

BUSINESS

**Plánujeme byť dôležitou súčasťou logistiky
štvrtej automobilky**

**We plan to become an important part of the logistics
of the fourth car maker**

**Nárast importu uhlia a exportu stavebnín
Increase in coal import and export of building materials**

**Aj v Žiline operatívne reagujeme na potreby
a nároky zákazníkov**

**We respond operatively to the needs and demands
of our customers also in Žilina**



Editoriál / Editorial

Vážení obchodní partneri,

Železničný trh nákladnej prepravy sa v tomto roku vyvíjal opäť inak, ako sme očakávali. ZSSK CARGO zaznamenala vysoký dopyt po preprave substrátov. Pri plnení požiadaviek zákazníkov sme narazili na prevádzkové limity nášho partnera – Ukrajinských železníc, ktoré nedokázali uspokojať požiadavky na dodávky najmä železnej rudy i uhlia. Naše obchodné a prevádzkové tímy teda hľadali iné možnosti, ako vyjsť zákazníkom v ústrety a dopraviť suroviny z iných zdrojov a smerov – cez polské, jadranské a čiernomorské prístavy. Tu sa ukázalo, aké je dôležité mať širší prehľad o situácii na trhu, o možnostiach a kapacitách dodávateľov i potreбach spotrebiteľov.

V posledných rokoch nie sú výkyvy na trhu ničím výnimočným a musíme si zvykať na častejšie a výraznejšie zmeny v požiadavkách zákazníkov. A tým aj na zvýšený presun vlastných kapacít – vozňov, hnacích vozidiel a personálu na miesta, kde sa nachádzajú zdroje tržieb pre firmu ako dopravcu.

Túto variabilitu sme zaznamenali napriek všetkými sektormi hospodárstva, preto ťažko nájdeme aspoň jednu oblasť, kde sú objednávky na prepravu stabilizované. Poklesy v jednej komodite ZSSK CARGO operatívne kompenzuje náramci v iných komodítach. Vo všeobecnosti sa nám vo veľkej mieri darí presúvať takto uvoľnené kapacity. No treba poznamenať, že postavenie a charakter našej spoločnosti sa tým výrazne odlišuje od postavenia spred pár rokov. Dopyt po prepravách rastie, ale na strane druhej sa zvyšuje tlak na zabezpečenie kapacít (ako technických tak aj personálnych) na nových prepravných trasách a to nielen na území Slovenska, ale najmä v zahraničí.



Dear business partners,

this year the rail freight market has again been evolving differently than we have expected. ZSSK CARGO has recorded high demand for the transport of substrates this year. When fulfilling the customer requirements, we encountered the operating limits of our partner - the Ukrainian Railways, which failed to satisfy the requirements especially for iron ore and coal shipments. Therefore, our sales and operating teams have been looking for other ways how to accommodate the demands of the customers and transport raw materials from other sources and directions - through Polish, Adriatic and Black Sea ports. This has shown how important it is to have wide knowledge of the market situation, the capabilities and capacities of suppliers and of the consumers' needs.

In recent years, market fluctuations have not been exceptional and we need to get used to more frequent changes in customer requirements.

And, thus, we also need to get used to increased redeployment of our own capacities - wagons, locomotives and staff to locations where there are the sources of revenues available to the company as a carrier.

We have seen this variability across all sectors of the economy, so we can hardly find at least one area where transport orders are stabilised. Declines in one commodity are operatively offset by increases in other commodities at ZSSK CARGO. In general, we have been very successful in redeploying the capacities thus released. It should be noted, however, that the position and character of our company have significantly changed, compared to its position a few years ago. Demand for transport is on the rise, but on the other hand there is increasing pressure on securing capacities (both technical and personnel) on new transport routes, not only in Slovakia but mainly abroad.

Such changes need to be appropriately addressed, so the company's management has decided to expand its business activities abroad more significantly. Nowadays we are witnessing the fact that the rail infrastructure has

Na takéto zmeny treba náležite reagovať, preto sa manažment spoločnosti rozhodol výraznejšie rozšíriť obchodné aktivity firmy v zahraničí. Už dnes sme svedkami toho, že železničná infraštruktúra má veľký problém absorbovať nové a rastúce tovarové toky v medzinárodných prepravách. Úzkymi miestami sa stávajú hraničné priechody preplnené vlakmi, ktoré čakajú na rýchlu odovzdávku, resp. plynulý prechod. Veríme, že tieto problémy v značnej miere eliminujeme investíciami do rušnového parku - vrátane viacsystémových lokomotív, obnovou vozňového parku s cieľom dosiahnuť vyššiu využitenosť, ale aj variabilitu použitia. Výzvou ostáva cezhraničný prejazd vlakov bez výmeny rušnovodiča ako štandard.

Našim ďalším cieľom je využitie informačných systémov na spustenie elektronickej komunikácie so zákazníkmi, čoho dôkazom je aj spustenie elektronickej podaja a dodaja tovaru.

V rámci podpory plnenia dopravných cieľov Európskej únie a Slovenskej republiky, prenosu prepravy tovarov z cest na železnici pripravujeme projekt poskytovania komplexných logistických služieb.

Som presvedčený, že pripravované zmeny budú v prospech nielen zákazníkom našej spoločnosti, ale železničnej doprave ako takej. Železničná doprava sice má zažívať v Európe renesanciu, no na Slovensku stále nevidíme dostatočnú podporu, primeranú jej poslaniu, možnostiam a v neposlednom rade prednostiam z hľadiska ochrany životného prostredia, bezpečnosti, zdravia obyvateľstva a potreby znižovania externých dopadov dopravných systémov a ľudskej činnosti na nás všetkých.

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

a big problem in absorbing new and growing freight flows in international transport. The bottlenecks are border crossings heavily congested with trains waiting to be handled promptly to cross the border smoothly. We believe that we will eliminate these problems to a large extent by investing in the locomotive fleet, including multi-system locomotives, and by renewing the wagon fleet in order to achieve both a higher rate of utilisation and variability in use. Trains crossing the borders without having to change the engine driver as a standard remains a challenge.

Our other goal is to use information systems to launch electronic communication with customers, which has also been proved by introducing the electronic submission and delivery of goods.

To foster the fulfilment of the transport objectives of the European Union and of the Slovak Republic and the shifting of shipments of goods from road to rail, we are preparing a project aimed at providing comprehensive logistics services.

I am convinced that the changes which are under way will benefit not only our company's customers, but also rail transport as such. Railway transport is said to be experiencing a renaissance in Europe, but we still do not see enough support in Slovakia, which would be adequate to its mission, possibilities and, last but not least, the advantages in terms of environmental protection, safety, the health of the population, and the need to reduce the external impacts of transport systems and human activities on all of us.

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

Chceme byť prvou vol'bou zákazníka
We want to be customers' first choice

4

Plánujeme byť súčasťou logistiky štvrtej automobilky
We plan to become an important part of the logistics of the fourth car maker

6

Nárast importu uhlia a exportu stavebnín
Increase in coal import and export of building materials

8

Zabezpečujeme a riadime prepravné prúdy uhlia z poľských prístavov
We provide and manage transports of coal from Polish ports

10

BTS pokračuje v modernizácii
BTS still continues modernisation

12

Imidž a služby v pohybe
Image and services in motion

15

Stabilné tovarové toky v znamení hodvábu sú výzvou nielen pre Čínu
Stable Goods Flows Silk signs are a challenge not only for China

16

Certifikáty idú ruka v ruke s kvalitou
Certificates go hand in hand with quality

18

Aj v Žiline operatívne reagujeme na potreby a nároky zákazníkov
We respond operatively to the needs and demands of our customers also in Žilina

20

ZSSK CARGO kvalitným a spoľahlivým subjektom
ZSSK CARGO a quality-providing and reliable entity

22

Tablety v dielňach? Fikcia, alebo realita?
Tablets in workshops? Fiction or reality?

24

Revízie N8 na vzostupe
Revision repairs N8 on an upward trend

25

S ponukou služieb v Moskve, Ostrave a Berlíne
With services in Moscow, Ostrava and Berlin

26



Chceme byť prvou vol'bou zákazníka

Koncom júla schváilo ministerstvo dopravy ako jediný akcionár ZSSK CARGO strategický plán spoločnosti na roky 2018 až 2022. Strategický plán bol pripravovaný vo firme od minulého roka a obsahuje analýzy súčasného stavu a očakávaného vývoja na dopravnom trhu EÚ, finančnú výkonnosť a obchodnú pozíciu spoločnosti, analýzu silných a slabých stránok, príležitosti a hrozby. Nano definiuje poslanie a víziu ZSSK CARGO a následne určuje top ciele na najbližšie obdobie, finančné modely a predpoklady pre ich naplnenie. Samostatná časť je venovaná programu stratégie, t. j. implementačnému plánu, ktorý je rozdeľený do siedmich projektov. Obratovú stratégiu firmy predstavuje v rozhovore predsedu predstavenstva a generálnym riaditeľom ZSSK CARGO Ing. Martinom Vozárom, MBA.

Súčasný stav na trhu železničnej nákladnej dopravy je charakterizovaný dlhším obdobím poklesov podielov národných operátorov. Z čoho tento fakt, okrem liberalizácie, vyplýva?

- Liberalizácia je naozaj len jedným dôvodom tohto poklesu, ale zásadným. Treba však podotknúť, že tieto spoločnosti sú stále najväčšími hráčmi aj napriek liberalizácii trhov a kontinuálemu poklesu ich trhových podielov. Aktuálne dosahujú od 50 do 75 percent, pri ucelených vlakoch ešte menej. Od roku 2008 vstúpilo na trh veľa súkromných, či polo súkromných operátorov, ktorí poskytujú komplexné logistické služby a sú ostrou konkurenciou voči štátnym firmám. Za súčasného stavu dosahujú štátne spoločnosti v sektore nízke zisky, príčom nevynakladajú potrebné investície do rozvoja nových služieb, ani obnovy parku.

Ako sa liberalizácia prejavuje v sektore navonok?

- Samostatnou kapitolou sú napríklad ucelené vlaky, kde presýtený trh z pohľadu ponuky spôsobuje neustály pokles cien 2 až 3 percentá ročne a tým aj jav, ktorý sa volá „preteky na dno“. Pre udržanie zákazky sa cena neustále znížuje, v lepšom prípade drží krok s tempom inflácie. Zľavy sú pritom najhorší spôsob, ako predávať prepravné služby. Zachováva sa sice trhový podiel, no biznis je v červených číslach. Tomuto sa my chceme vyhnúť intenzívou analýzou profitability a zvyšovaním efektivity s potrebnými opatreniami.

Pre segment jednotlivých vozňových zásielok je príznačný skôr pokles, resp. zánik objemov, prinajmenšom na Slovensku. Vysoké fixné náklady a prekážky na rozvoj, napríklad v podobe postupného zániku vlečiek, či konkurencie cestnej dopravy spôsobujú nízkú efektívnosť segmentu a finančné straty pre dopravcov. Paradoxne, toto všetko v období kedy sa Európska komisia snaží o presmerovanie vozby tovarov z cesty na železnice.

Čo hovoria očakávania o ďalšom vývoji?

- Na jednej strane je to o predpokladanom raste dopytu po prepravách, ale zároveň o zvyšovaní konkurencie – vstupu nových operátorov, ponuke lepších služieb a snahe operátorov o udržanie ich podielov. Tiež sa očakáva, že zákazníci budú mať postupne komplexnejšie požiadavky na logistiku, preto aj flexibilita dopravcov sa bude musieť zvyšovať. To všetko v horizonte nasledujúcich rokov predpovedá výrazné zmeny na trhu. Čo zasa znamená, že je nevyhnutná transformácia operátorov poskytujúcich „len“ dopravu na poskytovateľov komplexných logistických služieb. Úzka špecializácia železničného dopravcu sa tak rozšíri na model univerzálneho operátora, ktorý bude poskytovať oveľa širšiu paletu služieb či už vlastnými kapacitami alebo ako výsledok spolupráce so špecializovanými firmami.

Predchádzajúce postrehy jasne určujú, akým smerom sa bude uberať železničná nákladná doprava v stredoeurópskom priestore a trendy, na ktoré každá seriózna firma musí reagovať.

Ktoré fakty sú rozhodujúce z uvedených analýz a predikcií pre finančnú výkonnosť a obchodnú pozíciu ZSSK CARGO?

- Jednak postupný, ale sústavný rast prevádzkových nákladov, stagnácia výnosov spôsobená kombináciou poklesu objemu prepravy a jednotkovej ceny. Pozitívne je, že konsolidáciou a reštrukturalizáciou sa znížil stav bankových úverov, ako aj podiel úročeného dlhu na vlastnom imaní.

Spoločnosť dosahuje pozitívny, hoci nízky hospodársky výsledok niekolko rokov v rade za sebou, čo zastavilo trend prepadu výšky vlastného imania. Súčasný model nastavenia ekonomiky firmy však neumožňuje tvoriť dostatočné zdroje na jej rozvoj. Z hľadiska konkurenčieschopnosti sú však investície jedným z rozhodujúcich faktorov. Z týchto dôvodov verenie ZSSK CARGO rozhodlo, že spoločnosť potrebuje upraviť stratégii spoločnosti na takzvanú obratovú stratégiu.

Môžete vymenovať najdôležitejšie body tejto obratovej stratégie, tak ako ju definoval top manažment spoločnosti?

- Firma potrebuje v prvom rade zabezpečiť zastavenie poklesu trhového podielu a zvýšiť profitabilitu zákaziek. Opatrenia je preto potrebné smerovať jednak do zvyšovania výnosov a jednak do znížovania nákladov a to cestou zvyšovania produktivity výrobných prostriedkov. Na to nadává znižovanie podielu výkonov závislých na hutníctve z celkového objemu prepráv. ZSSK CARGO musí tiež rozšíriť ponuku produktov o komplexné logistické služby, vrátane tzv. door-to-door služby, čiže od dverí k dverám. Na stabilizáciu segmentu jednotlivých vozňových zásielok je potrebné zlepšenie a zavedenie nových služieb, zníženie nákladov lepším využitím vozňov, HDV a zamestnancov a zabezpečenie rastu tržieb. Pre správne nastavenie tohto segmentu je však nutné spojenie všetkých zainteresovaných strán – nielen železničných dopravcov a zákazníkov, ale aj správcu infraštruktúry ŽSR a ministerstiev dopravy a financií, ale aj výšších územných celkov, teda regiónov a pre medzinárodnú kooperáciu aj okolitých štátov.

Definujme si teda hlavné prvky, poslanie a víziu obratovej stratégie ZSSK CARGO...

- Poslaním je vytvárať hodnotu pre akcionára poskytovaním komplexných logistických služieb. Jednotlivými prvkami sú spokojný zákazník, partnerstvo so železničnými dopravcami, ŽSR, ministerstvom dopravy a ďalšími inštitúciami; ďalej sú to spoľahlivosť, bezpečné a kvalitné služby, spokojní zamestnanci hrdí na svoju prácu a spoločnosť, investície do budúcnosti a meranie a vyhodnocovanie procesov, ktoré sú základom pre správne rozhodnutia. Víziou obratovej stratégie, ktorá je platná v dlhšom časovom horizonte, nielen do roku 2022, je definícia ZSSK CARGO ako spoľahlivého logistického partnera s pevným miestom na trhu a prvá volba zákazníkov.



We want to be customers' first choice

At the end of July, the Ministry of Transport, being the sole shareholder in ZSSK CARGO, approved the company's strategic plan for 2018 to 2022. The strategic plan had been prepared in the company since the last year and includes an analysis of the current state and expected developments in the EU transport market, the financial performance and business position of the company, as well as an analysis of the strengths and weaknesses, opportunities and threats. It redefines the mission and vision of ZSSK CARGO and subsequently determines the priorities for the next period, including financial models and assumptions for their fulfilment. A separate part is dedicated to a strategy programme, i.e. an implementation plan which is divided into seven projects. The company's turnaround strategy has been presented by Ing. Martin Vozár, MBA, the Chairman of the Board of Directors and CEO of ZSSK CARGO, who has been interviewed.

The current situation in the rail freight market is characterised by a longer period of decline in the national operators' market shares. What does this fact, in addition to liberalisation, result from?

- Liberalisation is indeed just one of the reasons for this decline, but crucial. It should, however, be noted, that those companies are still the biggest players despite the liberalisation of the markets and the continual decline in their market shares. Currently, they range between 50% and 75% percent, with even a smaller percentage for block trains. Since 2008, many private or semi-private operators have entered the market, providing comprehensive logistics services and becoming strong competition for state-owned companies. In the current state of play, state-owned companies are achieving low profits while failing to make necessary investments in the development of new services or renewal of their rolling stock fleets.

How does liberalisation manifest itself in the sector externally?

- A special chapter is, for instance, block trains where the supply saturated market causes a constant price decline of 2% to 3% per year, bringing about the phenomenon which is called "the race to the bottom". To retain business, the price is constantly decreasing or keeping pace with the rate of inflation at best. Discounts are the worst way of selling transport services. Though the market share is retained, business is in red numbers. This is what we want to avoid by analysing profitability intensively and implementing the measures necessary to increase efficiency.

The segment of single wagon loads can be rather characterised by a decrease in, or loss of, the transport volumes, at least in Slovakia. High fixed costs and obstacles to development, such as the phasing out of siding tracks or growing competition from road transport, cause low segment efficiency and financial losses for carriers. Paradoxically, this all is happening at the time when the European Commission strives to shift the transport of goods from road to rail.

What are the expectations with regard to further developments?

- On the one hand, we expect increased demand for shipments, but also tougher competition as new operators enter the market, as well as the availability of better services and the efforts of the operators to sustain their market shares. It is also expected that customers will gradually have more comprehensive logistics requirements, so the carriers will have to increase their flexibility. This all predicts significant changes in the market in the next few years. What, on the other hand, means it is necessary for those operators which provide transport "only" to transform into providers of comprehensive logistics services. The narrow

specialisation of the railway carrier will thus be extended to include a model of universal operator providing a much wider range of services, whether by employing its own capacities or as a result of cooperation with specialised firms.

The above considerations clearly determine the direction which rail freight will follow in the Central European region, as well as the trends that every serious company must respond to.

Which facts based on the above analyses and predictions are crucial to the financial performance and business position of ZSSK CARGO?

- It is especially the gradual but steady increase in operating costs and the stagnation of revenues caused by a combination of a decline in transport volumes and lower unit prices. What is positive is that the consolidation and restructuring have helped us reduce the amount of bank loans as well as the debt-to-capital ratio. The company has been achieving positive economic results (though the profits are low) for a couple of consecutive years, which has stopped its equity from continuing to fall. However, the company's economic model as set up today does not allow generating sufficient funds for its development. In terms of competitiveness, however, investments are one of the crucial factors. Therefore, the ZSSK CARGO management has decided that the company needs to change its business model and implement the so-called turnaround strategy.

Can you name the most important items of this turnaround strategy as defined by the top management of the company?

- First, the company needs to stop its market share from declining and to increase the profitability of orders. The measures must, therefore, be aimed at both increasing revenues and reducing costs by increasing the productivity of means of production. This should be followed by reducing the proportion of shipments dependent on the metallurgical industry in the total transport volume. ZSSK CARGO must also extend its product portfolio to include comprehensive logistics services, including the so-called "door-to-door" services. In order to stabilise the single wagon load segment, it is necessary to improve and introduce new services, to reduce costs by improving the use of wagons, locomotives and staff, and to ensure the growth of revenues. In order to set up this segment properly, it is, however, necessary to bring together all the stakeholders - not only the railway carriers and the customers, but also the infrastructure manager ŽSR and the ministries of transport and finance, as well as the higher territorial units, i.e. the regions; and for the purposes of international cooperation, the neighbouring states should also be involved.

So let us define the main attributes, mission and vision of the ZSSK CARGO turnaround strategy ...

- The mission is to create value for the shareholder by providing comprehensive logistics services. The individual attributes include a satisfied customer, partnership with railway carriers, ŽSR, the ministry of transport and other institutions; in addition, these are reliable, safe and high-quality services, satisfied employees who are proud of their work and of the company for which they work, investments in the future, and measuring and evaluating the processes that are fundamental to making the right decisions. The vision of the turnaround strategy that is intended for a longer period of time, not just until 2022, is to define ZSSK CARGO as a reliable logistics partner with a solid market position and being our customers' first choice.

(ij)

Plánujeme byť súčasťou logistiky štvrtej automobilky

Ešte sice nie je koniec roka, ale aj uplynulých osem mesiacov naznačuje, ako bude vyzeráť rok 2018 z obchodného pohľadu. Za obdobie január – august ZSSK CARGO prepravila 22,8 milióna ton tovaru, čo je asi o pol milióna ton menej ako za rovnaké obdobie 2017. V súčasnosti spoločnosť pocituje dôsledky výpadku prepráv hutníckych surovín v smere z Ukrajiny na Slovensko a do susedných štátov, ktoré - ako je známe, tvoria rozhodujúcu časť prepráv spoločnosti.

Spomínaný výpadok prepráv pre hutníctvo bol spôsobený najmä poklesom kapacít na strane Ukrajinských železníc (UZ), či už išlo o nedostatok nákladných vozňov, štrajk rušňovodičov alebo nízky počet prevádzkyschopných rušňov. Dlhodobo pretrvávala neobvyklá situácia, kedy zákazníci mali vysoké požiadavky na prepravu, avšak za našou východnou hranicou nebolo technicky možné tieto požiadavky uspokojiť. To nútalo oceliarne siaháť aj na svoje surovinové rezervy. Hutnícke podniky tak museli hľadať iné riešenia dovozu materiálových vstupov. V tomto sa im ZSSK CARGO snažila vyjsť v ústrety a zabezpečovať prepravy železnej rudy a uhlia z iných zdrojov, najmä cez poľské a jadranské prístavy, čo je však limitované kapacitnými možnosťami prístavov, ako aj ľudských zdrojov a mobilného parku dopravcov. Zákazníci preto realizovali dovoz aj z doteraz nevyužívaných európskych lokalít.

Opäťovné získanie prepráv uhlia

Chýbajúce vysoké objemy v smere východ – západ, ktoré očakávame v celoročnej

výške okolo 1,5 milióna ton, však nie je možné úplne nahradíť. O to viac teší, že sme dokázali opäťovne získať prepravu českého uhlia pre slovenskú oceliareň. Na druhej strane zaznamenávame cítelný prepad exportu hutníckej produkcie. Samozrejme, spoločnosť nerealizuje výkony len pre hutníctvo. Avšak uvedené výpadky sú tak významné, že zjednodušene by bolo možné povedať, že tvoria celý medziročný pokles jej výkonov.

Poklesy v jednej komodite sú nahradzane náramstmi v inej

Výkyvy nájdeme aj v prepravách pre ostatné sektory hospodárstva, prípadné poklesy sú však kompenzované inými náramstmi. Za prvých osem mesiacov ZSSK CARGO medziročne menej previezla v komodite chémia, a to najmä v medzinárodnej preprave, kde sa prejavili u slovenských i zahraničných firiem dôsledky výpadku výroby, zmeny výrobnych technológií a pod.

Pri drevnej hmote evidujeme celkový mierny nárast prepráv, pričom naďalej pokračuje trend znižovania jeho exportu a zvyšovania podielu na Slovensku spracovaného dreva. Pre potreby domácich papierenských podnikov narástol aj jeho import. Ropné výrobky naopak zaznamenali pokles, najmä v dovoze, z dôvodu ukončenia kontraktu odberateľa a vo vývoze kvôli modernizácii infraštruktúry zákazníka. V komodite stavebniny sa zvyšujú objemy exportu na Ukrajinu. Vývoz cementu do Maďarska sa drží približne na rovnakej úrovni, ale príšlo k presmerovaniu prepravných tokov. Priaživo sa vyvíjajú prepravy dolomitu do Českej republiky.

We plan to become an important part of the logistics of the fourth car maker

Even though it is not the end of the year, the past eight months also indicate what the year 2018 will be from a business perspective. During January to August ZSSK CARGO transported 22.8 million tonnes of goods, which is roughly half a tonne less than in the same period of 2017. At present, the company is feeling the consequences of a decline in shipments of metallurgical raw materials from Ukraine to Slovakia and to the neighbouring countries. These shipments, as is generally known, constitute a major part of the company's transport volumes.

The aforementioned decline in the shipments for the metallurgical industry was, on the one hand, caused by a shortage of capacities in Ukraine - such as a shortage of freight wagons, or the cause was engine drivers' strike or a low number of operable locomotives. On the other hand, there was also an unusual situation for quite a long time when customers had high transport demand, but it was technically impossible beyond the eastern border to satisfy such demand. This forced the steelmakers to use their raw material stockpiles and look for other solutions to the import of material inputs. In this regard, ZSSK CARGO was striving to meet their requirements and provide shipments of iron ore and coal from other sources, especially through the Polish and Adriatic ports. However, this solution is limited by the capacities of the ports, as well as the human resources and rolling stock fleets of the carriers. Therefore, the customers also made imports from previously unused European sites.

Regaining shipments of coal

However, the missing high volumes in the East-West direction, which are expected to be around 1.5 million tonnes per year, are not possible to be fully replaced. We are all so delighted that we have been able to regain shipments of Czech coal for the Slovak steel plant. On the other hand, we are experiencing a considerable decline in the export of metallurgical products. Of course, the company does not make shipments only for the metallurgical industry. However, the said declines are so significant that it could simply be said they represent the entire year-over-year decline in the transport volumes.

Decreases in one commodity offset by increases in another

Fluctuations can also be seen in shipments for the other sectors of the economy, but potential declines are offset by increases in other commodities. During the first eight months, ZSSK CARGO transported less in the commodity of chemical products on a year-over-year basis, especially in international transport, where the consequences of a production decline and changes in production technologies, and so on, had an impact on both Slovak and foreign companies.

We recorded an overall slight increase in shipments of timber, while the trend of decreasing its export and increasing the percentage of timber being processed in Slovakia still continues. Its import also grew for the needs of domestic paper mills.

On the contrary, petroleum products recorded a decrease, mainly in imports, due to the termination of a contract with a customer, and

Štvrtá automobilka

Významné miesto vo výkonoch ZSSK CARGO zastáva automobilový priemysel na Slovensku. Tri zabehnuté automobilky využívajú naše služby najmä v exporte produkcie, no i v dovoze komponentov. Tento segment je v ostatných rokoch značne ovplyvňovaný celosvetovým politicko – ekonomickým vývojom, či už ide o sankcie Európskej únie voči Rusku, alebo v súčasnosti nestabilným trhom krajín južnej Európy.

V najbližšom období sa chce ZSSK CARGO stať dôležitou súčasťou logistiky aj štvrtého výrobcu automobilov, ktorý, ako verime, bude v značnej miere využívať výhody železničnej dopravy.

Príprava tarifu na rok 2019

Pri príprave obchodnej a tarifnej politiky na rok 2019 spoločnosť zvažovala veľmi citlivu a zodpovedne všetky možnosti a zámery. Pokračuje v trende zohľadňovať pri

stanovení ceny za prepravu aj garanciu objemu tovaru, disponibilitu požadovaného radu vozňa, možnosti využitia alternatívneho radu vozňa, čas obehu vozňa, dodatočné objemy tovaru, prepravnú vzdialenosť, vlastníctvo vozňa a pod. Ponúka pri konkrétnych prepravách možnosť poskytovania globálnych cien za celú prepravnú cestu.

Nadálej rozvíja rôzne formy spolupráce s inými železničnými operátormi za podmienky výhodnosti pre zúčastnené strany. Dokáže tak nielen minimalizovať náklady, ale aj splniť náročné prepravné požiadavky zákazníkov. A to aj na realizácii nových, resp. navýšených existujúcich prepráv pri ich snahе o zabezpečenie strategických výrobných surovín z iných oblastí, ako napríklad pri spomínanom výpadku dovozu hutníckych surovín. Aj tým môže ZSSK CARGO zákazníkom dokázať, že je pre nich spôsoblivým partnerom.

Ing. Jaroslav DANIŠKA
riadič obchodu



in exports due to the modernisation of a customer's infrastructure. In the commodity of building materials, the volumes of exports to Ukraine have increased. Cement exports to Hungary are approximately at the same level, but the transport flows have been redirected. Dolomite shipments to the Czech Republic have been developing favourably.

Fourth car factory

The Slovak automotive industry plays a significant role in the ZSSK CARGO transport volumes. Three well-established car makers use our services, especially in the export of their products, but also in the import of components. In recent years, this segment has been considerably influenced by global political and economic developments, whether it is the European Union's sanctions against Russia or the currently unstable markets of southern European countries.

In the near future ZSSK CARGO also wants to become an important part of the logistics of the fourth car maker, which, as we believe, will largely use and take advantage of the benefits of rail transport.

Preparation of tariffs for 2019

In the preparation of its trade and tariff policy for 2019, the company considered all possibilities and intentions very sensitively and responsibly. It continues in the trend of taking account, when setting the freight charges, of the guaranteed volume of goods, the availability of the requested series of wagons, the possibility of using an alternative series of wagons, the wagon circulation time, additional volumes of goods, the transport distance, the ownership of wagons, etc. It offers global prices for the entire transport route for specific shipments.

The company continues developing various forms of cooperation with other rail operators where it is beneficial for all parties involved. Thus, it is able to not only minimise costs, but also meet the demanding transport requirements of customers. This includes making new shipments or increasing the existing shipments in their efforts to secure strategic production raw materials from other locations, as was the case of the above-mentioned decline in imports of metallurgical raw materials. This is also the way ZSSK CARGO can prove to its customers that it is a reliable partner for them.

Ing. Jaroslav DANIŠKA
Trade Division Director

Nárast importu uhlia a exportu stavebnín

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) prepravila za 8 mesiacov roka 2018 takmer 22,8 milióna ton tovaru, čo je oproti plánu menej o 868 tisíc ton (-3,7%), medziročný pokles predstavuje 536 tisíc ton (-2,3%).

Vnútroštátna preprava

V medziročnom porovnaní jednotlivých režimov dopravy spoločnosť zaznamenala vo vnútroštátej preprave najväčší nárast v komodite kovy (+42 tis. t) pre hutnícky podnik, najvýznamnejší pokles v komodite uhlie (-66 tis. t), kde si jednu prepravu začal voziť zákazník vo vlastnej rézii a zároveň sa prejavilo vysoké predzásobenie niektorých teplární.

Dovoz

V dovoze evidujeme vysoké navýšenie prepráv v komodite uhlie (+619 tis. t), a to najmä z dôvodu opäťovného získania importu českého uhlia pre slovenskú oceliareň, no aj pre zvýšené prepravné požiadavky teplární. Naopak, poklesla komodita ropné výrobky (-99 tis. t) kvôli dodávateľsko - odberateľským kontraktom na strane zákazníka.

Vývoz

Najväčší nárast vo vývoze je zatiaľ vidieť v komodite stavebniny (+65 tis. t) vďaka navýšeniu existujúcich prepráv, ako aj získaniu nových

prepráv. Najvýznamnejšie zníženie objemu tovaru vo vývoze nastalo v komodite kovy (-117 tis. t) vplyvom zníženého exportu hutníckej produkcie.

Tranzit

V tranzite najviac vzrástla komodita potraviny (+36 tis. t), kde sa prejavilo zvýšenie prepráv cukru v smere sever - juh, ako aj obilia v smere východ - západ. Výrazne poklesla komodita železná ruda (-281 tis. t) v dôsledku technicko - prevádzkových problémov na Ukrajinských železniciach.

Nárast importu z Poľska

Trend vysokého podielu prepráv súvisiacich s hutníctvom v ZSSK CARGO pokračuje. Za osiem mesiacov bolo plnenie plánu ovplyvnené aj nadále pretrvávajúcimi problémami na Ukrajinských železniciach - nedostatkom kapacít nákladných vozňov a rušňov, ako aj rušňovodičov. Na druhej strane sa podarilo získať späť prepravy českého uhlia pre slovenské hutníctvo. Dôležitou skutočnosťou je nárast importu uhlia a obnovenie prepráv železnej rudy z poľských prístavov do SR.

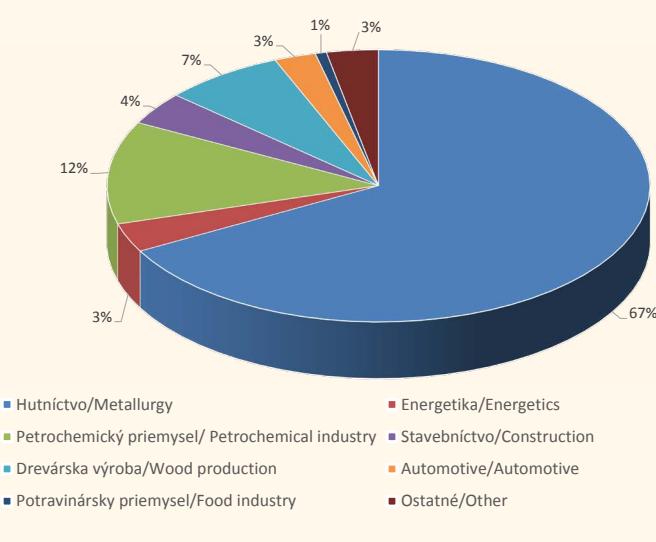
**Ing. Darina ZIBUROVÁ
sekcia marketingu**



Porovnanie objemu prepravy ZSSK CARGO v tonách za osem mesiacov 2017 a 2018.
Comparison of ZSSK CARGO transport volumes in tonnes in 2017 and 2018.

Komodita Commodity	1-8/2017	zmena/ change 1-8/ 2018	% zmena % change	
Nešpecifikované Non-specified	548 747	-63 831	-11,6%	⬇️
Chémia Chemical products	1 449 255	-200 493	-13,8%	⬇️
Drevo Timber	1 625 777	13 779	0,8%	⬆️
Potraviny Foodstuffs	193 457	-40 294	-20,8%	⬇️
Stavebniny Building materials	2 340 066	5 994	0,3%	⬆️
Kovy Metals	3 423 191	-175 862	-5,1%	⬇️
Ropné výrobky Petroleum products	1 723 106	-181 851	-10,6%	⬇️
Uhlíe Coal	2 962 369	395 348	13,3%	⬆️
Železná ruda Iron ore	8 318 829	-308 156	-3,7%	⬇️
Intermodálna preprava Intermodal transport	762 933	19 284	2,5%	⬆️
CELKOM TOTAL	23 347 728	-536 084	-2,3%	⬇️

Prepravy ZSSK CARGO za prvých 8 mesiacov roka 2018 podľa sektorov priemyslu.
ZSSK CARGO shipments for the first 8 months of 2018 by industry sector.



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

Režim Transport mode	1-8/2017	1-8/2018	rozdiel Difference
Vnútro Domestic transport	2 659 347	2 623 371	-35 976
Dovoz Import	9 523,378	9 991,528	468 151
Vývoz Export	6 230 001	5 831 059	-398 942
Tranzit Transit	4 935 003	4 365 687	-569 316
Spolu Total	23 347 728	22 811 645	-536 084

Increase in coal import and export of building materials

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) transported almost 22.8 million tonnes of goods during 8 months in 2018, which is a decrease of 868 thousand tonnes (-3.7%) when compared to the plan, representing a year-over-year decline of 536 thousand tonnes (-2.3%).

Domestic transport

As to domestic transport, in the year-over-year comparison of the individual modes of transport, the company recorded the largest increase in the commodity of metals (+42 thousand tonnes) in shipments for a metallurgical enterprise, with the most significant decline being seen in the commodity of coal (-66 thousand tonnes), where one customer began to make coal shipments on its own and, at the same time, there was a high level of stockpiling by some heating plants.

Imports

As far as imports go, a high increase was seen in the commodity of coal (+619 thousand tonnes), mainly due to regaining the import of Czech coal for the Slovak steel plant, but also due to the increased transport demand of heating plants. On the contrary, a decrease was recorded in the commodity of petroleum products (-99 thousand tonnes) due to supplier-customer contracts on the part of a customer.

Exports

The largest increase in exports is still visible in the commodity of building materials (+65 thousand tonnes) due to an increase in the existing shipments and gaining new shipments. The most significant decrease in the volume of exported goods was seen in the commodity of metals (-117 thousand tonnes) due to reduced exports of metallurgical products.

Transit

In transit, the commodity of foodstuffs increased most significantly (+36 thousand tonnes), where increased shipments of sugar in the north-south direction and of grain in the east-west direction were seen. The commodity of iron ore declined markedly (-281 thousand tonnes) owing to the technical and operational problems faced by the Ukrainian Railways.

Import growth from Poland

At ZSSK CARGO, the trend of a high proportion of metallurgical shipments continues. During the eight months the fulfilment of the plan was also affected by the problems persistently faced by the Ukrainian Railways - the shortage of freight wagons and locomotives as well as engine drivers. On the other hand, we managed to regain shipments of Czech coal for the Slovak metallurgical industry. An important fact is the increase in the import of coal and the resumption of iron ore shipments from the Polish ports to the Slovak Republic.

Ing. Darina ZIBUROVÁ
Marketing Section



Zabezpečujeme a riadime prepravné prúdy uhlia z pol'ských prístavov

Preprava uhlia tvorí podstatnú a stabilnú zložku prepráv ZSSK CARGO. Tento rok spoločnosť predpokladá, že prepraví vyše 5 miliónov ton tejto komodity, čo bude v porovnaní s rokom minulým približne o 300 tisíc ton viac. Preprava uhlia tvorí takmer 15% z jej celkového objemu prepráv.

Uhlie dopravuje ZSSK CARGO najmä pre teplárenské a hutnícke podniky a realizuje sa zväčša v ucelených vlakoch vo veľkých objemoch. Ide teda o lukratívne prepravy, o ktoré majú veľký záujem aj ostatní dopravcovia. Na trhu vtedne v súčasnosti tvrdá konkurencia a ak chce dopravca uspieť, už nestaci zákazníkovi poskytnúť len prepravu za úsek ŽSR. V poslednom období zákazníci vyžadujú zabezpečovať a riadiť celý logistický proces prepravy. Konkurowať je preto možné iba v prípade, ak dopravca zákazníkovi vie poskytnúť komplexné služby dopravy na celom prepravnom úseku, vrátane doplnkových služieb.

Zabezpečovať celý logistický proces je úloha veľmi náročná. Navyše tento rok kvôli problémom s hnacími vozidlami a rušňovým personálom na ukrajinskej strane a neschopnosťou zabezpečiť a deklarovať plynulú nakládku a prepravu tovarov z Ukrajiny a dopravu vlakov z Ruska začali zákazníci nakupovať tovar z iných - pred pár rokmi nepredstaviteľných smerov. Dlhoročné prepravné prúdy a prepravované objemy sa tento rok menia veľmi náhle a ak chce ZSSK CARGO uspieť na trhu, musí pružne reagovať na nové požiadavky zákazníkov.

Prepravy z pol'ských prístavov

Už dnes spoločnosť kompletne riadi celý logistický proces prepravy uhlia z pol'ských prístavov a pol'skej bane smerom na Slovensko. Pritom používa na nakládku vlastné vozne a v mnohých prípadoch poskytuje aj rušne radu 131, ktorú sú na pol'skom trhu veľmi žiadane pre svoju spoľahlivosť a výkonnosť. To ale na druhej strane znamená zvýšený nápor na vozňový a rušňový park.

Dopravu na pol'skom území z pol'ských prístavov pre ZSSK CARGO vykonáva najmä spoločnosť Inter Cargo. Tento rok sa však kvôli problémom

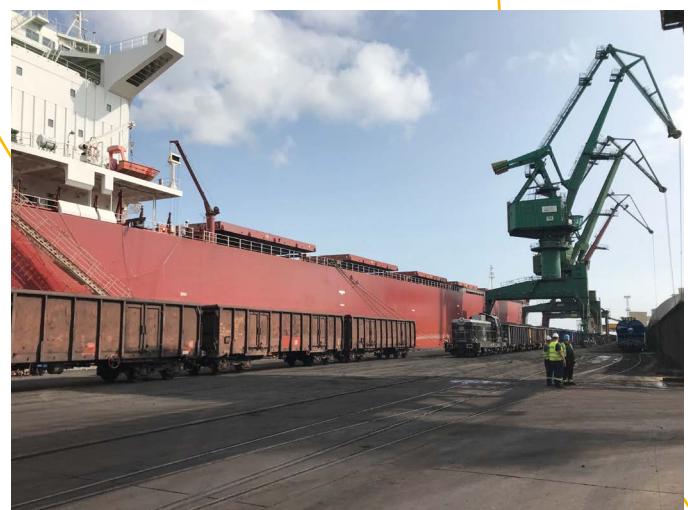
na ukrajinskej strane a nedostatku pol'skej komodity prepravuje zo záhorie cez pol'ské prístavy o 70% viac uhlia, ako tomu bolo pred rokom. V priebehu niekoľkých týždňov začiatkom roka ZSSK CARGO operatívne zvýšila prepravované kapacity a operatívne navýšila počty vlakov a prepravy realizovala vo vlastných vozňoch. V súčasnosti riadi celý proces už od samotného výberu vhodných vozňov na nakládku, komunikáciu so všetkými dopravcami na prepravnej ceste a taktiež dennodennú komunikáciu s pol'skými prístavmi.

Aj vo vlastných vozňoch

Kedže ZSSK CARGO musí pružne reagovať na stále nové a nové požiadavky zákazníkov, zabezpečuje nielen dopravu, ale aj doplnkové služby spojené s logistickým procesom. Kvôli problémom na ukrajinskej strane tento rok dokonca komplexne zabezpečovala prepravu ruského uhlia na Slovensko cez hraničný priechod Brzeš/Terespol. Zabezpečovala pri tom nielen dopravu po normálnom rozchode, ale ponúkala komplexné služby vrátane prepravy po rozchode 1520 mm do terminálu, prekládku s väzením, skladovanie, vystavenie nákladných listov, prekládkových zoznamov a všetko potrebné pre zabezpečenie plynulej dodávky. V roku 2018 zabezpečuje ZSSK CARGO aj nakládku čierneho uhlia z Ostravská smerom na Slovensko vo vlastných vozňoch, čo v minulom roku realizoval privátny dopravca. Dospiať firma poskytla na nakládku už viac ako 7000 vozňov.

V roku 2017 za mesiace január – august prepravila ZSSK CARGO v komodite uhlie vo vlastných vozňoch celkovo 760 tisíc ton, v tomto roku je to už takmer 1,45 milióna ton, čo má za následok na jednej strane zvýšený obrat a nápor na vozne radu Eas, ale na druhej strane to výrazne eliminujme prázdné behy.

Ing. Marek CHACHALÁK
sekcia predaja

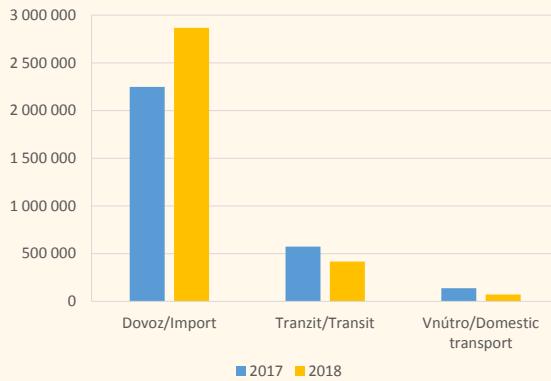


Zábery sú z nakládky uhlia do vozňov ZSSK CARGO v pol'skom prístave Gdynia koncom augusta tohto roka.

Loading of coal into ZSSK CARGO wagons in the Polish port of Gdynia at the end of August this year.

Prepravy uhlia za osem mesiacov 2017 a 2018.
Carriage of coal in eight months 2017 and 2018.

	2017	2018
Dovoz Import	2 248 205	2 867 656
Tranzit Transit	574 678	417 888
Vnútro Domestic transport	137 943	72 117



Elektrické rušne ZSSK CARGO radu 131 sa uplatňujú na poľských tratiach.
Sú žiadane pre svoju spôsobilosť a výkonnosť.

ZSSK CARGO 131-series electric locomotives are used on the Polish tracks.
They are in great demand for their reliability and performance.

We provide and manage transports of coal from Polish ports

The carriage of coal is a substantial and stable part of ZSSK CARGO shipments. The company expects that this year it will transport more than 5 million tonnes of this commodity, which will be roughly 300,000 tonnes more than last year. The carriage of coal accounts for almost 15% of its total transport volume.

ZSSK CARGO transports coal mainly in large quantities using block trains, especially for heat and metallurgical plants. These are lucrative shipments that other carriers are also very interested in.

Tough competition nowadays prevails in the market, and if the carrier wants to succeed, it is not enough to provide the customer only with the carriage of goods on the ŽSR railway section. The customers have recently been requiring the organisation and management of the entire transport logistics process. Therefore, it is possible to compete only if the carrier is able to provide the customer with comprehensive transport services along the entire transport route, including additional services. It is a very challenging task to ensure the whole logistics process. Moreover, this year, due to problems with locomotives and engine staff on the Ukrainian side and the inability to secure and declare the uninterrupted loading and transport of goods from Ukraine and the traffic of trains from Russia, the customers have begun to purchase goods from other directions which were unimaginable a few years ago. The long-time transport flows and transported volumes have been changing very suddenly this year, and if ZSSK CARGO wants to succeed in the market, it has to respond very flexibly to the new requirements of the customers.

Shipments from Polish ports

The company has already now been fully managing the entire logistics process of transporting coal from the Polish ports and the Polish mine to Slovakia. For loading purposes, it has been using its own wagons, and in many cases, it has also provided 131-series locomotives, for which there is great demand in the Polish market due to their reliability and performance. This, on the other hand, entails an increased strain on the wagon and locomotive fleet.

Shipments on the Polish territory from the Polish ports are carried out for ZSSK CARGO by the company Inter Cargo. This year, however, because of the problems on the Ukrainian side and the lack of Polish coal, the volume of coal shipped from overseas through the Polish ports has risen 70%, compared to the situation a year ago.

Within a few weeks from the beginning of the year, ZSSK CARGO operatively increased the transported capacities and the number of trains and made shipments using its own wagons. Currently, it manages the entire process from the very choice of wagons suitable for loading, communication with all carriers on the transport route, as well as daily communication with the Polish ports.

Also in its own wagons

Since ZSSK CARGO has to respond very flexibly to the newly coming requirements of the customers, it provides for not only transport, but also additional services related to the logistics process. Because of the problems on the Ukrainian side, this year the company has even fully provided for the transport of Russian coal to Slovakia via the border crossing Brześć / Terespol. It has not only provided for transport on standard-gauge tracks, but also offered comprehensive services, including transport on 1,520-mm gauge tracks to the terminal, transhipment with weighing, storage, issuing consignment notes and transhipment lists, and everything needed to ensure smooth shipments.

In 2018, ZSSK CARGO has also been providing for the loading and transport of black coal from the Ostrava region to Slovakia in its own wagons, which was carried out by a private carrier last year. Up to now, the company has provided more than 7,000 wagons for loading purposes. In 2017, from January to August, ZSSK CARGO transported a total of 760 thousand tonnes of coal in its own wagons; this year it is almost 1.45 million tonnes, which, on the one hand, results in an increased turnover and strain on the Eas-series wagons, but, on the other hand, eliminates the running of empty wagons.

Ing. Marek CHACHALÁK
Sales Section

BTS pokračuje v modernizácii

Spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) aj v roku 2018 realizuje viacero dôležitých investícií v oblasti modernizácie a údržby prekládkových technologických zariadení ako i sociálno-prevádzkového zázemia, ktoré bude slúžiť nielen zamestnancom BTS.

Tými najdôležitejšími sú náhrada kapsového dopravníkového pásu Flexowell a generálna oprava výklopníka na pracovisku Prekládkového komplexu Západ (PK Západ). Tak ako investícia do modernizácie, aj generálna oprava boli technicky a koordinačne pripravované už v priebehu predchádzajúceho roku 2017. Nemalé úsilie bolo venované zosúladeniu realizácie týchto stavieb s ohľadom na zabezpečenie prekládkových výkonov, napoko odstavenie jedného pracoviska, ktoré zabezpečuje približne jednu tretinu z celkového výkonu prekládky železnej rudy, má vplyv na všetky pracoviská pohraničnej prekládkovej stanice Čierna nad Tisou.

Práce na stavbe náhrady kapsového dopravníkového pásu Flexowell začali v polovici mája 2018. Hlavným cieľom tejto stavby bolo zjednodušenie technologického systému priamej a nepriamej prekládky nahradením vertikálneho kapsového dopravníka typu Flexowell predĺženým prvým dopravníkovým pásmom T1. Úpravou prekládky sú zo systému vylúčené najporuchovejšie a údržbovo najnáročnejšie prvky, ktoré v minulosti spôsobili viaceré poruchy s následnou komplikovanou opravou. Súčasne boli zo systému prekládky odstránené aj viaceré miesta, ktoré v začiatkoch prekládky spôsobovali jej zvýšenú prašnosť. Ďalšou výhodou náhrady kapsového dopravníka jednoduchým pásmom je rozšírenie možnosti prekládky na komplexe o prekládku železnorudného koncentrátu.

Na začiatku boli zrealizované demontážne práce pôvodného dopravníkového pásu T1, separátora cudzích predmetov, ako aj technológie Flexowell a všetkých stavebných konštrukcií, ktoré nebolo možné v novej technologickej dispozícii využiť.

Následne bola zmontovaná nová podporná oceľová konštrukcia mostu dopravníkového pásu T1 a samotná technológia dopravníka. Realizáto-

rom demontážnych a stavebných prác bola žilinská spoločnosť MONT IRP, s. r. o., a novú technológiu dodala spoločnosť FAMUR FAMAK S. A. zo Poľska. Stavebné a montážne práce boli ukončené v dohodnutom termíne 15. 8. 2018.

Spolu s realizáciou úprav technológie prekládky v PK Západ prebiehala po desiatich rokoch prevádzky aj generálna oprava telesa a uloženia výklopníka, zásobníkov a vyhriňovacích zariadení. Do začiatku generálnej opravy, t. j. do mája 2018 bolo v PK Západ úspešne preložených viac ako 21 miliónov ton železorudného substrátu. Rozsah opráv bol stanovený na základe sledovania prevádzkových parametrov jednotlivých prvkov a záverov z profilaktickej prehliadky realizovanej spoločnosťou FAMUR FAMAK S.A., ktorá bola dodávateľom tejto technológie. Generálna oprava bola primárne zameraná na výmenu opotrebovaných dielov telesa výklopníka, tak aby bola zaistená jeho následná bezpečná a bezporuchová prevádzka. V rámci opravy boli vymené podporné vodiace kolesá uloženia výklopníka, vodiace a kolíkové koľajnice na košičkej aj čopskej strane, vrátane ich nadstavenia, bočné tlmiče a amortizátory stola výklopníka, ozubené kolesá pohonu, opravené kolískové mechanizmy, vibrátory a vymené gumové obloženia oporných stien. Zároveň boli realizované opravárenské práce aj na zásobníkoch a reťazových vyhriňovačoch. Naplánované servisné činnosti na strojních častiach boli ukončené dňa 19. 8. 2018.



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



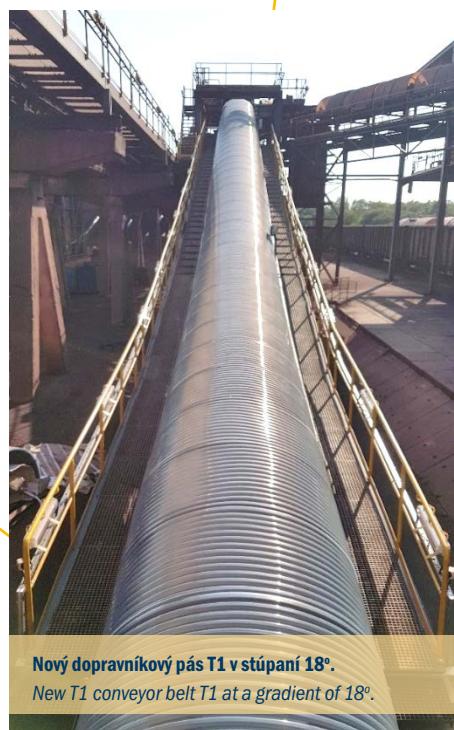
Demontáž technológie pôvodného pásu T1, separátora a Flexowellu.

Dismantling the technology of the original T1 belt, the separator and the Flexowell conveyor belt.



Nová nosná konštrukcia pásu T1.

New supporting structure of the T1 conveyor belt.



Nový dopravníkový pás T1 v stúpaní 18°.

New T1 conveyor belt T1 at a gradient of 18°.

BTS still continues modernisation

In 2018, BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s. (BTS), is also undertaking several important investments in the field of modernisation and maintenance of transshipment technology facilities, as well as sanitary and operating facilities that will serve not only BTS employees.

The most important include the replacement of a Flexowell pocket conveyor belt and the overhaul of a tipper at the workplace of the Transshipment Centre West (TC West). Both the investment in modernisation and the overhaul was technically prepared and coordinated already in the course of the previous year 2017. Great efforts were made to harmonise the construction of these structures with respect to providing transshipment operations, since the shutdown of a workplace which provides for roughly one-third of the total iron ore transshipment capacity has an impact on all workplaces of the Čierna nad Tisou border crossing station.

Works on the construction of a replacement for the Flexowell pocket conveyor belt began in mid-May 2018. The main objective of this construction was to simplify the direct and indirect transshipment technology system by replacing the vertical Flexowell pocket conveyor with a lengthened first T1 conveyor belt. By making modifications to the transshipment technology, the most troublesome and maintenance-intensive components causing a number of failures in the past with complicated repairs were removed from the system. At the same time, several sites which caused the increased dustiness of transshipment operations at the beginning were removed from the transshipment system. Another advantage of replacing a pocket conveyor with a simple belt is the extension of the capabilities of the transshipment centre to include iron-ore transshipment operations.

At the beginning, dismantling work was carried out on the original T1 conveyor belt, the foreign object separator, as well as the Flexowella technology and all construction structures which could not be used in the new technological layout.

Subsequently, a new supporting steel structure of the T1 conveyor belt bridge and the conveyor technology itself were assembled. The dismantling and construction works were carried out by the Žilina-based company MONT IRP, s. r. o., while the new technology was supplied by FAMUR FAMAK S.A. from Poland. The construction and assembly works were completed by the agreed date, i.e. August 15, 2018.

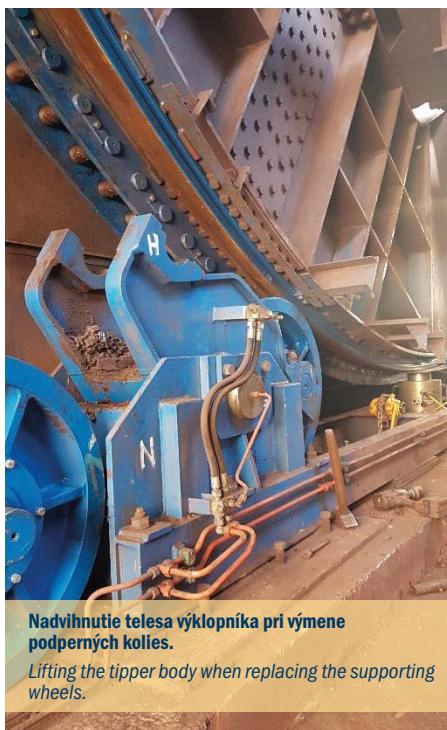
Along with the carrying out of modifications to the transshipment technology in the TC West, after ten years of operation, an overhaul was performed on the body and suspension of the tipper, hoppers and chain rake scrapers. Until the beginning of the overhaul, i.e. until May 2018, the TC West had successfully transshipped more than 21 million tonnes of iron-ore substrate. The scope of repairs was determined on the basis of the monitoring of the operational parameters of individual components and the conclusions of a preventive inspection carried out by FAMUR FAMAK S.A., which was the supplier of this technology. The overhaul was primarily aimed at replacing worn-out parts of the body of the tipper so as to ensure its safe and trouble-free operation thereafter. Within the overhaul, the supporting guide wheels of the tipper suspension, the guide and pin rails on both the Košice side and the Chop side, including their attachments, side tipper table dampers and shock absorbers, drive cogwheels and the rubber linings of supporting walls were replaced and crank mechanisms and vibrators were repaired. At the same time repair works were carried out on the hoppers and chain rake scrapers. The scheduled service work on machine parts were completed on August 19, 2018.

The total costs of replacement of the Flexowell pocket conveyor and of the overhaul are almost EUR 850,000.

Comprehensive tests on the transshipment of goods began on August 20, 2018, and during the night shift 1,404 tonnes of iron-ore substrates were transshipped in the manual transshipment mode.



Výmena poháňacích kolies telesa výklopníka.
Replacement of the drive wheels of the tipper body.



Nadvihnutie telesa výklopníka pri výmene podporných kolies.
Lifting the tipper body when replacing the supporting wheels.



Výmena reťazí a nadstavenie hrablicových výhrňovačov.
Replacement of the chains and setting of the rake scrapers.

Celkové náklady náhrady kapsového dopravníka Flexowell a generálnej opravy predstavujú bezmála 850 tisíc eur.

Komplexné skúšky s prekládkou tovaru sa začali 20. 8. 2018 a v nočnej zmenе už bolo v ručnom režime prekládky preložených 1 404 ton železorudných substrátov.

Aj napriek ukončeniu všetkých stavebných a montážnych prác a realizácii skúšok jednotlivých technologických prvkov spojených s prekládkou, nebolo z dôvodu vzniku nehodovej udalosti dňa 21. 8. 2018 možné pokračovať s prekládkou peliet a nadstavením plnej automatiky v systéme prekládky. Ukončenie dlhodobej odstávky pracoviska PK Západ a jeho plnohodnotné zapojenie do prekládkových procesov PPS ČNT bolo plánované v auguste 2018. Z dôvodu vznikutej nehody, ktorá spôsobila vázne poškodenia výklopníka, bude komplex vyradený z prevádzky do konca roka 2018.

Medzi dlhodobé priority spoločnosti BTS patrí starostlivosť o zamestnancov. S tým súvisí aj ďalšia vykonávaná investičná akcia v roku 2018, ktorou je rekonštrukcia sociálno-prevádzkovej budovy pri PK Západ. Budovu spoločnosť po pätnásť rokoch užívania odkúpila od ZSSK CARGO a po prebiehajúcej rozsiahlej rekonštrukcii bude aj nadáľ slúžiť tak zamestnancom BTS ako aj zamestnancom ZSSK CARGO. Touto investíciou chce spoločnosť BTS vytvoriť primerané sociálne a pracovné zázemie pre všetkých zamestnancov na pracoviskách PK Západ a Východná rampa.

Rok 2018 bude z pohľadu prevádzky jeden z najnáročnejších rokov spoločnosti BTS v jej jedenástročnej histórii. Veríme, že na jeho konci sa nám s podporou našich servisných partnerov ako i akcionárov BUDAMAR LOGISTICS, a. s. a ZSSK CARGO, podarí PK Západ spustiť do plnej, bezpečnej prevádzky. Zároveň sme po prvých skúškach prekládky presvedčení, že všetkými vykonanými úpravami sme dosiahli stanovený cieľ vytvoriť modernejšie pracovisko zaručujúce ešte spoľahlivejšiu, ekologickejšiu a hlavne bezpečnejšiu prevádzku ako doteraz.

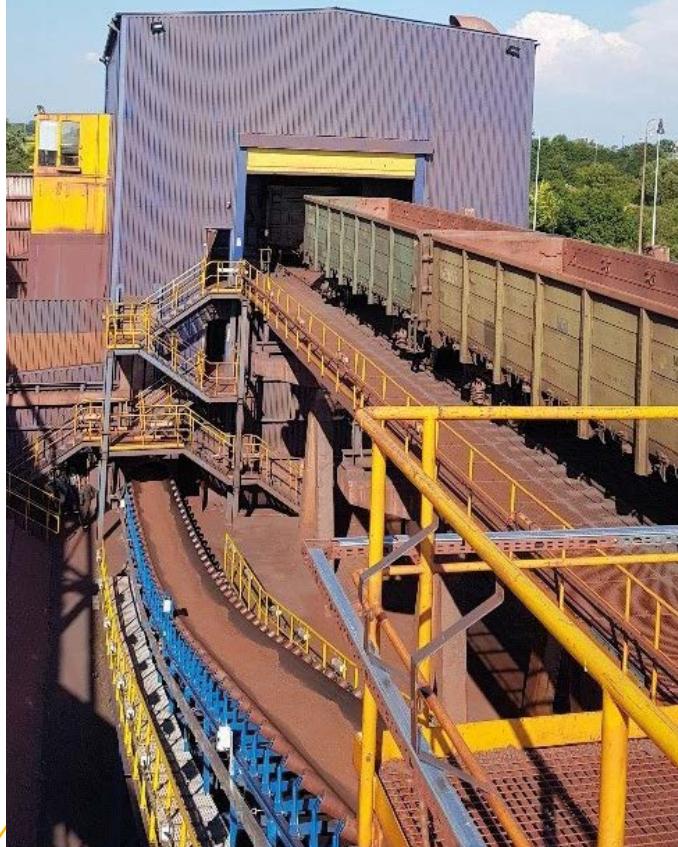
Ing. Alojz FILIPEK
technický riaditeľ
BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s.

Despite the completion of all construction and assembly works and the performance of tests on the individual technological components associated with transshipment operations, it was not possible to continue with the transshipment of pellets and making the transshipment system fully automated due to an accident which occurred on August 21, 2018. The termination of the long-term shutdown of the TC West and its full involvement in the transshipment processes at the Čierna nad Tisou border crossing station was planned for August 2018. Due to the accident that caused serious damage to the tipper, the transshipment facility will be out of operation until the end of 2018.

BTS's long-term priorities include employee care. This is also related to another investment project implemented in 2018, which is the reconstruction of the sanitary-operation building at the TC West. After having used it for 15 years, the company purchased the building from ZSSK CARGO; and after the ongoing extensive reconstruction is completed, the building will continue to serve BTS employees as well as ZSSK CAR-

Prekládkový komplex Západ počas skúšobnej prevádzky po náhrade Flexowell a generálnej oprave výklopníka.

The Transshipment Centre West during the trial operation after replacing the Flexowell conveyor belt and carrying out an overhaul on the tipper.



GO employees. With this investment, BTS wants to create an adequate sanitary and working environment for all employees at the workplaces of the TC West and the Eastern Ramp.

In terms of operations, the year 2018 will be one of BTS's most challenging years in its 11-year history. We believe that at its end we will, with the support of our service partners as well as the shareholders of BUDAMAR LOGISTICS, a. s., and ZSSK CARGO, manage to put the TC West into full and safe operation. Besides, after the initial transshipment tests we believe that by making all the intended modifications, we achieved the set goal, which was to create a more modern workplace providing operations that are even more reliable, environment-friendly and, above all, safer than they were so far.

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

Imidž a služby v pohybe

ZSSK CARGO sa rozhodla upútať pozornosť verejnosti novým a originálnym grafickým riešením dizajnu rušňov. Rovnako ako iní európski železniční dopravcovia využila na to tzv. branding - známy komunikačný prvok na podporu imidžu a služieb. V týchto dňoch je výsledkom tohto plánu prvá lastovička, ktorá vzišla z dielne spišskonovoveského

rušňového depa. Prvá vynovená dvojička radu 131 je od októbra už na trati v korporátom modro-bielom nátere namiesto tradičného zeleno-žltého. Firemné farby, nové slogany a viditeľné logo vyzdvihujú skúsenosť firmy, jedinečnosť ponuky služieb, ale v prvej rade posilňujú povedomie značky a vyzdvihujú ekológiu. (sch)



Image and services in motion

ZSSK CARGO has decided to attract public attention by coming up with a new and original graphic design for locomotives. Like many other European companies, it has used the so-called "branding" for such a purpose. It is a well-known communication element to promote image and services.

This plan has recently been materialised into the 'first swallow', which has come from the Spišská Nová Ves-based locomotive depot.

The first revamped twins of 131-series in corporate blue and white colours instead of traditional green and yellow colours have already been in service since October. The corporate colours, new slogans and the visible logo highlight the company's experience, the uniqueness of the services it offers and, above all, strengthen brand awareness and emphasise ecology.

(sch)

Stabilné tovarové toky v znamení hodvábu sú výzvou nielen pre Čínu



One Belt One Road (OBOR), známy tiež ako Nová Hodvábna cesta, je masívnym obchodným a infraštrukturým projektom, ktorého cieľom je spojiť Čínu – fyzicky a finančne – s desiatkami ekonomík vrátane Ázie, Európy, Afriky a Oceánie. Projekt sa priamo dotýka zhruba 70 krajín, medzi nimi aj Slovenskej republiky. Z pohľadu euro-ázijského železničného sektora je zaujímavý najmä rozvoj prepráv kontajnerových vlakov, resp. priamych vlakových liniek z Číny do EÚ v rámci „pevninské“ časti OBOR. O nasadzovaní kontajnerových vlakov, ktoré premávajú cez Slovensko, sa zhovárame s vedúcou oddelenia intermodálnej prepravy a automotive v ZSSK CARGO Ing. Veronikou Hagarovou.

Už v roku 2017 začali premávať cez Slovensko pravidelné kontajnerové vlaky z Číny, smerované cez Terminál kombinovanej dopravy (TKD) Dobrá. Dopravcom na území Slovenskej republiky bola ZSSK CARGO. Čo bolo potrebné zabezpečiť pre otvorenie týchto trás?

- K oživeniu prepráv „čínskych“ vlakov cez TKD Dobrá, t. j. k znovuotvoreniu ukrajinsko-slovenského koridoru prišlo v lete 2017 a predchádzala mu rozsiahla propagácia a maratón osobných rokovania s čínskymi, ruskými, ukrajinskými a ďalšími partnermi zo strany predstaviteľov viačierich orgánov štátnej správy Slovenskej republiky, ako aj spoločností participujúcich na týchto prepravách. Medzi nimi nechýbali ani zástupcovia ZSSK CARGO.

Ako prebiehala samotná príprava na prevádzku vlakov?

- V prvej fáze bolo potrebné najmä dostať Slovenskú republiku do širšieho povedomia ako vstupnú bránu do Európskej únie pre tovarové toky po železnici a zároveň odbúrať obavy potenciálnych koncových zákazníkov z napäťich rusko-ukrajinských vzťahov a možného negatívneho vplyvu na bezpečnosť a rýchlosť prepráv. V druhej fáze nasledovali viaceré testovacie prepravy, z ktorých tri sa podarilo pretaviť do pravidelných liniek – dve do Budapešti a jednu do nemeckého Duisburgu. Operátorom týchto liniek na území Európskej únie je spoločnosť RCO-CSKD patriaca do skupiny Rail Cargo. Trasovanie aj operátori liniek mimo územia EÚ sa rôznia.

Ako s odstupom vyše roka, keď na Slovensko prišiel prvý kontajnerový vlak z Číny, hodnotíte kvalitu prepráv?

- Až na občasné problémy s disponibilitou vozňov normálneho rozchodu v smerovaní na Maďarsko boli prepravy aj terminálové služby na území Európskej únie realizované s vysokou kvalitou a efektivitou. V TKD Dobrá sa vďaka výraznej podpore zo strany operátora terminálu, spoločnosti TransContainer Slovakia, zároveň podarilo skoordinovať procesy colných (režim tranzit) a fytosanitárnych kontrol a minimalizovať súvisiace presteje zásielok, a to stále pri dôslednom a striktnom dodržiavaní pravidiel Európskej únie. O to viac mrzí pozastavenie liniek v auguste z dôvodu zhoršenia tranzitných časov na Ukrajine a sprísnenia colného konania v Maďarsku po tunajších kontrolách OLAF.

Každa podhodnocovanie čínskeho tovaru pri colnom konaní pri vstupe do EÚ teda ovplyvnila aj železničné prepravy. Aký záver z toho napokon vyplynul?

- Hoci časť liniek sa podarilo obnoviť už v septembri, augustové udalosti nám pripomenuli, že pre ich zachovanie je dôležitá nielen stúpajúca efektivita a skracovanie prepravných časov na území EÚ, ale najmä stabilná kvalita na tratiach mimo EÚ a zároveň prilákanie širšieho portfólia hodnotnejších a kvalitných tovarov. Medializované podozrenia z podhodnocovania čínskych zásielok a následných colných únikov potrebu eliminácie špekulačných prepráv len potvrdili. Z pohľadu dlhodobej udržateľnosti liniek aj po ukončení dotačnej schémy čínskej vlády sú hlavnou výzvou stabilné spätné tovarové toky.

Je teda „kríza“ vyriešená a bude dostatoč tovaru na využatie liniek cez TKD Dobrá?

- Toto sa zatiaľ neodvažujem tvrdiť, je tu stále veľa „premenných“ a informácie sa rôznia. Všetky zúčastnené strany musia spolupracovať ešte intenzívnejšie a ponúknuť atraktívny a spôsobilivý produkt schopný naplniť očakávania koncového zákazníka v Európe aj v Ázii. Na druhej strane, Čína si musí pozametať pred vlastným prahom a nastaviť prísnejsie pravidlá samotnej podpory OBOR, ako aj zintenzívniť koordináciu postupov s EÚ tak, aby zabránila špekulačnému pozmeňovaniu vývozných a dovozných dokumentov, ktoré vrhá negatívne svetlo na celý projekt.

Ďakujem za rozhovor

Ladislav JANDOŠEK

Stable Goods Flows Silk signs are a challenge not only for China

One Belt One Road (OBOR), also known as the New Silk Road, is a massive trade and infrastructure project the aim of which is to connect China - physically and financially - with tens of economies in Asia, Europe, Africa and Oceania. The project directly affects around 70 countries, including the Slovak Republic. In terms of the Euro-Asian railway sector, particularly interesting is the development of container train shipments or direct train lines from China to the EU within the "mainland" part of OBOR. We have interviewed Ing. Veronika Hagarová, the head of the ZSSK CARGO intermodal transport and automotive department, about the deployment of containerized trains running through Slovakia.

Already in 2017, regular container trains from China started to run through Slovakia, going through the Combined Transport Terminal (CTT) Dobrá. The carrier in the territory of the Slovak Republic was ZSSK CARGO. What needed to be done to open these routes?

- The revival of "Chinese" train shipments through the CTT Dobrá, i.e. the re-opening of the Ukrainian-Slovak corridor, came about in the summer of 2017 and was preceded by extensive promotion and a marathon of personal negotiations conducted by representatives of several state administration bodies of the Slovak Republic as well as companies participating in these shipments with Chinese, Russian, Ukrainian and other partners. Among them were also representatives of ZSSK CARGO.

What was the very preparation for the operation of the trains?

- In the initial phase, it was necessary to gain wider awareness of the Slovak Republic as a gateway to the European Union for rail freight flows, and, at the same time, to remove the concerns of potential end customers about the tense Russian-Ukrainian relations and the possible negative impact on the safety and speed of shipments. In the second phase, several trial shipments were carried out, three of which were successfully converted into regular lines - two to Budapest and one to Duisburg in Germany. The operator of these lines in the European Union is RCO-CSKD, which belongs to the Rail Cargo Group. The routing and operators of the lines outside the EU are different.

How do you assess the quality of shipments after the lapse of more than a year since first China-based container train arrived in Slovakia?

- Except for occasional problems with the availability of standard-gauge

wagons headed to Hungary, the shipments and terminal services in the European Union were performed with high quality and efficiency. At the CTT Dobrá, thanks to strong support from the terminal operator - TransContainer Slovakia, we have also managed to coordinate the customs (transit mode) and phytosanitary control processes and to minimise related shipment downtimes, while continuing to thoroughly and strictly comply with European Union rules. Thus, we are all so sorry that the lines were suspended in August due to worsening transit times in Ukraine and the tightening of customs procedures in Hungary following OLAF's on-the-spot checks.

The case of Chinese goods being undervalued within customs procedures upon their entry into the EU also affected rail shipments. What conclusion did it finally lead to?

- Although some of the lines were re-opened in September, the August events reminded us that in order for them to be preserved, it is essential to not only increase efficiency and shorten transport times in the EU, but also to ensure stable quality on tracks outside the EU, as well as to attract a wider portfolio of more valuable goods of high quality. Medialised suspicions of undervaluation of Chinese shipments and subsequent evasion of customs duties only vindicated the need to eliminate speculative shipments. In terms of the long-term sustainability of the lines even after the end of the subsidy scheme of the Chinese government, stable backward flows of goods are the main challenge.

So has the "crisis" been resolved and will there be enough goods to employ the lines through the CTT Dobrá?

- I do not dare to say this, there are still many "variables" and the information varies. All the stakeholders need to work together even more intensively and offer an attractive and reliable product capable of meeting the expectations of end customers in both Europe and Asia. On the other hand, China should sweep its own doorstep and set stricter rules for OBOR support, as well as intensify the coordination of procedures with the EU to prevent speculative changes in export and import documents, which casts a negative light on the whole project.

Thank you for the interview

Ladislav JANDOŠEK



Certifikáty idú ruka v ruke s kvalitou

Pracoviská ZSSK CARGO vo Východoslovenských prekladiskách (VSP) obhájili v druhom septembrovom týždni v recertifikačnom externom audite certifikát kvality, ktorý vlastní pracovisko už od roku 2006.

Pred niekoľkými týždňami sa priamo na pôde VSP, v Čiernej nad Tisou a Maťovciach, stretli zástupcovia externej certifikačnej spoločnosti s riadiacimi zamestnancami prekladiska a manažérmi zodpovednými za systém manažérstva kvality vo firme, aby vykonali ďalší recertifikačný audit podľa normy ISO 9001:2015.

Ponúkať zákazníkom čo najkvalitnejšie služby a produkty je hlavným cieľom ZSSK CARGO. Aj preto ešte v roku 2005 padlo strategické rozhodnutie vedenia o zavádzaní systému manažérstva kvality v zmysle medzinárodnej normy ISO 9001 pre činnosti súvisiace s prekládkou tovaru. Po roku intenzívnej prípravy pracovísk VSP bol úspešne certifikovaný produkt s názvom „Východoslovenské prekladiská“. Certifikát kvality vydala certifikačná spoločnosť TÜV SÜD a platí vždy tri roky.

- Každý rok absolvujeme dozorové audity, v rámci ktorých audítori certifikačnej spoločnosti overujú funkčnosť systému. Na menšie zistenia, pri ktorých nie je úplne dodržaná požiadavka normy, nám

audítori predkladajú odporečania, - vysvetlil Ing. Marcel Baláž, riaditeľ projektovej kancelárie a interného auditu (PKaIA). Odporečania sa posudzujú a podľa možností zavádzajú, aby bolo všetko v poriadku do najbližšieho dozorového auditu.

- Ak audítori zistia väčšie nedostatky, tzv. odchýlky od normy, potom nasleduje analýza danej problematiky a okamžité alebo termínované prijatie nápravných opatrení, - dodal Ing. Ľudovít Varga, vedúci oddelenia projektov a procesov.

Našťastie takéto odchýlky sa doteraz v Čiernej nad Tisou a Maťovciach nezistili. Počas dvoch dní 10. a 11. septembra pracovná skupina presla niekoľkými pracoviskami VSP, kde najmä audítori monitorovali jednotlivé činnosti a procesy podliehajúce certifikácii. Na rudnom obvode, rudnej rampe, ale aj v prečerpávacom komplexe bolo všetko ako má byť. Dokumentácia o dochádzke, prevádzkové denníky aj záznamy o oboznámení sa s bezpečnosťou a ochranou zdravia pri práci (BOZP) boli bezchybné pripravené k nahliadnutiu. Úspešne prebehol aj audit v Maťovciach, a tak nič nebránilo dobrému hodnoteniu, vo finále ktorého firma opäťovne získala certifikát kvality.

Dana SCHWARTZOVÁ



Na rudnej rampe audítori skontrolovali jednotlivé činnosti. O bezpečnosti pri práci rozpráva Ing. Ladislav Timko (vľavo), vedúci tímu BOZP na odbore riadenia ľudských zdrojov.

The auditors inspected individual activities on the ore ramp. Mr Ladislav Timko (on the left), Head of occupational health and safety team from Human resources management Department, speaks about safety at work.



V kancelárii vedúceho rudného obvodu sa audítori zamerali na dokumentáciu dochádzky či odbornej spôsobilosti zamestnancov.

The auditors in the Head of ore circuit Office at the control of attendance documentation and professional qualification of the employees.



V produkte „Východoslovenské prekladiská“ získala ZSSK CARGO po úspešnom septembrovom audite certifikát ISO 9001:2015, ktorý je zárukou kvality ponúkaných služieb.

Following the successful September audit, ZSSK CARGO was awarded an ISO 9001:2015 certificate, which guarantees the quality of the services offered.

Certificates go hand in hand with quality

ZSSK CARGO workplaces at the Eastern Slovak Transshipment Yards (ESTY) defended their quality certificate, which they had held since 2006, within a recertification external audit in the second week of September.

A few weeks ago, representatives of an external certification company and the executive employees of the transshipment yards and managers responsible for the company's quality management system met directly on the ground of the ESTY in Čierna nad Tisou and Maťovce to conduct another recertification audit according to ISO 9001:2015.

The main goal of ZSSK CARGO is to offer its customers services and products of superior quality. Therefore, already in 2005, the management made a strategic decision to implement a quality management system in line with the international standard ISO 9001 for operations related to the transshipment of goods. After a year of intensive preparation of ESTY workplaces, the product called "Eastern Slovak Transshipment Yards" was successfully certified. The certificate of quality was issued by the certification company TÜV SÜD and is always valid for three years.

- **Every year we undergo surveillance audits within which the auditors of the certification company verify the functionality of the system. In case of minor findings of failure to fully comply with the standard require-**

ments, our auditors give us recommendations, - explained Ing. Marcel Baláž, the Project Office and Internal Audit Director. The recommendations are reviewed and, if possible, implemented to ensure everything is all right before the next surveillance audit takes place.

- **If the auditors find more serious deficiencies, the so-called deviations from the standard, then an analysis of the given issue is made and immediate or scheduled corrective measures are adopted,** - added Ing. Ľudovít Varga, the Head of the Projects and Processes Department.

Fortunately, such deviations have not yet been found in Čierna nad Tisou and Maťovce. On September 10 and 11, the task force visited several ESTY workplaces, where especially the auditors monitored the individual activities and processes which are subject to certification. Within the ore circuit, on the ore ramp, as well as in the pumping facility, everything was as it is supposed to be. Attendance documentation, operating diaries and occupational health and safety (OHS) instruction records were flawlessly ready for inspection. The audit in Maťovce was also successful, so nothing prevented us getting a good rating, which, in the end, resulted in the company regaining a quality certificate.

Dana SCHWARTZOVÁ

Aj v Žiline operatívne reagujeme na potreby a nároky zákazníkov

Stredisko prevádzky (SP) v Žiline je jedným zo štyroch stredísk prevádzky Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s. Činnosť a výkony v nákladnej železničnej doprave ovplyvňuje predovšetkým dislokácia priemyslu, tažba dreva a ďalšieho prírodného nerastného bohatstva, ako aj výstavba cestnej a železničnej infraštruktúry. Stredisko má svoje centrum v uzle Žilina, no pokrýva aj regióny Kysúc, Rajeckej doliny, Liptova a Oravy, územie zasahuje aj do Trenčianskeho kraja. Časté zmeny v technológií dopravy a prepravných tokov riešia v Žiline už niekoľko rokov vzhľadom na modernizáciu koridoru v ich obvode.



Prednosta Strediska prevádzky Žilina Ing. Miriam Laššáková.
Ing. Miriam Laššáková, the Head of the Žilina Operations Centre.

Rozhodujúcimi prepravnými komoditami v SP Žilina sú dolomit, intermodálna preprava a automotive, drevo, šrot a pohonné hmoty. V posledných rokoch v obvode došlo k významnému rozšíreniu intermodálnej prepravy a prepráv automotive.

Od roku 2011 prešlo žilinské stredisko výraznou transformáciou a zmenami organizácie práce vo všetkých oblastiach činností. - **Najpodstatnejšimi zmenami je zníženie počtu obsadených staníc a vytvorenie fungujúceho modelu obsluhy staníc vlakmi miestnej obsluhy, ako aj organizácia pokladničnej činnosti a využitie elektronického podania vozňových zásielok.** Zmenou je aj zabezpečenie činností v pohrianičných priechodových staniciach, vrátane ad hoc obsadenia PPS Skalite a Horní Lideč, rozšírenie výkonov technického personálu o posun a výkony externých zákazníkov a organizácia posunu vo vlakotorných staniciach s hviezdicovou obsluhou manipulačnými vlakmi a poskytovaním vlečkových služieb, - informovala o zmenách v stredisku Ing. Miriam Laššáková, prednosta SP Žilina.

- **Vzhľadom na rozsiahlu výlukovú činnosť v regióne, ktorá súvisí s výstavbou koridoru a rozsiahlymi výlukovými prácmi pri obnove a rekonštrukcii železničnej infraštruktúry, sa činnosť a riadenie prevádzky často mení. Dokážeme však reagovať na potreby a nároky zákazníkov,** - doplnila prednosta. Žilinské stredisko je rozčlenené do troch obvodov prevádzky (OP) a to: Ružomberok, Žilina a Trenčianska Teplá a obvodu vlakových čiat a obvodu vozňovej služby, s pracoviskami dislokovanými vo vlakotorných staniciach.

Obvod prevádzky Ružomberok

územne kopíruje regióny Liptov, Orava a Turiec s rozhodujúcou vlakotornou stanicou Lisková. Cez stanicu Kraľovany je napojená regionálna trať do Trstenej a cez Vrútky zasa trať na Zvolen a Prievidzu. Záťažové prúdy dreva v oboch smeroch sú typickým obrazom stanice Lisková, s rozsiahlym koľajiskom rozhodujúceho vlečkára MONDI SCP, a. s., a napojením na terminál kombinovanej dopravy. V stanici vychádzajú a končia manipulačné vlaky na Oravu po Trstenú i Liptov až po Kráľovú Lehota.

- **V reakcii na požiadavky zákazníkov bola pridaná aj trasa Lisková – Podbieľ,** - upresnila prednosta.

Žilina

je najväčším obvodom a územne pokrýva stredné Považie, Kysuce a Rajeckú oblasť so zriaďovacou a vlakotornou stanicou Žilina Teplička a vlakotornou stanicou Žilina. V obvode sa rieši aj zabezpečenie vstupu a výstupu medzinárodných vlakov cez PPS Čadca a Skalité. Najvýraznejšimi komoditami v prepravách sú dolomit, intermodálna preprava a automotive, drevo, šrot a pohonné hmoty. Do portfólia poskytovaných služieb patrí aj prevádzkovanie vlečky a prevádzka na vlečkách KMS a Metsa Tissue aj s posunom, vrátane operatívnych požiadaviek zákazníkov. - **Napriek výrazným zmenám a reorganizácii práce v obvode, súvisiacej predovšetkým so spustením zriaďovacej stanice Žilina Teplička v roku 2012, tá najpodstatnejšia stavba a s ňou spojené obmedzenia nás ešte len čakajú. Ide o komplexnú rekonštrukciu uzla Žilina, ktorá má začať v druhej polovici roku 2019,** - informuje o rekonštrukcii žilinského uzla Ing. Laššáková.

Trenčianska Teplá

OP je sústredený vo vlakotornej stanici Trenčianska Teplá. V Púchove je sídlo centrálneho riadenia dopravy (ŽSR) i pre záťažové prúdy cez PPS Horní Lideč. Obvod je charakteristický predovšetkým prepravou trosky a uhlia do cementárni, sklárskeho piesku, dovozom kovových a ocelových komponentov, vývozom pneumatík, cementu a samozrejme nakládkou dreva a šrotu. - **V regióne sa už niekoľko rokov realizujú rozsiahle výluky v rámci výstavby koridoru a v súčasnosti prebieha komplexná rekonštrukcia stanice Považská Bystrica, kde prístavbu a odsun vozňových zásielok zabezpečujeme len na vlečke RAVEN,** - informuje prednosta strediska o aktuálnom dianí.

V žilinskom stredisku prevádzky sa kladie dôraz na neustále zvyšovanie služieb pre zákazníkov, a tak portfólio ponúkaných služieb sa neustále rozširuje. Na severe Slovenska tiež platí, že železničná doprava so svojím ekologickým charakterom je najvhodnejším spôsobom nákladnej dopravy v tomto krásnom a turisticky najnavštievanejšom regióne.

(sch)



We respond operatively to the needs and demands of our customers also in Žilina

The Žilina Operations Centre (OC) is one of the four operations centres of Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. Rail freight transport operations and volumes are predominantly influenced by the dislocation of industries, the extraction of timber and other natural mineral resources, as well as the construction of road and railway infrastructure. The centre is based in the Žilina traffic node, but it also covers the regions of Kysuce, Rajecká dolina, Liptov and Orava, and extends as far as the Trenčín region. Frequent changes in the transport technology and transport flows have been dealt with in Žilina for a couple of years due to the modernisation of the corridor in their district.

The most important transport commodities in the OC Žilina include dolomite, intermodal transport and automotive shipments, timber, scrap and fuels. Intermodal transport and automotive shipments have grown considerably within the district in recent years.

Since 2011, the Žilina Operations Centre has undergone significant transformation and changes in the organisation of work in all areas of operations. - **The most important changes are the reduction of the number of staffed stations and the creation of a working model for serving the stations by local service trains, as well as the organisation of cash desk operations and the use of electronic submission of wagon loads. The changes also include the provision of services at the border crossing stations, including the ad-hoc staffing of the border crossing stations Skalité and Horní Lideč, the extension of the technical staff's operations to include shunting operations and external customer services, and the organisation of shunting operations in train formation yards served radially by handling trains, and the provision of siding track services, - informed Ing. Miriam Laššáková, the Head of the OC Žilina, about the changes.**

- **With respect to large-scale traffic closures in the region, which is associated with the construction of the corridor and extensive closure-related works in the reconstruction of the railway infrastructure, the organisation and management of operations often change. Nevertheless, we are able to respond operatively to the needs and demands of our customers, - added the head of the centre. The Žilina operations centre is divided into three operational districts (OD), namely: Ružomberok, Žilina and Trenčianska Teplá.**

Ružomberok operational district

covers the regions of Liptov, Orava and Turiec, with the most important train formation yard being located at Lisková. A regional railway line leads through the Kráľovany station to Trstená and through Vŕtky to Zvolen and Prievidza. Heavy flows of timber in both directions are a typ-

ical picture of the Lisková station, with a large trackage yard belonging to the major siding track operator MONDI SCP, a. s., and connected to the combined transport terminal. This is a station where handling trains heading to or from Trstená in the Orava region and Kráľová Lehota in the Liptov region start or terminate. - **In response to the customers' requirements, the route Lisková - Podbieľ was added, - explained the head of the centre.**

Žilina

is the largest district and covers the central region of Považie, the Kysuce region and the region of Rajec, with the Žilina Teplička marshalling and train formation yard and the Žilina train formation yard. The district also provides for the arrivals and departures of international trains via the border crossing stations Čadca and Skalité.

The most important transport commodities include dolomite, intermodal transport and automotive shipments, timber, scrap and fuels. The service portfolio also encompasses siding track operation and traffic on the KMS and Metsa Tissue siding tracks, including shunting operations and operative customer requirements. - **Despite significant changes and work reorganisation in the district that were related mainly to the commissioning of the Žilina Teplička marshalling yard in 2012, the major construction and thereto-related restrictions are still pending. I mean the entire reconstruction of the Žilina node, which is to start in the second half of 2019, - informs Ing. Laššáková about the reconstruction of the Žilina node.**

Trenčianska Teplá

The operational district is headquartered at the Trenčianska Teplá train formation yard. In Púchov there is a traffic management centre (ŽSR) also for freight flows running through the border crossing station Horní Lideč Border crossing station. The district is mainly characterised by shipments of slag and coal to cement plants, glass-making sand, imports of metal and steel components, exports of tyres and cement and, of course, the loading of timber and scrap. - **There have been large-scale traffic closures in the region for a couple of years as part of the construction of the corridor, and, currently, the Považská Bystrica station is under full reconstruction, where we have been using the RAVEN siding track to shunt loaded wagons, - informs the head of the centre about the current situation.**

The Žilina Operations Centre puts emphasis on constantly improving the quality of customer services and widening the portfolio of products offered. It should also be mentioned that in northern Slovakia rail transport with its ecological character is the most suitable mode of freight transport in this beautiful and most visited tourist region.

(sch)



ZSSK CARGO kvalitným a spol'ahlivým subjektom



ZSSK CARGO je od 26. júna držiteľom certifikátu AEO (Authorized Economic Operator), čo znamená, že je tzv. Schváleným hospodárskym subjektom. Firme to umožňuje využívať v rámci colných kontrol zjednodušené postupy, pričom tieto zjednodušené kontroly uznávajú ďalšie štáty, a to urychli nielen pohyb tovaru v rámci EÚ, ale zjednoďa sa aj niektoré formality.

ZSSK CARGO sa týmto štatútom zaradila do elitného zoznamu slovenských firiem, ktoré certifikát AEO vlastnia. Jeho získanie je nesporným dôkazom kvality a spol'ahlivosti spoločnosti. Čas platnosti povolenia je neobmedzený a uznávajú ho všetky členské štáty EÚ.

Základom pre vytváranie štatútu Schváleného hospodárskeho subjektu (Authorized Economic Operator – AEO) bola skutočnosť, že pri colných kontrolách v rámci EÚ platili v jednotlivých členských štátoch rôzne pravidlá, ktoré častokrát viedli k neprehľadnostiam a zbytočne komplikovali voľný pohyb tovarov v spoločenstve.

Získavanie certifikátu AEO bolo pre ZSSK CARGO sprevádzané množstvom požiadaviek a zisťovaní, ktoré boli pre firmu častokrát neprehľadné a nezrozumiteľné, a tak vedenie firmy v decembri 2016 schválilo projekt pre získanie certifikátu Schválený hospodársky subjekt (AEOC). Súčasťou projektu bol externý dodávateľ, ktorý má dlhoročné skúsenosti so získavaním povolení AEO.

Dôsledne pripravovaná žiadosť bola podaná 19. 1. 2018 na Colný úrad Žilina, ktorý je na Slovensku príslušný na podávanie žiadostí.

Colné orgány preverovali vo firme oblasť dodržiavania colných požiadaviek, účtovný a logistický systém spoločnosti, platobnú schopnosť a požiadavky na bezpečnosť a zabezpečenie.

- **Colné orgány začali preverovanie našej spoločnosti 7. marca tohto roku a rozhodnutie o vydani povolenia nám bolo doručené 21. 6. 2018,** - informovala Ing. Jana Almášiová, metodická opatrení štátnej správy zo sekcie prevádzky, prepravy a vozňovej služby. Účinnosť nadoľo rozhodnutie piaty deň po jeho vydaní, teda 26. 6. 2018.

- **Ako schválený hospodársky subjekt využijeme pri prepravách uľahčenia. Jednak pokiaľ ide o colné kontroly týkajúce sa bezpečnosti a ochrany, ale aj zjednodušené postupy stanovené colnými predpismi,** - povedal Ing. Jiří Jančík, riaditeľ sekcie prevádzky, prepravy a vozňovej služby.

V súčasnosti ZSSK CARGO využíva zjednodušený systém pri preprave tovarov podliehajúcich colnému dohľadu – používaním nákladného listu (NL) CIM ako colného dokladu s oslobodením od zabezpečenia, ktorý sa však zruší k 1. 5. 2019. Od toho dátumu bude preprava tovarov podliehajúcich colnému dohľadu (dovoz/ vývoz mimo EÚ) podliehať aj povinnému skladaniu colnej zábezpeky.

- **V súčasnosti skladáme colnú zábezpeku iba pri preprave tovarov na nákladný list SMGS pri dovoze a vývoze cez ukrajinskú hranicu. Ide o systém osloboodenia od zabezpečenia alebo systém celkovej záruky, tzv. doklad TC 31, ktorý musí byť finančne krytý,** - vysvetlil J. Jančík.

Od 1. 5. 2019 bude firma takúto colnú zábezpeku potrebovať aj pri preprave na NL CIM, ktorý bude od tohto dátumu iba prepravným dokladom a nebude sa môcť použiť ako colný doklad. Avšak ako spoločnosť so známkou AEO bude môcť ZSSK CARGO požiadať o upustenie od povinnosti poskytnúť záruku. Taktôto bude môcť štátny nákladný dopravca prehodnotiť systém záruk a znížiť svoje finančné zaťaženie (poplatky ručiteľovi).

Výhody AEOC

- Zabezpečenie medzinárodného obchodu s ľahko rozpoznateľnou známkou kvality – povolením AEOC, ktoré indikuje, že jeho držiteľ je bezpečným článkom medzinárodného dodávateľského reťazca.
- Držiteľ povolenia AEOC je preverený zo strany colných orgánov, ktoré osvedčili, že jeho vnútorné kontrolné mechanizmy, finančné zdravie, colné postupy, fyzická bezpečnosť tovaru počnúc od výroby cez skladovanie po prepravu, vyhovujú bezpečnostným a/alebo colným požiadavkám.
- Okrem prestížneho postavenia su držiteľovi povolenia AEOC colnými orgánmi poskytované výhody pri colnom konaní.
- Povolenie AEOC vydané v ktoromkolvek členskom štáte je platné v celej EÚ a platí na dobu neurčitú.

Ďalšie výhody AEOC

- Jednoduchší prístup k zjednodušeným postupom.
- Prednosné vykonanie kontroly, ak tovar, na ktorý podal predbežné colné vyhlásenie o vstupe alebo výstupe tovaru, alebo na ktorý podal colné vyhlásenie na prepustenie do colného režimu alebo pridelenia

iného colne schváleného určenia alebo použitia, bol vybraný na vykonanie kontroly.

- Možnosť vykonania kontroly na mieste, ktoré navrhol po dohode s miestne príslušným colným úradom.
- Upustenie od zabezpečenia platby v prípadoch, kedy zabezpečenie nie je v zmysle právnych predpisov povinné.

Vzhľadom k povahе certifikátu je jeho získanie obrovskou komerčnou príležitosťou pre dopravcov a logistické firmy, ktorú ZSSK CARGO už využila.



(sch)

ZSSK CARGO a quality-providing and reliable entity

Since June 26, ZSSK CARGO has been the holder of an AEO Certificate, which means it is the so-called Authorised Economic Operator. This allows the company to use simplified customs control procedures recognised by other countries, which will not only speed up the movement of goods within the EU, but also simplify some formalities.

Earning this status, ZSSK CARGO has ranked among the elite Slovak companies that hold an AEO certificate. By getting such a certificate, the company has proved to be a quality-providing and reliable entity. The validity of the certificate is unlimited in time and it is recognised by all EU Member States.

The basis for establishing the status of Authorised Economic Operator (AEO) was the fact that customs controls across the EU were subject to different rules in the individual Member States, which often led to ambiguities and unnecessarily hindered the free movement of goods within the Community.

In order to gain an AEO Certificate, ZSSK CARGO had to meet and undergo a number of requirements and surveys that were often unclear and incomprehensible to the company, and so in December 2016, the company's management approved a project aimed at gaining an Authorised Economic Operator Certificate (AEOC). The project involved an external contractor which has many years of experience in gaining AEO certificates.

A thoroughly prepared application was filed on January 19, 2018, with the Žilina Customs Office, which is a competent Slovak authority to receive such applications.

The customs authorities audited the company for compliance with customs requirements, as well as verified the company's accounting and logistics systems, its solvency and compliance with the security and safety requirements.

- The customs authorities began an audit in our company on March 7 this year and the decision to award a certificate was delivered to us on June 21, 2018, - informed Ing. Jana Almášiová, a state administration measures methodologist at the Operations, Transport and Wagon Service Section. The decision came into force on the fifth day following the issue date, i.e. on June 26, 2018.

- Being an authorised economic operator, we will use simplified procedures in carrying out shipments. These include not only customs controls on security and protection, but also simplified procedures determined by the customs regulations, - said Ing. Jiří Jančík, Director of the Operations, Transport and Wagon Service Section.

At present, ZSSK CARGO uses a simplified system for the carriage of goods subject to customs supervision - using the CIM consignment note (CN) as a customs document with exemption from the obligation to provide a guarantee which will, however, be cancelled as of May 1, 2019. From that date, the movement of goods subject to customs supervision

(imports/exports outside the EU) will also be subject to making a customs security deposit obligatorily.

- Currently, we only make a customs security deposit when importing or exporting goods based on an SMGS consignment note through the Ukrainian border. This is a security-free system or a comprehensive guarantee system, based on the so-called document TC 31, which must be financially covered, - explained J. Jančík.

As of May 1, 2019, the company will also need to make such a customs security deposit when transporting goods based on a CIM consignment note which will only serve as a transport document and cannot be used as a customs document from that date. However, being an AEO, ZSSK CARGO can make a request for exemption from the obligation to provide a guarantee. This will allow the state-owned freight carrier to review the guarantee system and reduce its financial burden (charges to the guarantor).

AEOC benefits

- Ensuring international trade with an easily recognisable mark of quality - AEOC indicates that its holder is a reliable member of the international supply chain.
- An AEOC holder is audited by the customs authorities certifying that its internal control mechanisms, financial standing, customs procedures, the physical security of wagon loads, starting from their production through their storage and ending with their transport, meet the security and customs requirements.
- In addition to its prestigious status, an AEOC holder is also granted benefits during the customs procedure by the customs authorities.
- An AEOC certificate issued in any Member State is valid throughout the European Union and is valid for an indefinite term.

Other AEOC benefits

- Easier access to simplified procedures.
- Preferential conduct of a control where the goods in respect of which the holder has lodged a preliminary customs declaration for goods entering or leaving the customs territory or a customs declaration for releasing the goods into a customs procedure or for the assignment of another customs-approved treatment or use, have been selected for control purposes.

- Possibility to carry out an on-the-spot control which the holder has proposed in agreement with the locally competent customs office.
- Exemption from the obligation to secure a payment in cases where such security is not required under applicable legislation.

Given its certificate, obtaining such a certificate is a great commercial opportunity for carriers and logistics firms, which opportunity ZSSK CARGO has already seized.

(sch)

Tablety v dielňach?

Fikcia, alebo realita?



Zvyšovanie výkonnosti realizovaných procesov v oblasti údržby a opráv železničných koľajových vozidiel (ŽKV) je jedným z prebiehajúcich projektov na úseku služieb železničných koľajových vozidiel ZSSK CARGO.

Cieľom je zjednodušiť zakladanie zákaziek v informačnom systéme, ako aj minimalizovať „l'udovú tvorivosť“ pri vypĺňaní protokolov počas opravy vozidla. Cieľom je tiež zabezpečiť používanie aktuálnej dokumentácie (protokoly, meracie listy a pod.). V neposlednom rade ide aj o zatraktívnenie práce pre kolegov prostredníctvom zavádzania SMART technológií.

Predstavme si takýto príbeh:

Zamestnanec pri vstupnej prehliadke zaznamenáva údaje o vozidle, ako aj potrebné opravárenské zásahy do tabletu... V ňom má definované jednotlivé možnosti a úroveň opravárenských zásahov, ktoré zadá jednoduchým klikom. K tomu pridá aktuálne fotografie vozidla. Tako

postupne zaznamená do systému údaje o každom pristavenom vozidle. Následne vygeneruje príkazy na prácu pre zamestnancov v danom dni. Naším cieľom je, aby všetky protokoly a meracie listy boli zadávané len elektronicky. Celá dokumentácia vytvorená počas opravy je následne vygenerovaná a tvorí súčasť elektronickej fakturácie, ktorú doručíme zákazníkovi e-mailom.

Ešte pred pár rokmi by sme tento príbeh považovali za fikciu, ale v súčasnosti experti úseku služieb železničných koľajových vozidiel pracujú na jeho zrealnení. Po fáze dizajnu prichádza implementácia v podobe pilotného spustenia zadávania zákaziek v jednej z opravovní nákladných vozív.

V rámci pilotného projektu prebehne školenie zamestnancov a tiež zadávanie dokumentácie a doladovanie rozhrani medzi informačnými systémami. Po vyhodnotení pilotného projektu je zámerom úseku údržby a opráv ŽKV implementovať tieto SMART riešenia na všetky pracoviská.

Ing. Miroslav BUC
úsek služieb ŽKV

Tablets in workshops? Fiction or reality?

Improving the efficiency of the implemented rolling stock maintenance and repair processes is one of the ongoing projects in the ZSSK CARGO Rolling Stock Services Division.

The aim is to simplify the process of entering orders in the information system, as well as to minimise “folk creativity” in filling out protocols during vehicle repairs. The aim is also to ensure the use of current documentation (protocols, measurement sheets, etc.). Finally, we want to make work more attractive for our colleagues by introducing SMART technologies.

Let us imagine the following story:

At the initial inspection, the employee enters the vehicle data and the necessary repairs into the tablet ... In the tablet there are individual options and levels of repairs defined that can be chosen by a simple click. Then the employee adds the current photos of the vehicles. This is the way they gradually enter data on each vehicle into the system. Work orders are then generated for employees on the given day. Our goal is to ensure that all protocols and measurement sheets are entered electronically only. All documentation created during the repair is then generated and forms part of an electronic invoice that we deliver to the customer by e-mail.

A few years ago, we would have considered this story a fiction, but today the Rolling Stock Services Division specialists are working to make it real. The design phase is followed by implementation in the form of pilot launch of the entering of orders in one of the wagon repair workshops. The pilot project includes employee training, as well as entering the documentation and fine-tuning the interfaces between the information systems. After evaluating the pilot project, the Rolling Stock Services Division intends to implement such SMART solutions at all workplaces.

Ing. Miroslav BUC
Rolling Stock Services Division

Revízie N8 na vzostupe

Jedným z produktov, ktorý realizuje úsek služieb ŽKV vo svojich dielňach, sú revízne opravy nákladných vozňov. Revízne opravy, alebo slango "en osmičky" (označenie N8), sa vykonávajú podľa vlastného predpisu Systém údržby nákladných vozňov (SÚNV). Tento najvyšší stupeň periodickej údržby je vykonávaný v plnom rozsahu.

Napríklad v roku 2018 ide o vozne intermodálnej prepravy, plošinové vozne, ale aj vozne na prepravu plechov a vysokostenné vozne. Každému spusteniu novej série revízií predchádza tzv. pilotná N8. Na nej sa definuje rozsah opravy ako špecifiká, ktoré si vozeň vyžaduje. Následne je vydaný zápis, ktorý obsahuje okrem slovného popisu aj fotografie konštrukčných celkov, ktorých prehliadku, meranie, prípadne opravu je potrebné vykonať. Týmto spôsobom zabezpečí ZSSK CARGO plynulejší nábeh na sériu revíznych opráv, čím sa predchádza neplánovaným zdržaniam. V tomto roku 2018 v porovnaní s rokom 2017 zaznamenáva spoločnosť vo svojich dielňach nárast vykonaných revízií. V roku 2019 by chcela počet „en osmičiek“ ešte navýsiť. (mb)



Revision repairs N8 on an upward trend

One of the products the Rolling Stock Services provides in its workshops is revision repairs of freight wagons. Revision repairs, or also slanged as "en eights" (N8), are carried out according to the Freight Wagon Maintenance System (FWMS) regulation. This highest level of periodic maintenance is carried out to the whole extent.

For example, in 2018 these include intermodal transport wagons, platform wagons, as well as wagons for the carriage of sheet metal and high-sided wagons. Each launching of a new series of revisions is preceded by the so-called pilot N8. It defines the scope of repairs as the specifics the wagon requires. Subsequently, a record is issued that contains not only a verbal description, but also photographs of the components which need to be inspected, measured and/or repaired. This is the way ZSSK CARGO ensures the smooth start of a series of revision repairs, which prevents unplanned delays. In 2018, compared to 2017, the company has recorded an increase in the number of revision repairs carried out. In 2019, it would like to continue increasing the number of "en eights".

(mb)

Revízne opravy vykonáva ZSSK CARGO aj v Štúrove, ktoré má pridelenú skratku SR.
Revision repairs are carried out by ZSSK CARGO also in Štúrovo, which has been assigned the abbreviation SR.

Vlastníkom a držiteľom vozňov poskytujeme certifikované funkcie ECM

ROZVOJ ÚDRŽBY A RIADENIE

ÚDRŽBY VOZŇOVÉHO PARKU

ZSSK CARGO ako najväčší subjekt zodpovedný za údržbu - ECM na Slovensku ponúka jednotlivé certifikované funkcie ECM, t. j. rozvoj údržby a riadenie údržby vozňového parku aj svojim externým partnerom. Skôr než sa dostanú vozne partnera (vlastníka/držiteľa) do našej databázy, je po vzájomnej dohode oboch strán potrebné zabezpečiť:

1. Doručenie podkladov o nákladných vozňoch – podklady predkladajú partner podľa definovanej štruktúry, ktorá obsahuje:

Označenie vozňa

1. Režim
2. Intervalové číslo
3. Číslo vozňa – 12 miestne
4. Písmenové označenie vozňa

Rodný list vozňa

1. Dátum výroby
2. Výrobca
3. Výrobné číslo
4. Dátum zaradenia

Registračné údaje vozňa

1. Vlastník vozňa
2. Držiteľ vozňa
3. VKM kód
4. ECM
5. NVR (národný register vozidiel), v ktorom je vozeň registrovaný

Vybavenie vozňa – konštrukčné celky

1. Typ narážacieho ústrojenstva
2. Typ tiahla
3. Počet osí
4. Vzor dvojkolesia – rozhranie na EWT
5. Typ podvozku
6. Typ ložiska

Technické parametre vozňa

1. Vlastná hmotnosť
2. Maximálna hmotnosť nákladu
3. Hmotnosť na nápravu - 90 t
4. Hmotnosť na nápravu - 100 t
5. Hmotnosť na nápravu - 120 t
6. Dĺžka cez nárazníky
7. Rázvor
8. Druh priebežnej ručnej brzdy
9. Maximálna prejazdnosť oblúka
10. Konštrukčná skupina
11. Určenie použitia vozňa

Periodická údržba vozňa

1. Dátum poslednej periodickej údržby
2. Dátum plánovanej periodickej údržby
3. Stav využitia - zrušenia

Fotodokumentácia vozňa

1. Celkový pohľad
2. Revízna skála
3. Záťažová tabuľka
4. Hmotnosť vozňa
5. Raster prechodnosti vozňa – ak je na vozni
6. Iné dôležité náписy a značky

2. Posúdenie podkladov a analýza rizík

Zabezpečí ZSSK CARGO.

3. Definovanie podmienok výkonu ECM

Túto úlohu zabezpečuje ZSSK CARGO.

ZSSK CARGO implementuje na vozne partnera predpis Systém údržby nákladných vozňov (SÚNV). Pre efektívne riadenie ECM využívame aj nástroj Technické pokyny ECM. Ide o dokumenty, ktorých upresňujeme konkrétnie oblasti jednotlivých kapitol SÚNV.

Náš partner tiež získava:

- realizáciu uvoľnenia vozňov do prevádzky
- podporu ZSSK CARGO v styku s Dopravným úradom a certifikačným orgánom ECM

POSKYTOVANIE ÚDRŽBY

Certifikovanú funkciu poskytovania údržby realizuje ZSSK CARGO v sieti vlastníckych opravovní ako aj mobilným servisom (autodielňou).

Sieť kamenných opravovní sa nachádza v 8 mestách a to v Bratislave, Štúrove, Žiline, Zvolene, Košiciach, Haniske pri Košiciach, Čiernej nad Tisou a podľa potreby aj v Maťovciach. Mobilný servis je k dispozícii v Bratislave, Žiline, Zvolene, Košiciach a v Čiernej nad Tisou.

Činnosti ECM zabezpečuje úsek služieb železničných kolajových vozidiel.

Kontakt:
ECM.wagon@zscargo.sk

S ponukou služieb v Moskve, Ostrave a Berlíne

ZSSK CARGO sa pravidelne zúčastňuje na veľtrhoch a výstavách zamiera- ných na služby v železničnej doprave a preprave tovarov, či na železničný priemysel, a to európskej i svetovej veľkosti. Každoročne má svoj stánok v Moskve na svetovej výstave Transrussia, pravidelne sa zúčastňuje na ostravských Czech Raildays a nevynecháva ani nemecké špičkové podu- jatia - mníchovský TransportLogistic a berlínsky Innotrans.

Účasť na výstavách je pre firmu užitočná jednak z pohľadu konfrontácie ponuky jej služieb so železnicami v Európe i vo svete, jednak kvôli novým poznatkom a technickým i technologickým novinkám. Na veľtrhy prichádzajú výrobcovia a poskytovatelia služieb svetových mien so svojimi najnovšími ponukami, technickými vychytávkami, najnovšími vlakmi, rušnami i železničnými vozňami.

Firmy využívajú prítomnosť na veľtrhoch na stretnutia so stálymi zákazníkmi, partnermi zo zahraničia a rokovania s potenciálnymi záujemcami o ich služby. Samozrejmostou na veľtrhoch svetového rangu sú aj spo- ločné stretnutia predstaviteľov vlád a top manažmentov železničných podnikov na rôznych fórách, zameraných od verejnej podpory železničnej dopravy, cez rozvoj technológií a digitalizáciu, až po špecializované služby v sektore.

(r)



Stánok ZSSK CARGO v Moskve na aprílovom veľtrhu Transrussia 2018, kde firma prezentuje najmä svoje služby v preklade tovarov pri zmene rozchodu na ukrajincko-slovenskej hranici.

The ZSSK CARGO stand at the Transrussia 2018 trade fair held in Moscow in April, where the company mainly presented its services in the transhipment of goods at the Ukrainian-Slovak border, which is the point where the track gauge changes.



Berlínsky Innotrans patrí k výstavám svetového rangu, ktorá sa uskutočňuje každé dva roky v septembrovom termíne. Tohto roku sa na ňom zíslo 3 062 vystavovateľov zo 61 krajín, z toho 22 slovenských firiem a celkovo 161 000 návštěvníkov. Úspešne sa tu predstavili lídri slovenských železníc – Tatrapagónka Poprad, ŽOS Trnava, ŽOS Zvolen, ŽOS Vrútky, členovia Asociácie výrobcov a opravcov koľajových vozidiel (AVOKOV), Železničná spoločnosť Cargo Slovakia a ďalšie firmy, ktoré prezentovali medzinárodnému publiku svoje produkty, služby a inovácie.

Berlin Innotrans is a world-ranking exhibition which takes place every two years in September. This year it hosted 3,062 exhibitors from 61 countries, including 22 Slovak companies, and a total of 161,000 visitors. At the exhibition the Slovak railway industry leaders, such as Tatrapagónka Poprad, ŽOS Trnava, ŽOS Zvolen, ŽOS Vrútky, members of the Association of Rolling Stock Manufacturers and Repairers (AVOKOV), and Železničná spoločnosť Cargo Slovakia a. s., presented themselves very successfully, as well as other companies presented their products, services and innovations to the international audience.

With services in Moscow, Ostrava and Berlin

ZSSK CARGO regularly takes part in trade fairs and exhibitions aimed at rail freight transport services or the railway industry, both on a European and global scale. Every year it has its stand at the Transrussia world exhibition in Moscow, regularly attends the Czech Raildays in Ostrava, and never misses the German top events - the Munich TransportLogistic and Berlin Innotrans trade fairs.

The company benefits from its participation in the exhibitions, both in terms of its services being confronted with those of other railway operators in Europe and in the world, and because of new knowledge and technical and technological innovations. The trade fairs are attended by manufacturers and service providers of worldwide reputation with their latest offers, technical innovations, latest trains, locomotives and wagons.

Companies also take their participation as an opportunity to meet their standing customers, partners from abroad, and to negotiate with potential clients interested in their services. As a matter of course, at such world-ranking trade fairs joint meetings of representatives of governments and top managers of railway companies and various forums are held, aimed at public support to rail transport, technology development and digitisation, and specialised services in the sector.

(r)



V Ostrave na Czech Raildays v júni slovenský štátnej železničný nákladný dopravca opäť propagoval svoje služby v údržbe a oprávach železničných koľajových vozidiel.

At the Czech Raildays exhibition held in Ostrava this June, the Slovak state-owned rail freight carrier again promoted its rolling stock maintenance and repair services.



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

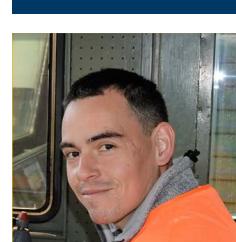
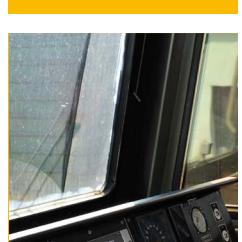


Pod'te s nami za úspechom

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

Do nášho tímu hľadáme:

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



Kontakty a personálne poradenstvo:

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



www.linkedin.com/company/zsskcargo/



www.facebook.com/zsskcargo/



www.instagram.com/zsskcargo/

www.zscargo.sk

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

ŠPEDIČNÉ A ZAHRANIČNÉ FIRMY/ FORWARDERS AND FOREIGN UNDERTAKINGS

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

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

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

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

REGIÓN/REGION KOŠICE

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

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

REGIÓN/REGION ZVOLEN

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

REGIÓN/REGION ŽILINA

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

REGIÓN/REGION BRATISLAVA

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

INTERMODÁLNA PREPRAVA/ INTERMODAL TRANSPORT

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

AUTOMOTIVE A ZAHRANIČNÉ FIRMY/ AUTOMOTIVE AND FOREIGN UNDERTAKINGS

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

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

PREPRAVA MIMORIADNYCH ZÁSIELOK/ EXCEPTIONAL TRANSPORT

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

ZÁKAZNÍCKY SERVIS/ CUSTOMER SERVICE

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

ÚSEK SLUŽIEB ŽELEZNIČNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL / ROLLING STOCK SERVICES DIVISION

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

ECM
Subjekt zodpovedný za údržbu /
Entity in Charge of Maintenance
e-mail: ECM.Wagon@zscargo.sk

ZASTÚPENIE V ZAHRANIČÍ/ REPRESENTATION ABROAD

Generálne zastupiteľstvo na Ukrajine /
General Representation in Ukraine

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

