the products Maintenance and Repairs of Rolling Stock and Procurement and Logistics for certification according to the ISO 9001:2015 standard. These two products are highly dependent on each other, and so it was decided that they should be certified in the same year. As the transitional period for applying the requirements of the new standard ends in 2018, the company is also expected to gain recertification for the products East Slovak Transshipment Yards and Professional Training next year.

**Can we briefly describe the process of certification, who is involved? And what will be the effect for the customers using these products?**

- The process of preparation is not very complicated but requires a lot of effort from the process owners. In particular, this includes an analysis of the activities carried out, a description of the risks involved, their assessment and, as a matter of course, also their management. Then it also entail a change of the entire documentation for the system of management of the given product. As we have already said, this year we are preparing the products Maintenance and Repairs of Rolling Stock and Procurement and Logistics for certification in one package according to the ISO 9001:2015 standard. The certification is scheduled for October, and we firmly believe that the result will be positive.

**Do customers, in general, require a certification guarantee for ZSSK CARGO services and why?**

- ZSSK CARGO offers to its customers the carriage of goods by certified trains. Standard parameters have been set for certified trains, but these parameters can be adjusted according to the customer's requirements. Of course, our customers require a certified transport guarantee from us. But there are also cases where we cannot meet the parameters for a variety of reasons, such as infrastructure closures, locomotive failures, adverse operating conditions, and so on. In general, however, it can be said that the certified ZSSK CARGO products have very good quality, as also confirmed by the certification bodies during external audits. The goal of the team in charge of quality management is to attain maximum customer satisfaction in all circumstances.

(Ij)



# Na pol roka zapožičaný Vectron

Od februára do augusta tohto roku mala Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., zapožičaný viacsystémový rušený Vectron od českého dopravcu EP Cargo. Využila ho na jazdný zácvik inštruktorov a následne výcvik vybraných rušňovodičov. Posledný mesiac bolo hnacie koľajové vozidlo nemeckého Siemensu nasadzované na vozbu v úseku Čierna nad Tisou – Leopoldov.

Osem inštruktorov vykonal teoretickú prípravu u certifikovaného súkromného dopravcu ešte v závere roku 2016 a od 12. do 18. februára a prebiehal ich jazdný zácvik. Postupne sa potom na Vectrone začal výcvik vybraných rušňovodičov z pracovísk Spišská Nová Ves, Žilina, Leopoldov, Bratislava, Košice a Čierna nad Tisou. Spolu výcvik na viacsystémovom hnacom dráhovom vozidle (HDV) do 30. júna absolvovalo 56 rušňovodičov.

- Po ukončení zácviku bol realizovaný variant vozby týmto HDV na tratiach ŽSR v úseku Čierna nad Tisou – Leopoldov a späť až do odstavenia 12. augusta, - uvádza riaditeľ sekcie riadenia prevádzky a trakcie Mgr. František Svetkovský.

Vo februári a v marci Vectron ubehol v službách ZSSK CARGO po vyše 8500 kilometrov, v nasledujúcich mesiacoch po asi 15 tisíc kilometrov, len v júli kvôli oprave zberača to bolo len okolo 11 tisíc km. V auguste stihol ešte výkony na asi 7000 km, takže dokopy za šest mesiacov najazdil u štátneho dopravcu vyše 80 tisíc kilometrov.

Samotní rušňovodiči si pochvalovali riadenie moderného rušňa, dizajnové riešenie stanovišta i jeho výkon. Podobne posudzuje Vectron aj riaditeľ F. Svetkovský, podľa ktorého vozidlo svojimi parametrami a reguláciou predstihne aj modernizované HDV 363, ktoré prevádzkuje ZSSK CARGO.

- Tabuľkový výkon HDV stanovený na hodinovú rýchlosť momentálne nezohľadňuje skutočné parametre pre potreby ZSSK CARGO na vozbu ťažkých vlakov. Ukazuje sa však, že je schopné ťahať vlaky sice s trocha dlhším časovým rozbehom, ale bez nejakých výrazných obmedzení. Samozrejme že úseky ako Štrbská rampa a podobne, nie je možné viesť bez pomoci postrkového rušňa, ale stačí mu podľa doterajších skúseností aj rad 183, - hodnotí viacsystémový Vectron F. Svetkovský.

Slabinou HDV je podľa skúseností zdľavy proces opäťovnej možnosti vyvíjať ťažnú silu po predchádzajúcim stiahnutí zberača, alebo vypnutí hlavného vypínača. To sa však dá riešiť len úpravou softvéru.

Elektrické dvoj a viacsystémové modulárne rušne Vectron nemeckého výrobcu Siemens dosahujú výkon 6400, resp. 5200 kW a rýchlosť do 200 alebo 160 km/h. Rušne môžu jazdiť na elektrifikovaných tratiach prakticky v celej Európe. Siemens od roku 2010 ponúka aj diesellovú verziu Vectronu s výkonom 2400 kW a maximálnou rýchlosťou 160 km/h.

Výhody viacsystémových Vectronov sú zrejmé aj z dôvodu postupnej modernizácie koridorových tráv na Slovensku a zmeny systému trakčného napájania od Žiliny smerom na východ na striedavú trakciu 25 kV zo súčasnej 3 kV jednosmerných. V júni 2015 došlo k spomínamej zmene napájania na ramene Bratislava – Žilina až za železničnú stanicu Púchov, čo podstatne skomplikovalo Cargu prevádzku. Dvojsystémové hnacie vozidlá by problémy pri preprahávaní rušňov a ďalších súvisiacich náležitostach – napr. nasadzovanie personálu, dokázali eliminovať. Z dlhšej perspektívy sa preto ZSSK CARGO nasadeniu moderných multifunkčných HDV nevyhne.

(II)



Foto z Kysúc. Vectron 193.823 s nákladným vlakom do Hanisky pri Košiciach prechádza cez Ochodnicu na Veľkonočnú nedelu 16.4.2017.

Photo from Kysuce region: The freight train with locomotive Vectron 193.823 with final destination station in Haniska pri Košiciach drives through the municipality Ochodnica on Easter Sunday on April 16, 2017.



Tento záber z polovice marca zachytáva dvojsystémový Vectron na vlaku ZSSK CARGO pod Strečnom.

ZSSK CARGO freight train with double-system Vectron passing by under the castle ruins of Strečno. Photo was taken in middle of March.

# Vectron loaned for half a year

From February to August this year, Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., borrowed a Vectron multi-system locomotive from the Czech carrier EP Cargo. It was used to give driving training to instructors and, subsequently, to train the chosen engine drivers. Last month, the locomotive, which is made by German Siemens, was deployed on the Čierna nad Tisou - Leopoldov railway section.

Eight instructors were given theoretical training by a certified private carrier yet at the end of 2016, and from February 12 to February 18, they received driving training. Then, Vectron driving training was gradually given to engine drivers chosen from the workplaces in Spišská Nová Ves, Žilina, Leopoldov, Bratislava, Košice and Čierna nad Tisou. A total of 56 engine drivers were trained on the multi-system locomotive by 30 June.

- After the driving training was completed, the option of deploying the locomotive on the ŽSR railway infrastructure, in particular on the section Čierna nad Tisou - Leopoldov and back, was used until it was decommissioned on August 12, - says Mgr. František Svetkovský, Director of the Operations and Traction Control Section.

In each of February and March, Vectron ran over 8,500 kilometres serving the needs of ZSSK CARGO, while in each of the following months it was roughly 15,000 kilometres, except in July, when it was only about 11 thousand kilometres due to a collector repair. In August, it served travelling nearly 7,000 km, so in the aggregate, it travelled over 80,000 kilometres for the state-owned carrier during six months.

The drivers themselves appreciated the control of the modern locomotive, the design of the driver's cabin and its performance. A similar assessment was given to the Vectron also by director F. Svetkovský, according to whom the vehicle by its parameters and control capabilities will also surpass the modernised 363-class locomotives, which are operated by ZSSK CARGO.

- The locomotive's designed performance set at hourly speed does not currently take into account the actual parameters meeting ZSSK CARGO's requirements for hauling heavy trains. It, however, proved to be able to pull trains with a slightly longer start time, but without any significant limitations. Of course, railway sections such as the Štrba ramp and the like could not be climbed up without the help of a thruster locomotive, but a 183-Class locomotive would suffice, - says F. Svetkovský in making an assessment of the multi-system Vectron engine.

As shown by the experience, the engine's weakness is a lengthy process of re-ability to exert a pulling force after the pantograph has been previously put down or after the main switch is turned off. This can, however, be solved by software modifications.

The Vectron electric two- and multi-system modular locomotives, which are manufactured by German Siemens, reach an output of 6,400 kW and 5,200 kW and speeds of up to 200 km/h or 160 km/h. They can travel virtually on all electrified tracks across Europe. Since 2010, Siemens has also been offering a Vectron diesel locomotive with an output of 2,400 kW and a maximum speed of 160 km/h.

The advantages of the multi-system Vectrons are obvious also due to the gradual modernisation of the railway corridors in Slovakia and the change of the traction power supply system from the current 3 kV DC traction to the 25 kV AC traction in the direction from Žilina to the east. In June 2015, the traction power supply was changed on the Bratislava - Žilina route as far as the Púchov railway station, which significantly complicated ZSSK CARGO's traffic. Two-system locomotives would be able to eliminate the problems encountered when re-coupling locomotives and coping with other related issues, such as deploying personnel. In a long-term perspective, ZSSK CARGO will therefore not avoid deploying modern multifunctional locomotives.

(lj)



Vo februári vykonali na zapožičanom Vectrone jazdný zácvik vybraní inštruktori ZSSK CARGO.  
In February selected instructors of ZSSK CARGO performed driving training on borrowed Vectron.

# Transport Logistic 2017: Digitálna budúcnosť bez hraníc

Témou číslo jeden na veľtrhu Transport Logistic 2017, ktorý sa uskutočnil v Mnichove od 9. do 12. mája, bola digitálna revolúcia v doprave. Jedno z najväčších svetových stretnutí spoločností v logistickej brandži, ktoré sa koná v bavorskej metropole každé dva roky, zaznamenalo tohto roku rekordnú návštevnosť. Medzi viacerými národnými stánkami na veľtrhu nechýbal ani slovenský stánok.

Digitalizácia bez hraníc sa stala ústrednou téμou veľtrhu Transport Logistic 2017. V Mnichove sa predstavili technológie budúcnosti z oblasti automatického riadenia automobilov, telematiky, smartdát, cloudových riešení. Význam logistiky pre priemysel vyzdvihol aj spolkový minister dopravy a digitálnej infraštruktúry Alexander Dobrindt, keď pri otvorení veľtrhu zhruhl, že sektor ostáva klíčovým faktorom moderného hospodárstva. Na veľtrhu sa prezentovalo 2162 vystavovateľov zo 62 krajín. A organizátori zaznamenali za štyri dni viac ako 60-tisíc návštěvníkov zo 120 krajín.

## Napínavé inovácie

Digitalizácia predstavuje pre logistiku najnapínavejšiu inovačnú fázu za posledné desaťročia. Rozvoj online obchodu, tzv. priemyslu 4.0 a internetu vecí v druhom desaťročí 21. storočia znamená viac tovaru, vyššie výkony dopravy, aj prepracovanejšiu logistiku. Podľa odborníkov z logistickej brandži sa musí každý podnik stať aj softvérovou firmou, keďže softvérové riešenia zohrávajú pre podnikanie stále väčšiu rolu. Vďaka digitalizácii sa sektor približuje vŕazí svojej budúcnosti – plynulo nadvzujúcej doprave. Logistické firmy prispôsobujú podmienkam fungovania v digitálnej sieti všetky svoje procesy a začleňujú do siete všetkých zúčastnených – od zákazníkov až po dodávateľov a partnerov.

## Rekordy veľtrhu

Transport Logistic 2017 hlásil rekordný počet vystavovateľov aj návštěvníkov. Na svetovom veľtrhu sa prezentovalo 2162 vystavovateľov zo 62 krajín. A organizátori zaznamenali za štyri dni viac ako 60-tisíc návštěvníkov zo 120 krajín. Rozloha výstaviska oproti minulému ročníku narástla o 115-tisíc štvorcových metrov. V Mnichove sa prezentovalo 17 národných stánkov, okrem európskych krajín tu mali zastúpenie aj Bahrajn a Čína. Medzi najväčších vystavovateľov sa popri Nemecku zaradili aj Holandsko, Taliansko, Belgicko, Francúzsko, Rakúsko, Španielsko, Veľká Británia, Česko, Poľsko a už spomínaná Čína.

## Národný stánok SR

Na veľtrhu Transport Logistic 2017 sa prezentoval aj národný stánok Slovenskej republiky, kde boli zastúpené slovenské spoločnosti, ktoré podnikajú v oblasti logistiky a zasielateľstva. Dňa 11. mája agentúra SARIO (Slovenská agentúra pre rozvoj investícií a obchodu), ktorá zastrešovala aktivity slovenského stánku, pripravila podujatie Slovenský

národný deň. Tento event sa zameral na podporu tzv. Novej hodvábnej cesty. Tá vedie z viacerých čínskych regiónov po troch železničných koridoroch (severný cez Rusko a Poľsko, stredný cez Kazachstan a južný koridor cez Irán, resp. Turecko) do Európy a vytvára pás spolupracujúcich krajín od západnej Európy až po východnú Čínu.

Nová hodvábna cesta by mala zlepšiť dopravné spojenie medzi Áziou, Európu (i Afrikou) a tým zlepšiť aj vzájomnú obchodnú a ekonomickú spoluprácu. Pre jej realizáciu bude potrebná rozsiahla obnova infraštruktúry v mnohých krajinách. Má byť rozdelená na dve časti, a to na pozemný a námorný koridor. V rámci projektu budú vybudované moderne železničné trate alebo prístavy. Čína chce do svojho ambiciozného plánu Novej hodvábnej cesty investovať stovky miliárd dolárov.

Slovensko sa usiluje, aby niektoré trasy nových obchodných ciest viedli po jeho železničných koridoroch a do spolupráce sa snaží napojiť aj prekladiská na slovensko -ukrajinskej hranici, kde sa stretávajú rozchody 1435 mm a 1520 mm.

## Rail Business at Transit Speed

Súčasťou mnichovského veľtrhu boli viaceré sprievodné podujatia, konferencie a workshopy. Jedným z podujatí bola konferencia Rail Business at Transit Speed, ktorá sa konala 10. mája a šéfovia európskych železníc (Nemecko, Poľsko, Litva, Bielorusko, Slovensko...), ruských a kazašských železničných spoločností a zástupcovia viacerých súkromných firiem na tej predstavili podmienky prepráv po železničných koridoroch medzi Áziou a Európu, hlavne po ruskej Transsibírskej magistrále. Venovali sa možnostiam financovania infraštruktúrnych projektov, zlepšovaniu logistických procesov, rozvoju multimodálnych prepráv, nasadzovaniu digitálnych technológií a elektronických služieb a odstraňovaniu prekážok pre plynulé toky tovarov po železničných trasách.

(ci)



Stánok ZSSK CARGO na výstave Transport logistic 2017 v Mnichove.  
ZSSK CARGO stand at the 2017 Transport Logistics exhibition in Munich.



Na veľtrhu sa prezentovali dopravné, logistické a špedičné spoločnosti ponúkajúce služby v oblasti železničnej, cestnej, námornej i leteckej dopravy a prepravy.  
Transport, logistics and forwarding companies offering rail, road, maritime and air transport services were present at the trade fair.

## Transport Logistics 2017: Digital future without boundaries

The topic number one at the 2017 Transport Logistics trade fair, which took place in Munich from May 9 to 12, was the digital revolution in transport. One of the world's largest meetings of logistics companies, which is held in the Bavarian capital every two years, had a record number of visitors this year. A Slovak stand was not missing among a number of national stands at the trade fair.

Digitalisation without boundaries became a central topic at the 2017 Transport Logistics trade fair. Future automated vehicle control, telematics, smart data and cloud solution technologies were presented in Munich. The importance of logistics for the industry was also highlighted by the Federal Minister for Transport and Digital Infrastructure, Alexander Dobrindt, when at the trade fair opening ceremony he said that the sector remains a key factor in the modern economy. 2,162 exhibitors from 62 countries presented themselves at the trade fair. During four days, the organisers recorded over 60 thousand visitors from 120 countries.

### Thrilling innovations

Digitisation has become the most thrilling innovation phase for logistics over the past decades. The development of online business, the so-called Industry 4.0, and of the Internet of Things in the second decade of the 21st century means more goods, higher transport performance as well as more sophisticated logistics. According to experts in the logistics industry, each enterprise needs to become a software firm, as software solutions play an increasingly important role for business. Thanks to digitisation, the sector is approaching the vision of its future - continuously following traffic. Logistics companies adapt all their processes to the working condition in the digital network, and integrate all stakeholders, including customers, suppliers and partners, into the network.

### Trade fair records

The 2017 Transport Logistics trade fair reported a record number of exhibitors and visitors. 2,162 exhibitors from 62 countries were presented themselves at the world trade fair. During four days, the organisers recorded over 60 thousand visitors from 120 countries. The area of the exhibition site rose by 115 thousand square meters, compared to the previous year. 17 national stands were present in Munich; apart from European countries, there were also representatives from Bahrain and China. Among the largest exhibitors was not only Germany but also

Holland, Italy, Belgium, France, Austria, Spain, Great Britain, the Czech Republic, Poland and already mentioned China.

### Slovak national stand

At the 2017 Transport Logistics trade fair there was also a Slovak national stand, where Slovak companies engaged in the business of logistics and forwarding were represented. The SARIO agency (The Slovak Investment and Trade Development Agency), which acted as an umbrella organisation for the activities of the Slovak stand, organised an event called the Slovak national day on May 11, 2017. This event was aimed at promoting the so-called New Silk Road. It leads from several Chinese regions over three rail corridors (the northern corridor through Russia and Poland, the central corridor through Kazakhstan, and the southern corridor through Iran and Turkey) to Europe, and forms a belt of cooperating countries from Western Europe as far as Eastern China.

The new silk road should facilitate a transport connection between Asia and Europe (as well as Africa), thus enhancing their mutual business and economic cooperation. Its implementation will require extensive infrastructure reconstruction efforts in many countries. It is to be divided into two parts, namely land and sea corridors. Modern railway lines and harbours will be built within the project. China wants to invest hundreds of billions of dollars in its ambitious New Silk Road plan.

Slovakia seeks to ensure that some of the new trade routes run over its rail corridors, involving the transshipment yards located at the Slovak-Ukrainian border, where 1,435 mm and 1,520 mm gauges meet.

### Rail Business at Transit Speed

Several accompanying events, conferences and workshops were part of the Munich trade fair. One of the events was the conference Rail Business at Transit Speed, which was held on May 10 and at which managers of European (Germany, Poland, Lithuania, Belarus, Slovakia, etc.), Russian and Kazakhstani railway companies and representatives of several private companies presented the conditions of transportation over the rail corridors between Asia and Europe, especially over the Russian Trans-Siberian railway route. They dealt with the possibilities of financing infrastructure projects, improving the logistic processes, deploying digital technologies and electronic services, and removing the obstacles that obstruct the smooth flows of goods by rail.

(ci)

# Pred sedemdesiatimi rokmi prišiel do Čiernej nad Tisou prvý širokorozchodný vlak z Čopu

**V apríli 1947 prišiel do Čiernej nad Tisou po širokom rozchode prvý vlak z ukrajinského Čopu a začala sa písť história novej prekládkovej stanice na východnej hranici Československa. Spočiatku bola technická úroveň prekládky obmedzená – pári koľají širokého a normálneho rozchodu a jedna provizórna drevaná rampa, ale v priebehu ďalších mesiacov a rokov sa koľajisko podstatne rozrástlo, vybudovali sa ďalšie rampy, prečerpávacia stanica, rozmrazovňa rudy, mostové žeriavy, sklady a popri nich aj rušňové depo, opravovňa vozňov a prekládkových mechanizmov a sociálne zázemie pre prichádzajúce tisíce železničiarov. Takto sa založilo, budovalo a rástlo aj niekoľkotisícové mesto Čierna nad Tisou, ktoré v erbe nesie železničiarske koleso.**

Nová prekládková stanica vznikla pri obci Čierna v najvzdialenejšom východnom kúte Slovenska. Pôvodná železničná trať viedla v úseku Čop – Kráľovský Chlmec - Slovenské Nové Mesto – resp. Michaľany a bola sprevádzkovaná v auguste 1872. O rok neskôr boli Michaľany napojené na Košice a tak už v sedemdesiatych rokoch 19. storočia existovala súvislá trasa z Čopu do Košíc, kde začína Košicko - Bohumínska železnica. V období medzi dvoma vojnami slúžila táto lokálka hlavne na prepravu cestujúcich a spájala Slovensko s Podkarpatskou Rusou (vtedy súčasť Československa) a napájala sa na významnejšie trasy do Užhorodu a Mukacheva. Ešte v roku 1946 tu stála len malinká zastávka Čierna pri Čope s jednoduchým nástupištom a stanovištom závorára.

## Začiatky budovania

Už necelý rok po druhej svetovej vojne – v apríli 1946 sa rozhodlo o zásadách vzájomného styku medzi železnicami Československa a Sovietskeho zväzu. Železničné správy sa dohodli, že v nákladnej preprave bude prekládka tovarov uskutočňovať preberajúca železnica. Preto ČSD (Československé dráhy) začali pri štátnej hranici budovať koľajisko a prekládkové zariadenia. Hned v júli 1946 vznikli prvé návrhy prekladiska a Povereníctvo dopravy v Bratislave prijalo koncepciu riešenia prekladiska. Projektové práce sa začali koncom roka a za niekoľko mesiacov sa vypracoval generálny projekt. Podľa neho sa vybudovali aj prvé dopravné a prepravné zariadenia v Čiernej nad Tisou. Dňa 12. apríla 1947 sa začali vo vznikajúcim uzle dopravné práce a o tri dni na to, 15. apríla, sa spojila širokorozchodná koľaj na území ZSSR so širokorozchodnou na území ČSR v Čiernej nad Tisou. Prvý vlak z ukrajinského Čopu prišiel do Čiernej nad Tisou 22.4.1947.

## Už sa prekladá

Rozsah a úroveň technickej základne na dopravnú a prepravnú prácu boli spočiatku dosť obmedzené. Boli to štyri koľaje normálneho rozchodu a tri dopravné koľaje širokého rozchodu. Medzi týmito „nádražiami“ bolo vybudované prvé prekladisko, ktoré pozostávalo z jednej širokorozchodnej a jednej normálnorozchodnej koľaje vedľa seba. Na jednom konci bola vyvýšená provizória 50 metrová drevaná rampa. Zároveň sa stavala definitívne Zakrytá rampa, tá stojí aj dnes rozdelená na dve časti „A“ a „B“. Samotná prekládka sa uskutočňovala ručne. Za prvý rok umožňovali prekládkové kapacity prekladať 700 ton za 24 hodín. V roku 1947 dohodla vláda ČSR dodávku 600 000 ton obilia, prispôsobené provizória umožňovali prekládku 3 000 ton obilia denne. Išlo o významný kontingent a pomoc Sovietskeho zväzu v povojnových rokoch, ktoré u nás poznáčilo sucho a slabá úroda obilní.

Prvý vlak s obilím prišiel v polovici novembra 1948, celkom sa dovezlo a

preložilo 600 tisíc ton obilia a 56 tisíc ton osiva. Pri samotnej prekládke obilia sa používali oplechované drevené žľaby, cez ktoré sa obilie presypalo lopatami zo širokorozchodných vozňov do normálnorozchodných.

## Objemy rastú

Narastajúce objemy dodávok si vynutili budovať vhodné prekladacie zariadenia i dopravné koľaje a postupne komplexne vybaviť tvoriaci sa dopravný uzol. Úvodný projekt na prekládkovú stanicu ratal s prekládkou 25 tisíc ton substrátov za 24 hodín. Ich počet sa rozšíril až na 60 druhov. Okrem obilia sa prekladali potraviny, drevo, bavlna, ropa, kyselina sírová a chemikálie pre československý priemysel, ale hlavne železná ruda, surové železo a farebné kovy.

V roku 1952 bola postavená prvá rozmrazovňa rúd, aby sa mohla prepravovať a prekladať ruda aj v zimných mesiacoch. O rok neskôr sa vybudovala I. vysoká rudná rampa. V tom istom roku bola dobudovaná prvá časť prečerpávacej stanice, na prečerpávanie kvapalín, ropy a ropných výrobkov. V roku 1957 bola postavená II. vysoká rudná rampa a o rok neskôr aj druhá rozmrazovňa rúd.

V uze boli vybudované v rámci komplexnej vybavenosti zariadenia rušňovej a vozňovej služby a traťového hospodárstva. V blízkosti vyrastala nová železničiarska obec, dnes už mesto Čierna nad Tisou. Okrem výstavby prekládkových zariadení boli do prekládkových prác zaraďované výkonné mechanizmy a zariadenia. Pribudli akumulátorové vysokozdvížné vozíky, rypadlá, žeriavy a portálové žeriavy.

## Modernizácia technológií prekládky

Zmodernizovala sa i prekládka rúd. Ručnú prekládku vystriedali parné žeriavy s drapákom. Neskôr sa začala prekládka rypadlami, ktoré naberali rudu zo širokorozchodných (ŠR) vozňov a vysypávali ju do vozňov rozchodu 1435 mm. Táto prekládka železnych rúd a sypkých substrátov sa uplatňuje dodnes. Vybudovaním vysokých rudných rámp, na ktorých sa vysypáva ruda cez spodné dvere ŠR vozňov a zo skládky pod rudným mostom sa naskladá rypadlami do našich vozňov, sa prekládka rudy veľmi zjednodušila. Najvýznamnejším tovarom bola a v súčasnosti aj je železná ruda, ale do roku 1963, keď bol postavený ropovod Družba, sa tu prečerpávala aj ropa. Drevo sa najprv prekladalo ručne. Neskoršie pribudol už spomínaný parný žeriav a potom, keď doslužil, boli dodané portálové žeriavy. Jednotlivé rampy dostali svoje názvy najmä podľa toho, čo sa na nich pôvodne prekladalo.

## Zlepšenie dopravného systému

Po ukončení elektrifikácie trate z Košíc do Čiernej nad Tisou v roku 1962, vystriedala parnú trakciu elektrickú, čo znamenalo výrazné zlepšenie a posilnenie dopravného systému. Týmto sa výrazne rozšírili kapacitné možnosti prekládky v Čiernej nad Tisou pre všetky tovary prichádzajúce po železnici zo štátov Sovietskeho zväzu. Najsilnejšie roky boli práve šesťdesiaté, kedy sa ročne preložilo 10 - 11 miliónov ton tovaru ročne.

## Rozvoj v posledných rokoch

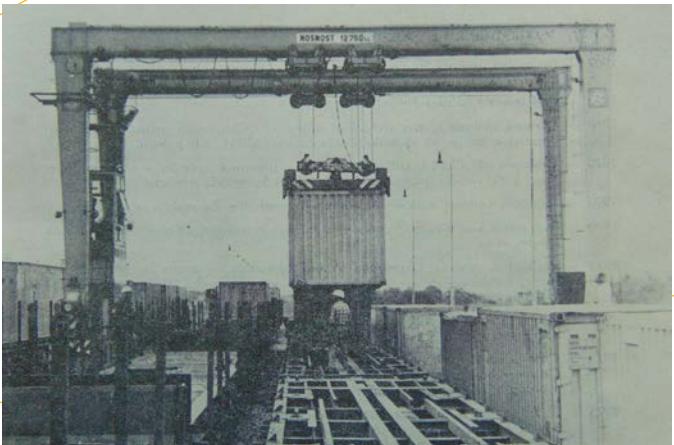
Súčasnosť charakterizuje modernizácia celého uzla po stránke dopravnej i po stránke prekládkových technológií. V Čiernej nad Tisou od roku 2009 vyrástli postupne dva prekládkové komplexy s automatickou prekládkou rudy technológiou rotačného výklopníka. Prekládka železnej rudy sa realizuje aj pomocou dieselhydraulických rýpadiel. K desiatim mostovým

žeriavom a štyrom portálovým žeriavom pribudol v roku 2017 ďalší portálový dvojnosníkový žeria. Plynulosť prekládky v zimnom období zabezpečujú dve zrekonštruované rozmrazovne. Ďalšou pýchou prekládkovej stanice je zrekonštruovaný prečerpávací komplex 8/8 N, ktorý slúži na prečerpávanie alkoholických derivátov, technických olejov, potravinárskych olejov atď.

Investície štátnych i súkromných firiem naznačujú, že prekládkový biznis a doprava tovarov po železnici majú perspektívnu a treba veriť, že dokážu dať prácu i slušné zárobky stovkám železničiarov v suchozemskom prístave Čierna nad Tisou i v budúcnosti.

(V texte sú prebraté informácie a údaje z publikácií *Dejiny železníc na území Slovenska*, Kubáček a kol., 1999; *Rozvoj VSP*, Š. Vaľa, 1983 a Čierna nad Tisou 1947 – 1977, ZV ROH pri PPS a vedenie PPS Čierna nad Tisou, 1977.)

Szabolcs NAGY, Loránt PALKO  
sekcia VSP  
Snímky archív



Prekládka kontajnerov v 80-tych rokoch.  
*Transshipment of containers in the 80's.*



Rampy, kde sa prekladala železná ruda.  
*Platforms for the transshipment of iron ore.*



Menšie zásielky sa prekladali ručne.  
*Small shipments were transferred manually.*

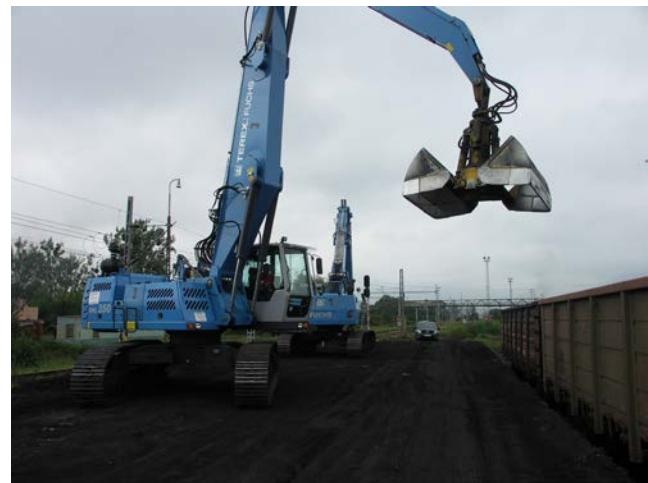


Jeden z prvých sovietskych vlakov, ktorý doniesol zásielky do Čiernej nad Tisou po širokom rozchode.  
*One of the firsts trains from Soviet Union bringing shipments to Čierna nad Tisou via broad-gauge.*



Známy pohľad na koľajisko prekládkovej stanice v Čiernej nad Tisou z lávky ponad koľaje pri výpravnej budove.

A familiar view of railway yard from the pedestrian bridge above tracks close to the dispatcher office in transhipment station Čierna nad Tisou.



V Čiernej nad Tisou dokončili v tomto roku druhý prekládkový komplex na automatickú prekládku rudy, no časť substrátov – aktuálne už len asi štvrtina z celkového množstva, sa stále prekladá rýpadlami.

Second re-pumping complex for automated ore transshipment was finished in Čierna nad Tisou this year. However a part of substrates – currently approximately a quarter - is still transshipped by excavators.



Zrekonštruovaný prečerpávací komplex slúži v Čiernej nad Tisou od roku 2009. Dajú sa v ňom súčasne prečerpávať kvapalné substráty z 8 vozňov širokého rozchodu do 8 vozňov normálneho rozchodu.

Reconstructed re-pumping complex has been in operation in Čierna nad Tisou since 2009. Liquid substrates from 8 broad-gauge wagons into the 8 normal-gauge wagons can be pumped at the same time.

## The first broad-gauge train arrived at Čierna nad Tisou from Chop seventy years ago

In April 1947, the first broad-gauge train arrived at Čierna nad Tisou from the Ukrainian city of Chop, and the history of a new transshipment station on the eastern border of Czechoslovakia began to be written. Initially, the technical level of transshipment operations was limited - there were just a few broad and normal-gauge tracks and one temporary wooden ramp, but in the course of the following months and years the trackage yard grew substantially, other ramps, a pumping station, an ore defrosting hall, bridge cranes, warehouses as well as a locomotive depot, a wagon repair workshop, transship-

ment facilities, and a social infrastructure for thousands of incoming railwaymen were built. This also contributed towards the foundation, development and growth of the town of Čierna nad Tisou with a population of several thousand whose coat of arms depicts a railway wheel.

A new transshipment station was established near the village of Čierna in the easternmost part of Slovakia. The original railway line led from Chop through Kráľovský Chlmec and Slovenské Nové Mesto to Michala-

ny and was put into the service in August 1872. A year later Michaláň was connected to Košice, and so as early as the seventies of the nineteenth century there was a continuous route from Chop to Košice, where the Košice - Bohumín railway line started. In the period between the two wars, this local track served mainly for the transportation of passengers and connected Slovakia with Carpathian Ruthenia (then part of Czechoslovakia), and joined more significant routes to Uzhgorod and Mukachevo. Yet in 1946, there was only a tiny stop at Čierna pri Čope with a simple platform and a barrier post.

### The beginnings of building

Less than a year after the Second World War - in April 1946, a decision was made with respect to the principles of mutual contact between the Czechoslovak railways and those of the Soviet Union. The railway administrations agreed that the transshipment of goods in rail freight would be carried out by the receiving railways. That is why, ČSD (Czechoslovak Railways) started to build a trackage yard and transshipment facilities near the state border. As early as July 1946, the first transshipment facility designs came out, and the Board of Transport in Bratislava adopted a transshipment facility design concept. The project work began at the end of the year, and a general project was developed in a few months. The first transport and shipping facilities in Čierna nad Tisou were also built based on that project. The transport infrastructure works began on April 12, 1947 and three days later, on April 15, the broad-gauge railway line running through the territory of the USSR was connected to the broad-gauge track at Čierna nad Tisou in the Czechoslovakia. The first train from the Ukrainian city of Chop arrived at Čierna nad Tisou on April 22, 1947.

### Transshipment operations already run

The extent and level of the technological base for transport and shipping operations were initially quite limited. This included four normal-gauge and three broad-gauge tracks. Between these "railway stations" there was the first transshipment yard built which included one broad-gauge track and one normal-gauge track running next to each other. At one end there was a raised temporary 50-metre wooden ramp. At the same time, a definitively covered ramp was built that still stands and is today divided into two parts "A" and "B".

The transshipment itself was performed manually. During the first year the transshipment capacities enabled to tranship 700 tonnes in 24 hours. In 1947, the Government of the Czechoslovak Republic agreed a delivery of 600,000 tonnes of grain, while the modified provisional facilities enabled transshipping 3,000 tonnes of grain a day. It was a significant delivery and aid from the Soviet Union in post-war years, which were marked by drought and a poor grain harvest.

The first grain train arrived in mid-November 1948, and a total of 600,000 tonnes of grain and 56,000 tonnes of seeds were imported and transshipped. During the transshipment of grain wooden gutters covered by sheet metal were used through which the grain was shovelled from broad-gauge wagons to normal-gauge wagons.

### Volumes grow

Increasing volumes of deliveries prompted the construction of suitable transshipment facilities and tracks and the gradual full equipment of the transport node. The initial transshipment station project allowed for a transshipping capacity of 25,000 tonnes of substrates in 24 hours. Their number was extended up to 60 kinds. Apart from grain, foodstuffs, timber, cotton, petroleum, sulphuric acid and chemicals for the Czechoslovak industry, but mainly iron ore, pig iron and non-ferrous metals, were also transshipped.

In 1952, the first ore defrosting hall was built to enable the transport and transshipment of ores in the winter months. One year later the first high ore ramp was built. In the same year, the first part of the pumping station was completed for the pumping of liquids, oil and petroleum products. In 1957, the second high ore ramp was built, and a year later the second ore defrosting hall was built as well.

Locomotive and wagon service and track management facilities were

built in the transport node to ensure it is fully equipped. In the vicinity a new railwayman village was growing which is now the town of Čierna nad Tisou. In addition to the constructed transshipment facilities, powerful mechanisms and devices were also involved in the transshipment operations. Battery-powered forklifts, excavators, cranes and gantry cranes were additionally provided.

### Modernisation of transshipment technologies

The transshipment of ores was also modernised. Manual transshipping operations were replaced by steam cranes with a grab. Transshipping operations were later introduced that used excavators picking up ore from broad-gauge (BG) wagons and pouring it into 1,435mm gauge wagons. Such process of transshipment of ferrous ores and bulk substrates is still used today. By building the high ore ramps, where ores are poured through the bottom doors of broad-gauge wagons and piled up under the ore bridge and then the excavators load them into our wagons, the process of transshipping the ores was greatly simplified. Iron ore was, and nowadays still is, the most important commodity, but oil was also pumped here until 1963, when the Družba pipeline was built. In the beginning, timber was transshipped manually. Later on, the above-mentioned steam crane started to be used and afterwards, when it went out of service, gantry cranes were supplied. The individual ramps were named according to what originally used to be transshipped on them.

### Transport system improvement

After the completion of the electrification of the railway line from Košice to Čierna nad Tisou in 1962, steam traction was replaced by electric traction, which meant a significant improvement to and strengthening of the transport system. This greatly increased the transshipment capacities at Čierna nad Tisou for all goods transported by rail from the states of the Soviet Union. The strongest years were just the sixties, when around 10 to 11 million tonnes of goods per year were transshipped annually.

### Development over the past years

The present is characterised by the modernisation of the whole node both in terms of transport and transshipment technologies. Since 2009, two transshipment centres with automated transshipment of ore using a circular tipper technology have been gradually built at Čierna nad Tisou. Iron ore is also transshipped using diesel-hydraulic excavators. In 2017, another double-girder gantry crane was added to ten bridge cranes and four gantry cranes. The smoothness of the transshipment process during the winter season is secured by two reconstructed defrosting halls. The pride of the transshipment centre is also the reconstructed 8/8 N pumping station, which is used to pump alcoholic derivatives, technical oils, food oils, etc.

Investments by state and private companies indicate that the transhipment business and the carriage of goods by rail have potential, and we must believe that they can give work and decent earnings to hundreds of railwaymen in the land-based port of Čierna nad Tisou also in the future.

(The information and data contained in the text have been sourced from the following publications: *Dejiny železníc na území Slovenska* (The History of Railways in Slovakia), Kubáček and his team, 1999; *Rozvoj VSP* (Development of the Eastern Slovakia Transshipment Yards, Š. Vaľa, 1983 and Čierna nad Tisou 1947 – 1977, Works Committee of the Revolutionary Trade Union Movement at the Border Crossing Station and Management of the Border Crossing Station Čierna nad Tisou, 1977.)

**Szabolcs NAGY, Loránt PALKO**  
ESTY Section  
Archive photos

# Inovatívne riešenia sú IN

Jedným z cieľov Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., v oblasti údržby a opráv železničných koľajových vozidiel je hľadať inovatívne riešenia na maximálne využitie potenciálu vlastného parku koľajových vozidiel. Preto úsek služieb ŽKV neustále monitoruje vývoj v oblasti železničných koľajových vozidiel – rušňov a nákladných vozňov. V oblasti hnacích dráhových vozidiel sú už možnosti vyčerpané, oblasť nákladných vozňov však má ešte potenciál na vylepšenie. Príkladom je súčasný projekt rozšírenia využitia vozňov Sgnss o prepravu drevnej guľatiny.

Opravári ZSSK CARGO dokázali inováciou v minulosti zmodernizovať nevyužívané vozne radu G (kryté vozne) na vozne typu Lgs s optimálnou

dĺžkou na prepravu 40-stopového kontajnera. Predtým mälo využívané vozne tak nabrali druhý dych a po rekonštrukcii sa uplatňujú na vozbu iných tovarov a dnes sú vozne Lgs na trhu aj veľmi žiadane. Rovnako úspešný príbeh majú napríklad vozne Rils a Eamos, kde sa zvýšením ich únosnosti na 69 ton dosiahla možnosť prekladky zo širokorozchodných vozňov (vozne s rozchodom 1520 mm) v pomere 1:1.

Súčasná požiadavka trhu je vykonávať prepravy tovaru s čo najmenším počtom vlakov. Tento fakt je ozajstnou výzvou. V ZSSK CARGO príslušné zložky údržby a opráv ŽKV aktívne monitorujú svetové trendy a prinášajú návrhy s očakávaným efektom. Tu treba poznamenať, že jedna vec je technické riešenie, druhá zasa súčasná legislatíva, ktorá sprísnila požiadavky na schvaľovanie. Sprísnenie prináša zvýšenie finančných

nárokov, ktoré majú zásadný vplyv na efektívnosť projektov. Z tohto pohľadu je potom aj výsledok „tadiáľ cesta nevedie“ dôležitý pre efektívne využívanie finančných prostriedkov.

Na záver uveďme ako ďalší dôkaz úspešnej modernizácie projekt rozšírenia využitia vozňov Sgnss o prepravu drevnej guľatiny. Je dôkazom, že inovácie sú dôležitým nástrojom na efektívne využitie disponibilného parku. Po overení efektivity prepráv desiatich vozňov v prevádzke, ZSSK CARGO teraz na jeseň aktivovala na žilinskom pracovisku údržby a opráv ŽKV proces prestavby ďalších dvadsať vozňov Sgnss. Takto spoločnosť ponúkne partnerovi v tomto type vozňa na prepravu dreva celkovú kapacitu 592,2 m a 1 965 ton netto.

Ing. Miroslav BUC  
úsek služieb ŽKV



Montáž klanicových paliet na vozne Sgnss v Opravovni nákladných vozňov Žilina.  
Installation of stanchion pallets to the wagons of Sgnss series in Freight wagons repair shop in Žilina.

## Innovative solutions are IN

One of the goals of Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., in the field of maintenance and repairs of rolling stock is to seek innovative solutions to maximise the potential of its own rolling stock fleet. Therefore, the Rolling Stock Services Division is constantly monitoring the development in the area of rolling stock - locomotives and freight wagons. As to locomotives, the possibilities are already exhausted, but freight wagons still have the potential for improvement. An example can be seen in the current project aimed at extending the use of Sgnss wagons to include the transport of round timber.

In the past, ZSSK CARGO repairers have managed to exploit innovation to modernise unused wagons of G series (covered wagons) into wagons of Lgs series with an optimum length to transport a 40-foot container. Previously seldom used wagons have taken the second breath, and after having been reconstructed, they are used for the carriage of other goods, and today there is great demand for wagons of Lgs series on the market. Likewise, Rils and Eamos wagons have also had a successful story, where their load capacity has been increased to 69 tonnes, allowing the transshipment of goods from broad-gauge wagons (1,520 mm gauge) in the ratio 1:1.

The current market requirement is to carry goods with the smallest

number of trains. This is a real challenge. At ZSSK CARGO, the respective rolling stock maintenance and repair units actively monitor the global trends and come up with proposals bringing the expected effect. It should be noted that one thing is a technical solution, but the other is the current legislation that has toughened the approval requirements. Such toughening is associated with increased financial demands, which has a major impact on the cost-effectiveness of projects. From this point of view, the result "there is no way leading here" is then also important for the efficient use of funds.

In the end, the project aimed at extending the use of Sgnss wagons to include the transport of round timber can be mentioned as another example of successful modernisation. It proves that innovations are an important tool for the efficient use of the available rolling stock fleet. After verifying the cost-efficiency of 10 wagons in service, ZSSK CARGO has now, in the autumn, activated the process of reconstructing another twenty Sgnss wagons in the Žilina rolling stock maintenance and repair workshop. Thus, this type of wagon will enable the company to offer its partner a total net capacity of 592.2m and 1,965 tonnes for the transport of timber.

Ing. Miroslav BUC  
Rolling Stock Services Division

# Líder v oblasti znižovania hluku

ZSSK CARGO je lídom v oblasti znižovania hluku v SR. Toto tvrdenie sa opiera o konkrétné kroky, ktoré spoločnosť v posledných rokoch uskutočnila.

Na jednom z prvých seminárov na znižovanie hluku sa železničari zo ZSSK CARGO zúčastnili už v roku 2006 v centre UIC (Medzinárodná železničná únia) v Paríži. So záujmom sa oboznámili s problematikou ako aj s časovým harmonogramom a predpokladanou finančnou náročnosťou projektov. V tom čase bol rok 2015, stanovený ako termín na implementáciu projektov znižovania hluku v železničnej nákladnej doprave, dostatočne vzdialený, a tým aj reálny. (Spomínaný termín 2015 na prestrojenie bol už posunutý na rok 2020, no po negatívnych skúsenostiach v prevádzke sa ozývajú hľasy na jeho ďalšie posunutie.)

Záujem o znižovanie hluku ZSSK CARGO potvrdila účasťou v projekte EuropeTrain 2010-2012 (info dostupné na <http://europetrain.uic.org/>) vyčlenením štyroch vozňov a poskytnutím trakcie v rámci testovacej trasy cez Slovensko. Výstupom projektu bolo okrem rozsiahlej záverečnej správy aj odporúčanie na prevádzkovanie vozňov s LL klátikmi.

Líderstvo v oblasti znižovania hluku spoločnosť podporila spolu so Žilinskou univerzitou v Žiline a manažérom infraštruktúry (ŽSR) podaním žiadosti na zriadenie PVVC (priemyselnovo-výskumno-vývojového centra). Aj keď žiadosť nateraz nebola schválená a v súčasnosti prebieha odvolacie konanie, železničari nadálej hľadajú možnosti na zabezpečenie efektívneho procesu eliminácie hluku v železničnej doprave.

Jednou z aktivít ZSSK CARGO je spolupráca s organizáciami zastrešujúcimi súkromných vlastníkov vozňov na Slovensku a v Česku pri výmene skúseností, ako aj návrhu mechanizmu na motiváciu znižovania hluku pre dopravcov, vlastníkov a držiteľov vozňov. Tiež prebieha monitoring výrobcov brzdových klátikov a výrobcov monoblokov formou previerok odbornej spôsobilosti dodávateľov. Zvýšená opatrnosť pri dodávke komponentov je namiestne, pretože v súčasnosti sa v prevádzke v Európe vyskytujú prípady prasknutých monoblokov (kolies). V rámci výmeny informácií medzi ECM (Subjektmi zodpovednými za údržbu) ZSSK CARGO tieto prípady sleduje,

vyhodnocuje a vydáva aj Technické pokyny ECM ZSSK CARGO. V súčasnosti už zároveň požaduje od výrobcov monoblokov, aby ponúkali monobloky, ktoré sú „kompatibilné“ s kompozitnými klátikmi typu LL. (mb)

## Leader in noise reduction

**ZSSK CARGO is the leader in noise reduction in the Slovak Republic. This statement is based on concrete steps the company has taken in recent years.**

ZSSK CARGO's interest in reducing noise has been confirmed by its participation in the EuropeTrain 2010-2012 project (information available at <http://europetrain.uic.org/>) by allocating four wagons and providing traction on the testing route across Slovakia. Besides the extensive final report, the output of the project was also a recommendation that wagons should be operated with LL brake blocks. Another of the activities of ZSSK CARGO is cooperation with organisations representing private owners of wagons in Slovakia and the Czech Republic in exchanging experience, as well as in designing a mechanism to motivate carriers, wagon owners and keepers to reduce noise. The monitoring of the producers of brake blocks and the producers of monoblocks is also conducted by checking the suppliers' expertise. Increased caution with respect to supplies of components is substantiated due to the fact there have recently been cases of cracked monoblocks (wheels) in Europe. As part of information exchange between ECMs (Entities in charge of Maintenance), ZSSK CARGO monitors and evaluates such cases and issues ZSSK CARGO ECM Technical Guidelines.

(mb)

## Údržba a opravy už podľa novej normy ISO 9001:2015

V roku 2015 bola schválená nová norma ISO 9001:2015, ktorá v plnej mierе nahrádza pôvodnú normu „2008“. Spoločnosti majú dvojročné prechodné obdobie na zabezpečenie certifikácie podľa novej normy.

V rámci produktu Údržba a opravy železničných koľajových vozidiel sú v ZSSK CARGO certifikované všetky rušnové depá (RD) a opravovne nákladných vozňov (ONV): RD Bratislava-Východné, RD Trenčianska Teplá, RD Žilina, RD Spišská Nová Ves, RD a ONV Haniska pri Košiciach, RD Čierna nad Tisou, ONV Čierna nad Tisou, RD Plešivec, RD a ONV Zvolen, ONV Štúrovo a ONV Bratislava. Tiež sú certifikované procesy z oblasti technického zabezpečenia, marketingu, obchodu a manažmentu hnacích dráhových vozidiel a manažmentu nákladných vozňov.

Základnou charakteristikou novej normy je pohľad na jednotlivé procesy a rozhrania medzi procesmi z pohľadu identifikácie rizík, určenia pravdepodobnosti ich výskytu a určenie ich dopadu. Na základe týchto pravidiel úsek služieb ŽKV uskutočnil na svojej procesnej mape identifikáciu rizík v rámci jednotlivých činností, v rámci vetvenia procesov, ako aj pri rozhraniach medzi procesmi. Výsledkom detailnej analýzy je tzv. register rizík. Ide o živý dokument, ktorý je možné dopĺňať a meniť podľa vývoja požiadaviek trhu, technologického vybavenie pracovísk a v neposlednom rade aj vývoja v oblasti ľudských zdrojov. Prvú spätnú väzbu o implementácii novej normy ISO 9001:2015 získajú údržbári a opravári ŽKV už počas októbrového externého recertifikačného auditu.

(mb)

**Maintenance and repairs already according to the new ISO 9001:2015 standard**

In 2015, the new ISO 9001:2015 standard was adopted, fully replacing the original "2008" standard. The companies have a two-year transitional period to ensure certification under the new standard. As to the product Maintenance and Repairs of Rolling Stock, ZSSK CARGO has gained certification for all its locomotive depots (LD) and wagon repair workshops (WRW), namely: LD Bratislava-Východné, LD Trenčianska Teplá, LD Žilina, LD Spišská Nová Ves, LD and WRW Haniska pri Košiciach, LD Čierna nad Tisou, WRW Čierna nad Tisou, LD Plešivec, LD and WRW Zvolen, WRW Štúrovo and WRW Bratislava. The processes in the field of technical security, marketing, trade, locomotive management and freight wagon management have also been certified. The first feedback on the implementation of the new ISO 9001:2015 standard will be obtained by the rolling stock maintenance and repair staff during an external recertification audit that will be conducted in October.

(mb)

# **Železničná spoločnosť**

## **Cargo Slovakia, a. s.**

Kontakty / Contacts

### **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. Marek KRAJŇÁK**

tel.: + 421 55 229 5451  
mob.: + 421 911 690 457  
e-mail: krajnak.marek@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 PREPRAVA/ INTERMODAL TRANSPORT**

#### **Ing. Mário HANTÁK**

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

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

#### **Ing. Marcel MINICH**

tel.: +421 55 229 5450  
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

**WWW.zscargo.sk**

