

BUSINESS



**Minister dopravy: Pre rozvoj železnice urobím maximum
Minister of Transport: I will do my utmost for the development
of railways**

**Pravidelné zásielky do Nemecka so Slovakia Shuttle
Regular shipments to Germany with Slovakia Shuttle**

**Európsky rok železníc 2021
European Year of Rail 2021**

Editoriál / Editorial



Vážení zákazníci, obchodní partneri,

poučky o výhodnosti železničnej dopravy sú nám dávno známe, no ja si ich dovolím zopakovať. Železnica predstavuje spoloahlívú a bezpečnú prepravu osôb a tovarov a zároveň je najekologickejšou možnosťou dopravy, ktorá až 8-krát menej znečisťuje a zaťažuje životné prostredie a produkuje 9-krát menej emisií oxidu uhličitého než cestná doprava. V Európe je železnica zodpovedná len za 0,4 percenta emisií skleníkových plynov, ktoré celkovo produkuje doprava, pričom sa po koľajniciach odvezie 18 percent tovarov a 8 percent cestujúcich.

Prečo tieto čísla opakovane zverejňujeme pri rôznych príležitostiach? Pretože aj napriek zjavnej presvedčivosti dát je obrat k ekologickejším druhom dopravy zatial len veľmi pozvoľný. Od minulej jari svet prechádza covidovou krízou, ktorá ľahko skúša aj hospodárstvo krajín. Po rozbehnutí vakcinácie

sa po vyšre roku pomaly chystáme na otvorenie ekonomiky, rozbeh obchodu a priemyslu. Očakávania sú veľké, ale nesmieme zabudnúť, že ľudstvo čelí aj inej, ešte väčnejšej kríze – klimatickej. Už teraz odborníci upozorňujú, že niektoré následky spôsobené degradáciou klímy sú nezvratné a ak boj proti klimatickým zmenám nezrýchlime, bude o to ľahšie sa s nimi vyrovnáť, spôsobia o to väčšie škody a budú stáť o to viac prostriedkov.

Preto treba opäť zdôrazniť, že železnica šetri aj energie. Je až 7-krát úspornejšia ako cestná doprava a miňa iba dve percentá celkovej spotreby energií v EÚ. Pričom až tretina z tejto spotreby pochádza z obnoviteľných zdrojov.

Rok 2021 bol vyhlásený za Európsky rok železníc, cieľom tejto iniciatívy je propagovať železničnú dopravu ako udržateľný, inovatívny a bezpečný spôsob dopravy, ktorý takmer neprodukuje uhlíkové emisie. Zámerom je tiež zdôrazniť prínos železnice pre obyvateľstvo, hospodárstvo a klímu a zároveň poukázať na prekážky, ktoré bránia vzniku jednotného európskeho železničného priestoru bez hraníc.

K iniciatíve Európskeho roku železníc 2021 sa hlásí aj ZSSK CARGO. Počas roka budeme neúnavne tieto myšlienky propagovať a upozorňovať na výhody železnice a presvedčať verejnosť i politikov, aby táto doprava dostala viac priestoru a možností pre rozvoj. Budeme sa zapájať do spoločných projektov európskych medzinárodných železničných organizácií a železničných podnikov, aby sme mysleli na našu spoločnú budúcnosť. Už len dodám, že potešíme aj železničných fanúšikov tematickým polepom rušna 363, ktorý zdôrazní posolstvo Európskeho roku železníc 2021 a podporí spoločnú iniciatívu.

Železnica je budúcnosť. Železnica je správna voľba. Jazdite na zelenú!

Roman GONO
predseda predstavenstva
Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s.

Dear customers, business partners,

the advantages of rail transport have long been known to us, but I would like to repeat them. Rail is a reliable and safe mode of transport of passengers and goods, and at the same time it is the most environmentally friendly transport mode which pollutes and burdens the environment 8 times less, and produces 9 times less carbon dioxide emissions, than road transport. In Europe, rail accounts only for 0.4 per cent of the greenhouse gas emissions produced by transport in total, with 18 per cent of goods and 8 per cent of passengers being transported by rail.

Why do we publish these figures repeatedly on different occasions? Because despite the apparent persuasiveness of the data, the shift towards more environment-friendly modes of transport is still very slow. Since last spring, the world has been going through the Covid crisis, which severely burdens the economies of the countries. With the launch of vaccination after more than a year, we are slowly preparing for the opening of the economy and the start of trade and industry. The expectations are high, but we must not forget that mankind is facing another, even more serious crisis - the climate one. Experts are already now warning that some of the consequences of climate degradation are irreversible, and if we do not speed up the fight against climate change, it will be much more difficult for us to cope with it, causing much more damage and costing a lot more money.

Therefore, it should be emphasised again that rail transport also saves energy sources. It is 7 times more economical than road transport and

spends only two per cent of the total EU energy consumption. And as much as a third of the energy consumed comes from renewable sources.

The year 2021 has been declared the European Year of Rail, which initiative aims to promote rail transport as a sustainable, innovative and safe mode of transport that produces almost no carbon emissions. The aim is also to highlight the benefits of railways for the inhabitants, the economy and the climate, as well as to focus on the obstacles preventing the creation of a Single European Railway Area without borders.

ZSSK CARGO has also joined the initiative European Year of Rail 2021. During the year, we will be tirelessly promoting these ideas and highlighting the advantages of rail transport and persuading the public and politicians to give this transport more space and opportunities for development. We will be involved in the joint projects of European international rail organisations and railway undertakings to think about our common future. Let me just add that we will also please railway fans with thematic wrap design on a locomotive of 363-series, emphasising the message of the European Year of Rail 2021 and supporting the joint initiative.

Rail is the future. Rail is the right choice. Go green!

Roman GONO
Chairman of the Board of Directors
Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.

Minister dopravy: Pre rozvoj železnice urobím maximum	4
Minister of Transport: I will do my utmost for the development of railways	
Verím, že z krízy vyjdeme skúsenejší a posilnení	6
I believe we will get out of the crisis stronger	
Pravidelné zásielky do Nemecka so Slovakia Shuttle	8
Regular shipments to Germany with Slovakia Shuttle	
Modernizácia žilinského uzla výrazne ovplyvňuje železničnú prevádzku	10
The modernisation of the Žilina railway node significantly affects railway traffic	
Aj napriek neistým očakávaniam je BTS s minulým rokom spokojná	12
Despite uncertain expectations, BTS is satisfied with the last year	
Kvalitnými službami chceme konkurovať prepravám na trasách cez Poľsko a Maďarsko	14
By high quality services, we want to compete with shipments routed through Poland and Hungary	
Zo Slovenska vozíme autá aj na Ukrajinu	18
We transport cars from Slovakia also to Ukraine	
Prepravy šrotu pre ekologickú budúcnosť	20
Scrap shipments for an ecological future	
Európsky rok železníc 2021	22
European Year of Rail 2021	
Zvolenčania sú najväčšími opravármami motorových rušňov	24
Zvoleners are the biggest repairers of motor locomotives	
ZSSK CARGO v čele prepravy historickej električky od Tatier k Dunaju	26
ZSSK CARGO at the head of the transport of a historic tram from the Tatras to the Danube	



Minister dopravy: Pre rozvoj železnice urobím maximum

O tom, aké miesto majú železnice v doprave, o ich podpore, plánoch, ale aj zmenách, ktoré sa chystajú, sme sa rozprávali s ministrom dopravy a výstavby Andrejom Doležalom.

Pandémia pripravila európske železničné spoločnosti o 26 miliárd eur. Nákladná doprava sa prepadla o 12 percent. Mnohé štáty už poskytujú a pripravujú pomoc železničným firmám. Ako je to so štátom pomocou na Slovensku?

Budem úprimný, rady by sme na ministerstve dopravy a výstavby pomohli všetkým sektorom, ktoré ovplyvnila pandémia koronavírusu. Bohužiaľ, rozpočet určený pre železnice je výrazne poddimenzovaný, nedostatočné finančné zdroje výrazne limitujú možnosti pomoci.

Pri budúcnosti ZSSK CARGO sa chceme sústrediť najmä na komplexný ozdravný plán spoločnosti, ktorý sme už spustili. Naším cieľom je ozdraviť spoločnosť, zastabilizovať jej hospodárske výsledky a najmä, zachrániť tišícky pracovných miest.

Plánuje vláda, ministerstvo dopravy podporiť nákladnú železničnú dopravu k Európskemu roku železníc 2021?

Som presvedčený o tom, že železniciam vo všeobecnosti by sme mali venovať viac pozornosti. V rezorte dopravy sú preto prioritou. Je to doprava, ktorá patrí medzi najekologickejšie a zároveň si osobne myslím, že má do budúcnosti aj najväčší potenciál. Pri podpore je to v prvom rade pokračovanie finančnej pomoci na zníženie poplatku za dopravnú cestu. Zároveň sme si predsa vzali pripraviť iný formát spoplatňovania prístupu na železničnú infraštruktúru, kde uvitame aj názory odbornej verejnosti. Jeho cieľom je práve systémové zníženie zaťaženia dopravcov v nákladnej železničnej doprave, aby neboli závislí na rozpočte verejnej správy a spomínamej finančnej pomoci. Zároveň chceme po vzore cestnej dopravy nastaviť jasné pravidlá aj pre hodnotenie železničných projektov, ktoré svojím spôsobom súvisia so samotnou prevádzkou a podľa ich prioritizácie ich následne aj financovať. Pôjde najmä o zlepšenie stavu infraštruktúry a tam platí, že čím bude kratší čas prepravy, tým budú nižšie náklady aj pre dopravcu.

Aké konkrétné kroky robí alebo pripravuje ministerstvo na podporu železničnej nákladnej dopravy, resp. na zrovnanie trhových podmienok medzi cestnou a železničnou dopravou?

Ako som už spomíнал, chceme jednako zlaciť prístup na železničnú infraštruktúru a zároveň znížiť náklady ŽSR na jeho vlastnú prevádzku, čo sa odrazí v celkovej cene. Súčasne s tým verím, že rozbehneme už aj prvé projekty, ktoré sú v rámci pripravovaného Plánu obnovy smerované prioritne do železničnej dopravy. Súbežne už teraz máme rozpracovaný novotvoriaci sa Fond dopravnej infraštruktúry, kde chceme sústrediť finančné prostriedky práve na podporu dobrých projektov, ktoré v konečnom dôsledku budú napomáhať aj v konkurenčnom boji s cestnou dopravou.

Železničná infraštruktúra na Slovensku je rokmi zanedbávaná, avšak nezohľadňuje sa to pri jej spoplatňovaní. Pomalé cesty a časté výluky uberajú na atraktívite železničnej dopravy. Uvažujete nad zmenou?

Ako som už spomínal, máme víziu úplne prepracovať formu výpočtu poplatku za železničnú dopravnú cestu, kde je jedna z alternatív zapracovať do výpočtu aj mieru výkonnosti danej trate. Preto vítam každého a otváram mu dvere, kto by chcel na tejto problematike spolupracovať, pretože pôjde o dokument, ktorý sme tu desiatky rokov nemali a to si vyžaduje zapojenie širokej odbornej obce.

Prepravy jednotlivých vozňových zásielok (JVZ) nerobí v nákladnej doprave okrem ZSSK CARGO takmer nikto z dopravcov, avšak bez podpory štátu sú neekonomicke. Uvažujete sa s podporou týchto zásielok, keďže



Andrej Doležal,
minister dopravy a výstavby SR.

*Minister of Transport and Construction
of Slovak Republic.*

podľa európskych nariadení má štát za úlohu prenášať prepravy z cestných komunikácií na železničnú dopravnú cestu?

Toto je vážna otázka. Na jednej strane treba objektívne povedať, že nákladná doprava sa nachádza v liberalizovanom prostredí, na strane druhej bez JVZ by sme značnú časť prepravy vedome presunuli na cesty. Čažko vopred hovoriť, aké bude konečné rozrodenie. V každom prípade na možnostiach podpory JVZ sme už začali pracovať a uvidíme, či nájdeme aj podporu v korektnom nastavení štátneho rozpočtu, lebo bez finančných zdrojov výjde celé úsilie nazmar.

Železnice na Slovensku nespĺňajú kritériá európskeho dopravného systému a úlohou vlastníka, teda štátu je ich napínať. Aké predsa vzatia a plány máte ako minister tohto rezortu, aby sa situácia zlepšila? Aké máte predstavy o mieste železnice v dopravnom systéme Slovenska?

Pri rozvoji železníc budem postupovať koncepcne, obnovu a modernizáciu vozového parku považujem za samozrejlosť, čo je ale dôležitejšie, je zlepšenie stavu železničnej infraštruktúry. Tu máme masívny investičný dlh a čaká nás kopec práce, verím, že práve Harmonogram výstavby železničnej infraštruktúry nám jasne ukáže, kde a ako systematicky postupovať a to na základe objektívnych analytických dát. Zároveň chceme spraviť železnice viac sexi, a to ako pre cestujúcu verejnosc, tak aj pre dopravcov, čim viac ľudí a firiem bude využívať železnicu, tým lepšie. Nesmieme tiež zabúdať ani na Plán obnovy, ako som už uviedol, aj s ním máme veľké plány a to najmä smerom k infraštruktúre.

Železnice majú byť chrbitcou dopravy. Taktôž k tomu pristupujú všetky rozvinuté štáty a Slovensko nemá inú možnosť, len ich konečne nasledovať. Roky sa žiaľ pristupovalo k železniciam veľmi laxne. Mojim cieľom je toto zmeniť a postupne železničnú dopravu a prepravu dostať čo najbližšie tam, kde by mala byť. Nebude to cesta ľahká a zaručene sa to nepodarí za jeden či dva roky. Železnice musia byť a pre mňa osobne aj sú prioritou, urobím maximum pre ich rozvoj.

Aká je vaša predstava o perspektívnom mieste ZSSK CARGO v železničnom sektore? Hovorí sa o transformácii spoločnosti na iný subjekt. Aké sú plány? Čo konkrétnie sa počas trvania svojho mandátu chystáte urobiť preto, aby ste svoje predstavy naplnili?

Nuž, tu si musíme otvorené položiť jednu zásadnú otázku. Prečo sú štátne nákladné dopravcovia v Maďarsku, Poľsku či Česku v pluse (a to nehovorí o ďalšom susedovi Rakúsku), ale tá naša ZSSK CARGO stráca? Viacerí by mi možno hneď vedeli dať odpoved. A možno by v mnohom mali pravdu a možno nie. Preto najprv budem hovoriť a hovorím s odborníkmi a ekonomami, profesionálmi na železničnú nákladnú dopravu, aby sme spoločne prediskutovali, aké sú možnosti a čo by bola tá najlepšia cesta. Pre firmu, jej zamestnancov, aj Slovensko. Zároveň verím, že komplexný ozdravný plán, ktorý sme v spoločnosti už spustili, pomôže situáciu zastabilizovať. Naším cieľom je ozdraviť ZSSK CARGO a zachrániť tak zvyšných niekoľko tisíc pracovných miest.

Ďakujeme za rozhovor.
Dana SCHWARTZOVÁ

Minister of Transport: I will do my utmost for the development of railways

We have interviewed Minister of Transport and Construction Andrej Doležal about the role of railways in transport, about their support, plans, as well as about the changes that are underway.

Owing to the pandemic, the European railway companies have lost EUR 26 billion. Freight transport have fallen by 12 per cent. Many states have been already providing or preparing to provide help to railway companies. What about state aid in Slovakia?

Frankly speaking, we at the Ministry of Transport and Construction would like to help all the sectors affected by the coronavirus pandemic. Unfortunately, the budget for railways is significantly underestimated, and insufficient financial resources severely limit aid options.

As for ZSSK CARGO's future, we want to centre our attention mainly on the company's comprehensive recovery plan, which we have already launched. Our aim is to make sure the company gets recovered, to stabilise its financial results and, above all, to save thousands of jobs.

Does the government, the Ministry of Transport, plan to support rail freight with respect to 2021 as the European Year of Rail?

In my opinion, we should pay more attention to railways in general. They have, therefore, become a priority for the Ministry of Transport. Rail transport is a kind of transport that is one of the most environmentally friendly, and I personally think it has the greatest potential in the future. The support should primarily consist in continuing the provision of financial assistance to reduce the track access charges. At the same time, we have committed to prepare a different method of charging for access to rail infrastructure, where we also welcome the views of the professional public. Its aim is to systematically reduce the financial burden borne by rail freight carriers so that they are no longer dependent on the public administration budget and the mentioned financial assistance. At the same time, following the example of road transport, we also want to set clear rules for the evaluation of railway projects which as such are related to the operation itself, and subsequently finance them according to their prioritisation. In particular, this will include improving the state of the infrastructure, where it applies the shorter the transport time, the lower the costs for the carrier.

What particular measures is the Ministry taking or preparing to support rail freight or to equalise the market conditions for road and rail transport?

As I have already mentioned, we want to make access to rail infrastructure cheaper and, at the same time, reduce ŽSR's costs for its own operation, which will be reflected in the overall price. Besides, I believe we will also launch the first projects which are part of the prepared Recovery Plan and directed primarily towards rail transport. At the same time, we have already prepared the newly established Transport Infrastructure Fund, where we want to concentrate funds just on supporting good projects which will ultimately help in competition with road transport.

The rail infrastructure in Slovakia has been neglected for years, but this is not taken into account when charging for its use. Slow paths and frequent closures make rail transport less attractive. Are you considering any change?

As I have already mentioned, we intend to completely change the form of calculating the rail infrastructure charges, where one of the alternatives is to include in the calculations the level of performance of particular railway lines. That is why I welcome everyone and open the door to anyone who would like to cooperate on this issue because it will be a document that we have not had here for decades, and this requires the

involvement of a broad professional community.

Apart from ZSSK CARGO, almost none of the carriers provides transport of SWL (single wagon load) shipments in rail freight. However, without state subsidies these are uneconomical. Are you considering supporting such shipments, as according to European regulations, the state has the task of shifting transport from road to rail?

This is a serious issue. On the one hand, it must be said objectively that rail freight market is fully liberalised, but on the other hand, there being no SWL shipments, we would knowingly shift a large part of transport to roads. It is difficult to predict what the final decision will be. Anyway, we have already started working on the possibilities of supporting SWL shipments and we will see if we can find support also to set properly state budget because without financial resources, all efforts will go in vain.

The railways in Slovakia do not meet the criteria of the European transport system, but the responsibility of the owner, i.e. the state, is to fulfil them. What resolutions have you taken and what plans do you have as the minister of transport to improve the situation? What are your ideas about the role of railways in Slovakia's transport system?

I am going to proceed systematically in the development of railways; I consider the renewal and modernisation of the rolling stock a must, but what is more important is improving the state of rail infrastructure. There is a huge investment debt here and a lot of work is ahead of us. I believe it is the Rail Infrastructure Construction Schedule that will clearly show us where and how to proceed systematically, based on objective analytical data. At the same time, we want to make rail transport more attractive to both the travelling public and carriers. The more people and companies use the railways, the better. Neither should we forget about the Recovery Plan because, as I have already said, we have big plans with it as well, especially in relation to the infrastructure.

Railways should be the backbone of traffic. This is the approach all developed countries take towards this issue, and Slovakia has no choice but to finally follow them. Unfortunately, the approach towards the railways has been very lax for years. My goal is to change this and gradually get rail transport as close as possible to where it ought to be. It will not be an easy journey and we certainly will not be able to solve this problem in one or two years' time. Railways must be and are a priority for me personally, so I will do my utmost for their development.

What is your idea of the perspective role of ZSSK CARGO in the railway sector? There are rumours going round about transforming the company into another entity. What are the plans? What exactly are you going to do during your mandate to fulfil your ideas?

Well, here we have to openly ask ourselves one fundamental question. Why are the state-owned freight carriers in Hungary, Poland and the Czech Republic in the black (let alone another neighbour Austria), while our ZSSK CARGO is in the red numbers? Many might be able to give me an answer right away. And maybe they would be right in many aspects and maybe not. Therefore, I will first talk to experts, economists and rail freight professionals to discuss together what the options are and what would be the best road to follow. For the company, its employees, as well as for Slovakia. I also believe that the comprehensive recovery plan, which we have already launched in the company, will help stabilise the situation. Our goal is to make sure ZSSK CARGO gets recovered and to save the existing several thousand jobs.

**Thank you for the interview.
Dana SCHWARTZOVÁ**

Verím, že z krízy vyjdeme skúsenejší a posilnení

Náročný rok 2020 poznamenaný pandémiou COVID-19 má za sebou štátnej železničný nákladný dopravca ZSSK CARGO, ale aj jeho zákazníci. Ako sa spoločnosť vyrovňávala s nečakanými okolnosťami, sme sa opýtali riaditeľa úseku obchodu Jaroslava Daniška.



Riaditeľ úseku obchodu Jaroslav Daniška.
Jaroslav Daniška, the Trade Division Director.

Rok 2020 neboli hľadiskom výkonov nákladnej dopravy a prepravy úspešný. Ako sa vyvýhali výkony po mesiacoch a aké boli dôvody tohto trendu?

Rok 2020 bol z pohľadu výkonov železničnej nákladnej prepravy pre našu spoločnosť mimoriadne nepriaznivý. Len pre porovnanie, v roku 2018 sme prepravili mesačne v priemere takmer 2,9 milióna ton tovaru. V roku 2019, keď od apríla prichádzalo k postupnému poklesu prepráv pre hutníctvo z dôvodu silnejúceho prebytku lacnej čínskej ocele

na svetových trhoch, už to bolo len okolo 2,5 milióna ton. A v roku 2020 priemerný mesačný objem tovaru dosahoval menej ako 2,2 milióna ton. Hlavné dôvody tohto poklesu spočívajú jednak v spomenutom vývoji hutníctva, jednak v celosvetovej pandémii COVID-19.

Argumentujete vývojom výroby ocele vo svete. Viete nám k tomu poskytnúť čísla?

Pri pohľade na štatistiky World Steel Association vidíme, že v roku 2020 poklesla výroba surovej ocele v EÚ medziročne o 22 %, v USA o 17 %, Indii o 10 %, Japonsku o 16 %. Čína však zaznamenala nárast o 6 %. Napríklad EÚ v roku 2019 priemerne mesačne produkovala 13,4 milióna ton ocele, v minulom roku už len 11,6 milióna. Čína pritom zaznamenala medziročný nárast priemerných mesačných výkonov z 82,7 milióna ton v roku 2019 na 87,9 milióna ton v roku 2020. Tieto nerovnomernosti sa, samozrejme, museli prejať aj vo výkonoch železničnej nákladnej dopravy v Európe.

Okrem toho výrazne zaúradovala pandémia, s ktorou nik nerátal...

Čo sa pandémie týka, s jej dôsledkami sme sa vyrovňávali už od marca 2020. V čase prvej vlny pandémie ZSSK CARGO zaznamenala pokles výkonov nie kvôli obmedzeniam v doprave, ale z dôvodu jednako prerušenia, respektíve obmedzenia výroby viacerých významných zákazníkov, jednak poklesu spotreby trhu, najmä v západnej Európe. Tieto skutočnosti sa prejavili najskôr hlavne v prepravách pre odvetvia automobilového, drevo spracujúceho a hutníckeho priemyslu, neskôr aj v ďalších sektorech hospodárstva. Mesačný výpadok objemu prepráv ako priamy dopad prerušenia výroby fi riem dosahoval okolo 250 tisíc ton tovaru, čo predstavovalo pre nás stratu

viac ako 2 milióny eur mesačne. Ďalší prepad objemov sa prejavil ako sekundárny dôsledok klesajúcej spotreby trhu. V posledných mesiacoch roka 2020 sa výkony našej spoločnosti zvyšovali a na základe predikcií našich zákazníkov očakávame v roku 2021 mierny nárast výkonov.

Objavili sa teda aj pozitívne stránky. Čo by ste zaradili k úspechom v minulom roku?

Áno, zaznamenali sme aj pozitíva, ktoré súčasne nedosahujú také rozmeru ako uvedené poklesy prepráv, no majú veľký význam a vidíme v nich potenciál. Asi najvýraznejším príkladom je spoločný projekt zákazníka Slowwood a ZSSK CARGO v oblasti zabezpečovania vnútroštátneho vozovu dreva pre Mondi SCP Ružomberok formou jednotlivých vozňových zásielok. Atraktívne obvody už máme tri – oblasť Zemplína, západného Slovenska a stredného Slovenska. Ďalšou formou prepráv v rámci tohto projektu je preprava dreva s využívaním medziskladu cesta – železnica. Úspešné sú aj naše obchodné aktivity na poli automotive, kde sme uspeli v náročných tendroch. A tak okrem toho, že prepravy automobilov majú v ostatných mesiacoch rastúci trend, môžem tiež skonštatovať, že sa nám podarilo získať aj nové prepravy pre slovenské automobilky.

Aké zmeny alebo novinky chystáte v službách zákazníkom v tomto roku?

Ako dopravca, ktorý chce byť kvalitným partnerom pre svojich zákazníkov, musíme nielen skvalitňovať svoje služby, ale aj rozširovať. Zákazníci nevyžadujú len konkurencieschopnú cenu, ale aj ďalšie ukazovatele kvality ako nepretržitosť, bezpečnosť, plynulosť, spoloahlivosť, časovú presnosť, rýchlosť a podobne. V ostatných rokoch sa pri rozširovaní produktového portfólia zameriavame napríklad na skvalitňovanie služieb vo Východoslovenských prekladiskách formou zabezpečovania služieb rozmrzovania a prekladky substrátov pomocou rotačných výklopníkov, čo realizuje naša dcérská spoločnosť. Ďalej na zabezpečovanie prepravných požiadaviek zákazníka v celej dĺžke prepravnej trasy, vrátane zahraničných úsekov, či na skracovanie času prepravy využívaním jedného rušňa na celú prepravnú trasu. Taktiež zvyšujeme rozsah elektronizácie služieb v styku so zákazníkmi, či už ide o oblasť fakturácie, objednávky vozňov, informovanosti o preprave a podobne. A je tu aj spomínané zefektívňovanie prepráv jednotlivých vozňových zásielok dreva a ďalšie projekty.

Má podľa vás spoločnosť šancu v roku 2021 navyšovať objemy prepráv, a tým aj svoje tržby?

Rok 2020 bol pre našu spoločnosť skutočne náročný. V ostatnom období nastáva určité oživenie trhu železničnej nákladnej dopravy, najmä v preprávach hutníckych surovín. Vzhľadom na aktuálny vývoj a informácie od našich klúčových zákazníkov je možné predpokladať, že v roku 2021 príde k miernemu nárastu výkonov a z nich vyplývajúcich tržieb z prepravy. Prvé mesiace tohto roka tomu nasvedčujú. Oživenie môže prinášať našej spoločnosti aj výzvy v podobe nabehnutia na režim plného výkonu, hľadanie rezerv, či zvyšovanie efektivity. Verím, že po prekonaní ľahkého roka 2020 sme vykrocili do roka 2021 posilnení, skúsenejší a konkurencieschopnejší.

Ladislav JANDOŠEK

I believe we will get out of the crisis stronger

The challenging year 2020, marked by the COVID-19 pandemic, is over for both the state-owned rail freight carrier ZSSK CARGO and its customers. We have interviewed Mr. Jaroslav Daniška, the Trade Division Director, about how the company managed to cope with unexpected circumstances.

The year 2020 was not successful in terms of freight transport volumes. How did the transport volumes develop over the months and what were the reasons for this trend?

The year 2020 was extremely unfavourable for our company in terms of rail freight transport volumes. Just for comparison, in 2018, we transported nearly 2.9 million tonnes of goods per month on average. In 2019, when

there had been a gradual decline in metallurgical shipments since April due to a growing surplus of cheap Chinese steel on world markets, it was only about 2.5 million tonnes. And in 2020, the average monthly volume of transported goods was less than 2.2 million tonnes. The main reasons for such a decline are both the mentioned development in the metallurgical sector and the global COVID-19 pandemic.

You argue with the development of global steel production. Can you provide us with any figures?

Taking a look at the World Steel Association statistics, we see that in 2020, crude steel production in the EU fell by 22% on a year-over-year basis, in the USA by 17%, in India by 10%, and in Japan by 16%. However, China recorded an increase of 6%. For example, the EU's average monthly output in 2019 was 13.4 million tonnes of steel, with this figure falling to only 11.6 million tonnes last year. At the same time, China recorded a year-over-year increase in average monthly output from 82.7 million tonnes in 2019 to 87.9 million tonnes in 2020. As a matter of course, these irregularities also had to be reflected in rail freight volumes in Europe.

In addition, the pandemic, which no one expected, brought about a severe impact as well.

As for the pandemic, we have been faced with its consequences since March 2020. During the first wave of the pandemic, ZSSK CARGO recorded a decline in its transport volumes not due to the restrictions in transport, but due to both the interruption or restriction of production of several major customers and a decline in market consumption, especially in Western Europe. These circumstances were first reflected chiefly in shipments for the automotive, wood-processing and metallurgical industries, and later also in other sectors of the economy. The monthly decline in transport volumes as a direct result of the interruption of production of companies amounted to roughly 250 thousand tonnes of goods, which represented a loss of more than 2 million euros per month for us. The further decrease in transport volumes manifested itself as a secondary consequence of declining market consumption. During the last months of 2020, our company's transport volumes were growing, and based on the forecasts from our customers, we

expect a slight increase in transport volumes in 2021.

So there were also some positives. What would you rank among last year's achievements?

Yes, we also recorded some positives which, despite not being as extensive as the above-mentioned transport volume declines, are of great importance and we see potential in them. As the best example, I can mention the joint project undertaken by the customer Slovwood and ZSSK CARGO in providing the domestic transport of timber for Mondi SCP Ružomberok in the form of single wagon loads. We already have three attraction circuits - the regions of Zemplín, Western Slovakia and Central Slovakia. Another form of shipments within this project is the transport of timber using a road - rail intermediate storage facility. Achievements were also made in our business activities in the automotive segment, where we succeeded in tough tendering processes. And so, in addition to the fact that car shipments have had a growing trend in recent months, I can also state that we have succeeded in gaining new transport orders from Slovak car manufacturers.

Do you think there is room for the company to increase its transport volumes, i.e. its revenues, in 2021?

The year 2020 was really challenging for our company. There has recently been some recovery in the rail freight market, especially in the transport of metallurgical raw materials. Given the current developments and information from our key customers, it can be assumed that in 2021 there will be a slight increase in transport volumes and in the resulting revenues from transportation. The first months of this year indicate such assumption might come true. The recovery can also bring our company a number of challenges, such as launching the full performance regime, finding reserves, or increasing efficiency. I believe that after overcoming the hardships brought by the year 2020, we have entered the year 2021 stronger, more experienced and more competitive.

Ladislav JANDOŠEK

Hutníctvo ožíva, prepravy rastú

Za prvé tri mesiace tohto roku prepravila ZSSK CARGO 7,317 milióna ton tovaru, čo je v porovnaní s plánom o 0,707 mil. ton viac (+ 10,7 %), medziročný nárast predstavuje + 0,650 mil. ton (+ 9,7 %). Dôvodom nárastu je, že hutnícke fabriky na Slovensku, ale aj v okolitých štátach zvýšujú od minulej jesene produkciu.

V porovnaní s plánom najvyšší nárast nastal v komodite železná ruda (+ 503 tis. ton) a v komodite kovy (+ 158 tis. ton). Najväčší pokles voči plánu bol zaznamenaný v komodite ropné výrobky (- 98 tis. ton), hlavne ako dôsledok poklesu spotreby trhu.

V roku 2021 zaznamenáva ZSSK CARGO výrazné zvyšovanie výkonov vo väčšine komodít, a to najmä z dôvodu oživenia odvetvia hutníctva nielen v SR, ale aj v okolitých krajinách. Zatiaľ čo za obdobie január – marec 2020 predstavoval objem prepráv spoločnosti pre hutníctvo 4,153 mil. ton, v tomto roku za rovnaké obdobie dosiahlo 4,910 mil. ton (+ 0,757 mil. ton).

Navýšenie prepráv však nevzniklo len z dôvodu oživenia trhu, ale je aj výsledkom úspešných obchodných aktivít spoločnosti, čoho dôsledkom je napríklad získanie prepráv automobilov od konkurenčných železničných dopravcov, ďalšie získanie vnútrostátnych i dovozových prepráv dreva pre slovenský drevo spracujúci priemysel z cestnej dopravy, vytvorenie novej trasy uceleného vlaku hutníckej produkcie do Nemecka a Francúzska, nový tranzit kovov z Ukrajiny do Španielska, vývoz brám do Poľska, obnova prepráv chémie v dovoze a podobne.

Metallurgy is recovering, transport grows

In the first three months of this year, ZSSK CARGO transported 7.317 million tonnes of goods, which is 0.707 (+ 10.7%) million tonnes more compared to the plan, representing a year-over-year increase of 0.650 mil. tonnes (+ 9.7%). The reason for the increase is that metallurgical factories in Slovakia, but also in the surrounding countries, have been increasing production since last autumn.

Compared to the plan, the highest increase occurred in the commodity iron ore (+ 503 thousand tonnes) and in the commodity metals (+ 158 thousand tonnes). The largest decrease was recorded in the commodity petroleum products (-98 thousand tonnes), mainly as a result of a decline in market consumption.

In 2021, ZSSK CARGO recorded a significant increase in most commodities, mainly due to the recovery of the metallurgical industry not only in the Slovak Republic, but also in the surrounding countries. While in the period from January to March 2020 the transport volume of the company for metallurgy amounted to 4.153 mil. tonnes, this year for the same period it reached 4.910 mil. tonnes (+ 0.757 million tonnes).

However, the increase in transports was not only due to the market recovery, but is also thanks to successful business activities of the company, which result, for example, in obtaining car shipments from competing rail carriers, further acquisition of domestic and import transports of timber for the Slovak wood processing industry from road, creating of new route for block train carrying metallurgical production to Germany and France, new transit of metals from Ukraine to Spain, export of slabs to Poland, resumption of import of chemical products and the like.

Pravidelné zásielky do Nemecka so Slovakia Shuttle

Zo zriaďovacej stanice Žilina Teplička vypravuje ZSSK CARGO päťkrát, v prípade záujmu až sedemkrát týždenne pravidelný špeciálny zmiešaný vlak. V spolupráci s najväčším európskym hráčom na nákladnom železničnom trhu, DB Cargo, smeruje do nemeckého mesta Halle, neďaleko Lipska.

Železničná nákladná doprava má okrem ekologických aj ekonomickej prednosti. Najmä pri väčších vzdialenosťach preukazuje železnica najväčšie výhody. Aj preto sa v celoeurópskom meradle presadzujú zmiešané vlaky, ktoré na pravidelnej báze spájajú dve miesta s následnou distribúciou z ich koncových staníc.

Spolupráca silnejšia než konkurencia

Pri konkurencii veľkých celoeurópskych hráčov nemá národný nákladný železničný dopravca ZSSK CARGO prostriedky na expanziu celoeurópskeho významu. Avšak dokáže zmaximalizovať svoje výhody na domácej pôde. A s tým najväčšími hráčmi aktívne spolupracovať tak, aby sa viac tovarov dostalo z cest na železnicu. Nemecko dlhodobo patrí medzi hlavné exportné trhy slovenskej ekonomiky. Novinka v ponukách prepráv na tento trh teraz umožňuje pravidelné a spoloahlivé zásielky tak pre skupiny vozňov, ako aj pre samostatné vozňové zásielky. Umožňuje to spolupráca ZSSK CARGO s DB Cargo, ktorá bola spustená koncom roku 2020.

Vlak s názvom Slovakia Shuttle je 750-kilometrové spojenie medzi nemeckým mestom Halle so slovenskou Žilinou.

Tvorba Slovakia Shuttle v Žiline

V zriaďovacej stanici Žilina Teplička sa sústredujú skupiny vozňov spájané do nákladného vlaku smerujúceho do Nemecka. Medzi najvýznamnejších zákazníkov patria napríklad železarne na východe Slovenska, z ktorých smerujú na západ, a to nielen do Nemecka, ale aj Francúzska či Švédska v zmiešaných vlakoch ZSSK CARGO ocelové výrobky a tvoria najväčšiu časť záťaže. Zo stredného Slovenska zas motorové rušne dopravia v zmiešaných vlakoch ocelové produkty z Horehronia.

Z Púchova sú v intermodálnych vozňoch so špeciálnymi zatvorenými kontajnermi, tzv. Megaboxami prepravované pneumatiky vyrobené v závode Continental Matador Rubber a smerujú do distribučného centra v nemeckom Hannoveri. Okrem toho časť tovarov predstavujú chemické výrobky, ale aj drevo, či prázdne vozne po opravách do Nemecka. Vo vlakoch sú radené aj prázdne vozne DB po vykládke na území SR.

Novým projektovým vlakom Slovakia Shuttle sa však neprepravuje len tovar vyrobený na Slovensku. Z Ukrajiny alebo Ruska na naše územie vstupujú cez Čiernu nad Tisou tranzitné zásielky, ktoré pokračujú do západnej Európy – okrem Nemecka napríklad aj



do Španielska. Jednotlivé vozne a ich skupiny sa v Žiline spoja do jedného vlaku a následne sú ťahané rušnami radu 131 do stanice Ostrava. V nej vlak preberá DB Cargo, ktoré príberie záťaž z iných lokalít Česka i Poľska a pokračuje so súpravou až do Nemecka.

Aj ložené vozne v opačnom smere

Od polovice decembra, kedy sa prepravy rozbehli, do konca februára vypravila ZSSK CARGO zo Žiliny Tepličky do Čadce, resp. Ostravy 54 ucelených vlakov s pokračovaním do Nemecka. Prieberne tieto vlaky odviedzli 27 až 28 vozňov.

V opačnom smere z Nemecka sa vracajú väčšinou prázdne vozne a megaboxy po vykládke a smerujú predovšetkým do Haniska pri Košiciach a Púchova, ale aj ďalších staníc - Lubeníka, Martina, Trenčianskej Turnej, Dubnice nad Váhom, Podbrezovej, Nižného Hrabovec. V menšom množstve prichádzajú na Slovensko aj ložené vozne z Nemecka, ide napríklad o buničinu pre Liskovú, oceliarske výrobky do Veľkej Idy. Nie všetky vozne po návrate idú cez Tepličku. Ak je vlak z Nemecka zostavený výhradne z vozňov do Haniska pri Košiciach, ide na východ priamo z Čadce, bez zachádzania do Žiliny Tepličky.

Garancia príchodu do cieľa za 24 hodín

Stabilné prepravy existujúcich zákazníkov garantujú vypravenie vlakov každý deň od utorka do soboty, s dopravou do cieľovej stanice do 24 hodín. Väčšinou sú do vlakov radené vozne na dopravu kovových výrobkov radu Shimmns a otvorené vozne Eas, Eamos, Eanos. Vlak je však vhodný aj na prepravu celulózy, intermodálnych jednotiek, či širokej palety spotrebnych a paletizovaných výrobkov.

ZSSK CARGO ponúka možnosť prepravy tovarov do Česka a Nemecka aj pre ďalších zákazníkov. Konzultovať možnosti prepráv týmto smerom môžu zákazníci s vedúcim príslušnej komoditnej skupiny, alebo regionálnym obchodným manažérom ZSSK CARGO. Tí radi poradia, ako najlepšie prepraviť tovar a výrobky bezpruhovo vlakotvorbou do Žiliny tak, aby mohli byť pripojené k vlaku Slovakia Shuttle v smere do Nemecka a prípadne aj ďalej do západnej Európy.

(zcb)

Regular shipments to Germany with Slovakia Shuttle

ZSSK CARGO dispatches a regular special mixed train from the Žilina Teplička marshalling yard five times or, if there is interest, even seven times a week. In cooperation with DB Cargo, the largest European player in the rail freight market, it is headed to the German city of Halle, near Leipzig.

Rail freight has not only ecological but also economic advantages. Especially at longer distances, transportation by rail shows the greatest advantages. This is why mixed trains have been promoted on a pan-European scale, connecting two locations on a regular basis with subsequent distribution from their terminals.

Cooperation stronger than competition

In the face of competition from large pan-European players, the national rail freight carrier ZSSK CARGO has no means to expand on a pan-European basis. However, it can maximise its advantages on domestic soil and actively cooperate with the biggest players so that more goods are shifted from roads to railways.

Germany has long been one of the main export markets for the Slovak economy. Novelty in the transport offers brought to this market now enables regular and reliable shipments for both groups of wagons and single wagon loads. This is possible thanks to cooperation between ZSSK CARGO and DB Cargo, which has begun at the end of 2020. A train called Slovakia Shuttle provides a 750-kilometre connection between the German city of Halle and the Slovak city of Žilina.

Formation of Slovakia Shuttle in Žilina

At the Žilina Teplička marshalling yard, groups of wagons are gathered to form a freight train headed to Germany. The most important customers include, for example, an ironworks in eastern Slovakia, from where steel products are transported by ZSSK CARGO mixed trains in the west direction not only to Germany, but also to France and Sweden, forming the largest part of the load. Diesel locomotives transport steel products in mixed trains from the central Slovakia region of Horehronie.

Tyres manufactured at the Continental Matador Rubber plant in Púchov are transported in intermodal wagons with special closed containers - the so-called megaboxes - to a distribution centre located in German Hanover. In addition, part of the goods are chemical products, but also timber or repaired empty wagons transported to Germany. Empty DB wagons are also collected into the trains after being unloaded in the territory of the Slovak Republic.

However, the new Slovakia Shuttle train is designed to not only transport

goods made in Slovakia. Transit shipments from Ukraine or Russia enter our territory through Čierna nad Tisou and continue their journey to Western Europe - not only to Germany, but also to Spain. Individual wagons and their groups are marshalled in Žilina to form a single train that is subsequently towed by locomotives of the 131 series to the Ostrava station. The train is then taken over by DB Cargo, which collects loads from other locations in the Czech Republic and Poland, and the train set continues its journey to Germany.

Loaded wagons also in the opposite direction

From the middle of December, when the shipments started, until the end of February, ZSSK CARGO sent 54 block trains from Žilina Teplička to Čadca or Ostrava, with their continued journey to Germany. On average, these trains carried 27 to 28 wagons.

In the opposite direction, mostly empty wagons and megaboxes return from Germany after being unloaded, travelling mainly to Haniska pri Košiciach and Púchov, as well as to other stations including Lubeník, Martin, Trenčianska Turná, Dubnica nad Váhom, Podbrezová, and Nižný Hrabcov. In smaller quantities, loaded wagons also come to Slovakia from Germany, for example those carrying pulp to the Lisková and steel products to Veľká Ida. Not all returning wagons go through Teplička. If the train returning from Germany is composed exclusively of wagons headed to Haniska pri Košiciach, it travels to eastern Slovakia directly from Čadca, without turning to Žilina Teplička.

Guaranteed arrival at the destination within 24 hours

Stable shipments for the existing customers guarantee trains are dispatched every Tuesday to Saturday, with guaranteed arrival at the destination station within 24 hours. Mostly Shimmns-series wagons and open Eas, Eamos, Eanos wagons are marshalled to form trains for the transport of metal products. However, these trains are also suitable for the transport of pulp, intermodal units and a wide range of consumer and palletised products.

ZSSK CARGO also offers other customers the possibility of transporting goods to the Czech Republic and Germany. Customers can consult the possibilities of transport in this direction with the head of the respective commodity group or the regional sales manager of ZSSK CARGO. They will be happy to give best advice on how to transport goods and products by regular trains to Žilina so that they can join the Slovakia Shuttle train headed to Germany and possibly further to Western Europe.

(zcb)

Modernizácia žilinského uzla výrazne ovplyvňuje železničnú prevádzku

Dlh očakávaná modernizácia železničného uzla Žilina začala koncom roka 2020. Akcia patrí k najväčším investičným projektom Železníc SR. Žilinský uzol je považovaný za jedno z dopravných sŕdc železničnej infraštruktúry na Slovensku, ale celé desaťročia bol investične zanedbávaný. Takmer na štyri roky sú naplánované modernizačné práce, ktoré náročným spôsobom ovplyvnia aj prevádzku železničnej nákladnej dopravy.



Prednosta Žilinského strediska prevádzky Miriam Laššáková.
Miriam Laššáková, head of Žilina operations centre.

Modernizácia sa dotýka prestavby existujúcej železničnej dopravnej cesty s cieľom zvýšenia jej technickej vybavenosti zabudovaním najmodernejších prvkov, ktoré zabezpečia skvalitnenie a zlepšenie jej technických parametrov a zvýšenie bezpečnosti. Stavebné práce v celkovej dĺžke asi 16,3 kilometra plánuje stavebník zrealizovať do štyroch rokov. Vrásky na čele spôsobuje tento fakt aj zamestnancom ZSSK CARGO v žilinskom stredisku prevádzky (SP). - Prípravné práce pred začiatom výluk sme v žilinskom uze riešili podľa plánu a výlukového harmonogramu od začiatku roka postupne, - informuje prednosta žilinského strediska prevádzky Miriam Laššáková.

V druhej polovici januára začala výluka prvej a druhej traťovej kolaje v Žiline a zároveň traťová výluka Dolný Hričov - Žilina zriaďovacia stanica. Aj v zriaďovacej stanici prebiehajú modernizačné úpravy. Rozsiahle výluki pokračovali vo februári vo Varíne, kde modernizácia potrvá do konca roka 2022. V marci zároveň na plán modernizácie nadviazala rekonštrukcia tretieho nástupiska v Žiline. - Od 1. apríla fungujeme v zmenenom režime, ktorý je obsiahnutý vo vydanom opatrení k organizácii práce v uze Žilina počas

modernizácie, - vysvetľuje prednosta a informuje o obsahu opatrenia. To rieši rozsah úkonov, zodpovednosť a pracovné povinnosti pri organizácii súpisu a zmien zloženia vlaku, vrátane vykonávania ďalších potrebných činností, ako aj turnusy vlakových čiat, rušnovodičov, vozmajstrov a ďalších zamestnancov.

- Aktuálne dodaďujeme detaile technológie vzhľadom na rozsah prác. Tiež riešime dôžky zmien, nástupy, priestory pre vlakové čaty, úpravu pracovných náplní a zodpovednosť, - vymenovala prednosta strediska len niektoré z veľkého množstva zmien, ktoré v Žiline aktuálne riešia.

Obslužnosť vlečiek je zachovaná

Už začiatok roka sa v žilinskom stredisku prevádzky niesol v podobe mnohých zmien. Nastali úpravy turnusov rušnovodičov, vlakových čiat, obechov hnacích koľajových vozidiel (HKV). Riešila sa príprava technologických postupov pre obsluhu vlečiek a manipulačných koľají. - Pripravovali sme zmenu obslužnosti vlečky KIA, nastali aj presuny zamestnancov, telefónnych a dátových pripojení a ešte množstvo ďalších prípravných prác, - vymenovala prednosta SP množstvo roboty, ktoré už museli urobiť. Obslužnosť a rozsah poskytovaných vlečkových služieb v uze zostávajú zachované s dôrazom na realizáciu výkonov technických a prepravných prehliadiok a úplných skúšok brzdy priamo na vlečkách. A to všetko s cieľom minimalizovať pobyt vlakov v železničnej stanici Žilina Teplička. Kvôli výlukám nastali výrazné zmeny technológie, vozby i spracovania vlakov ZSSK CARGO, vrátane obslužnosti vlečiek KMS, Dolvap, Žilinská teplárenská, RCO i RD Žilina. - Aktuálne riešenia prevádzkovej situácie operatívne nastavujeme v súlade s harmonogramom výluk s maximálnym dôrazom na flexibilitu posunovacej zálohy a organizačné schopnosti dispečingu aj vedúcich zmien, - vysvetľuje M. Laššáková.



Prípravné práce pred začiatom výluk robili v Stredisku prevádzky Žilina už od začiatku roka.

Preparatory works before the closures were made in Žilina operations centre from the beginning of the year.

Viac výkonov, menej koľají

Minulý rok bol v SP Žilina veľmi náročný, no vlaňajší september prinesol stabilizáciu výkonov v prevádzke a odvtedy zaznamenávajú ich postupný nárast. - **Vzhľadom na výraznú redukciu koľají v železničnej stanici Žilina, kapacitu zriaďovacej stanice Žilina Teplička, súbeh investičných akcií ŽSR na všetkých prístupových smeroch do Žiliny a zároveň oživenie železničnej nákladnej prepravy je súčasná situácia náročná na koordináciu a operatívne riadenie**, - zdôraznila prednosta Strediska prevádzky Žilina. Podčiarkla aj význam dobrej komunikácie a riadenia medzi všetkými zamestnancami ZSSK CARGO a ŽSR, a to predovšetkým na úrovni dispečerských pracovísk.

Úlohou žilinského strediska prevádzky je aj v čase modernizácie zabezpečiť všetky dohodnuté prepravy v požadovanom rozsahu a kvalite, s minimálnym dosahom na zákazníka.

Dana SCHWARTZOVÁ
Foto: autorka



Takmer na štyri roky sú naplánované modernizačné práce v uzle Žilina, ktoré náročným spôsobom ovplynia aj prevádzku železničnej nákladnej dopravy.

Modernisation works of the Žilina railway node are planned for almost four years, which will also have a significant impact on the operation of rail freight transport.

The modernisation of the Žilina railway node significantly affects railway traffic

The long-awaited modernisation of the Žilina railway node began at the end of 2020. It is one of the largest capital expenditure projects of Železnice SR (ŽSR, the Slovak Railways). Though the Žilina node is considered one of the transport hearts of the railway infrastructure in Slovakia, it has been neglected in terms of investment for decades. Modernisation works are planned for almost four years, which will also have a significant impact on the operation of rail freight transport.

The modernisation includes the reconstruction of the existing railway transport route with a view to improving its technical equipment by incorporating the most technologically advanced components which will ensure the improvement of its technical parameters and increase safety. The investor plans that construction works along a total length of about 16.3 kilometres will be completed within four years. This also worries ZSSK CARGO employees in the Žilina operations centre. - **Preparatory works before the closures in the Žilina node had been gradually carried out according to the plan and the closures schedule since the beginning of the year**, - informs the head of the Žilina operations centre Miriam Laššáková.

In the second half of January, the first and second tracks in Žilina as well as the line between Dolný Hričov and the Žilina zriaďovacia stanica (Žilina marshalling yard) were closed. Modernisation works are also being carried out at the marshalling yard. Extensive closures continued in February in Varín, where the modernisation will last until the end of 2022. In March, the modernisation plan was followed by the reconstruction of the third platform in Žilina. - **Since April 1, we have been operating in a changed mode which is set out in the organisation of work in the Žilina railway node during the modernisation**, - the head of the centre explains and informs about the content of the adopted measure. This addresses the scope of tasks, responsibilities and duties in organising the inventory of a train and changes in its composition, including the performance of other necessary activities, as well as shifts of train crews, drivers, wagon masters and other staff.

- **We are currently refining the details of the technology with regard to the scope of work. We also deal with the lengths of shifts, shift start hours, areas for train crews, the modification of job descriptions and responsibilities**, - the head of the centre mentioned only some of a number of changes that are currently being implemented in Žilina.

Serviceability of sidings is maintained

Already the beginning of the year in the Žilina operation centre was marked by a number of changes. There were modifications made to the shifts of drivers, train crews, circulation of motive power units. Technological procedures for the operation of sidings and handling tracks were prepared. - **We prepared changes in the serviceability of the KIA siding, there were also transfers of employees, telephone and data connections and a lot of other preparatory work**, - the head of the operations centre mentioned the work they have already done. The serviceability and scope of the siding services provided at the node are maintained with an emphasis on the implementation of technical and transport inspections and complete brake tests directly on the sidings. And all this in order to minimise train stopping times at the Žilina Teplička railway station. Due to the closures, there were significant changes in the technology, running and handling of ZSSK CARGO trains, including the serviceability of sidings for companies such as KMS, Dolvap, Žilinská teplárenská, RCO and Locomotive Depot Žilina. - **We operatively set the current solutions to the operational situation in accordance with the closures schedule, with a maximum emphasis being put on the flexibility of the shunting reserve and the organisational capabilities of the dispatching centre and of the change managers**, - explains Mrs. Laššáková.

More transport volumes, fewer tracks

The previous year was very demanding for the Žilina operations centre, but last September brought stabilisation in operations and since then they have been recording their gradual increase. - **Due to the significant reduction of tracks at the Žilina railway station, the capacity of the Žilina Teplička marshalling yard, the concurrence of ŽSR investment projects on all access lines to Žilina, as well as the recovery in rail freight, the current situation is challenging in terms of coordination and operative management**, - emphasised the head of the Žilina operations centre. She also stressed the importance of good communication and management between all employees of ZSSK CARGO and ŽSR, especially at the level of dispatching workplaces.

It is the task of the Žilina operations centre to ensure all agreed shipments in the required scope and quality, with a minimum impact on the customer, even at the time of the modernisation.

Dana SCHWARTZOVÁ
Photo: author

Aj napriek neistým očakávaniam je BTS s minulým rokom spokojná



Spoľočnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) si za tri násť rokov svojho pôsobenia vybudovala meno spoľahlivého obchodného partnera a nositeľa modernizačných aktivít v oblasti prekládkových služieb v pohraničnej prekládkovej stanici (PPS) Čierna nad Tisou. Prekládka železorudných substrátov, ich krátkodobé skladovanie a prekládka kusových tovarov je aj naďalej nosným pilierom jej služieb.



Attila MIKLÓS,
prevádzkový riaditeľ spoločnosti BULK
TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s.
Operations Director of BULK TRANSSHIPMENT
SLOVAKIA.

pečnosti ich prevádzky. Aj z dôvodu pandémie boli očakávania spoľočnosti z pohľadu splnenia stanovených výkonov v roku 2020 neisté. Vývoj v tomto trhovom segmente sa mierne zlepšil až vo štvrtom kvartáli.

Je pozitívne, že spoločnosť splnila plán prekládky na 85 percent. V roku 2020 pracoviská BTS v Čiernej nad Tisou preložili 4,03 milióna ton železorudných substrátov, 8,4 tisíc ton antracitu a koksu, 13,2 tisíc ton kusového tovaru (hlavne plechy, ocelové zvitky, valce, surové železo), 32,7 tisíc ton iného tovaru (hlavne slinok cementársky, kremenec, troska). V zimnom období 2020/2021 bolo pre zabezpečenie plynulosť prekládky nevyhnutné rozmrziať v rozmrzovniach spoločnosti 483 tisíc ton substrátov. Na požiadanie zákazníkov bolo následne ošetrených technikou kvapalinou 273 tisíc ton prekladaných

substrátov pre obmedzenie ich zamrznutia pri ďalšej preprave.

Intermodálne prepravy

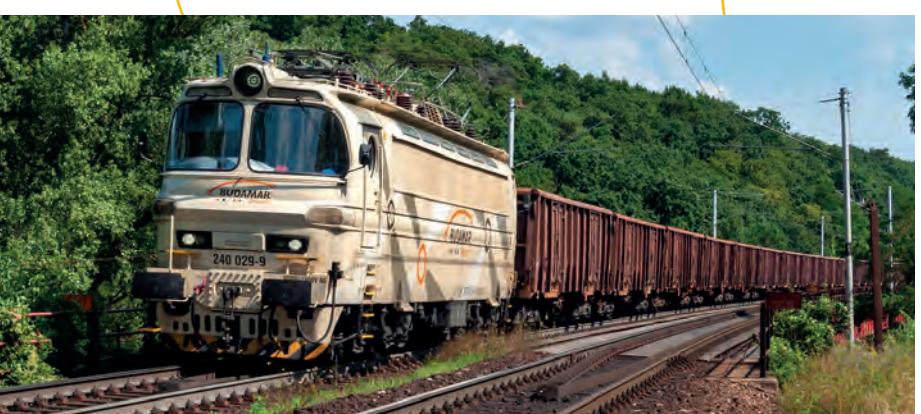
Rok 2020 bol pre BTS významný rozšírením portfólia o poskytovanie služieb prekládky pri intermodálnych prepravách. Rozšírenie je súčasťou jej rozvojového programu 3. etapy modernizácie prekládkových kapacít v PPS Čierna nad Tisou. Spoločnosť BTS prevzala Terminál kombinovanej dopravy (TKD) Dobrá do prenájmu v januári minulého roka od ZSSK CARGO a v spolupráci s prenajímateľom začala bezodkladne riešiť nutné opravy technologických zariadení a investičného majetku terminálu. Dnes v spolupráci so ZSSK CARGO zabezpečuje v termináli kontajnerovú prekládku pomocou dvoch zrekonštruovaných portálových žeriavov s nosnosťou 50 ton a komplexne zrenovovaného čelného nakladača s nosnosťou 45 ton. Prekládka v TKD Dobrá sa zatiaľ len rozbieha, pričom v minulom roku tu preložili 2430 intermodálnych prepravných jednotiek.

Nákladná železničná doprava

Významné postavenie má v BTS poskytovanie služieb nákladnej železničnej dopravy. Dnes má BTS v portfóliu už 37 hnacích koľajových vozidiel (HKV) závislej i nezávislej trakcie. Popri prenájme HKV a poskytovaní podpory nájomcom pri ich prevádzke spoločnosť prostredníctvom dcérskych spoločností INTER CARGO Sp. z o. o. a LOKORAIL, a. s., realizuje prepravno-zasielateľské služby na území Poľska a Česka. Na poľskom trhu sa ročný prepravný objem spoločnosti INTER CARGO pohybuje na úrovni okolo 2,4 milióna ton, pri prepravnom výkone 1 305 mil. tonokilometrov.

HKV radu 770 a 771 spoločnosť využíva pri dopravnej obslužnosti pracovísk BTS v Čiernej nad Tisou, najpočetnejšie zastúpené HKV radu 183 sú prevažne prevádzkované prostredníctvom dcérskej spoločnosti INTER CARGO v Poľsku spolu s HKV radu 131. Dve HKV radu 240 sú po modernizácii prenajímané dopravcom, ktorí ich používajú na železničnej infraštukture v Maďarsku.

Spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., vďaka podpore



Dve hnacie koľajové vozidlá radu 240 prenajíma BTS po modernizácii dopravcom, ktorí ich používajú na železničnej infraštukture v Maďarsku.

BTS rents two motive power units of 240-series after modernization to the operators for using on Hungarian railway infrastructure.



Pracovisko Prekládkového komplexu Východ.

Transshipment Centre East

svojich akcionárov, spoločnosti BUDAMAR LOGISTICS, a. s., a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., za trinásť rokov svojej podnikateľskej činnosti investovala do rozvoja a modernizácie PPS Čierna nad Tisou 58,3 milióna eur. Zámerom spoločnosti je aj v ďalšom období pracovať na rozvoji prekládkového uzla Čierna nad Tisou, a to hľadaním a vytváraním progresívnych riešení v procesoch prekládky a súvisiacich činností. Veríme, že tým prispejeme k ďalšiemu zvyšovaniu kvality služieb, spokojnosti zákazníkov a v stabilizácii tovarových tokov v smere z východu na západ po sieti ŽSR.

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

Despite uncertain expectations, BTS is satisfied with the last year

Over thirteen years of operating on the market, BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) has built the name of a reliable business partner and established itself as a company undertaking modernisation activities in the provision of transshipment services at the transshipment border-crossing station (BCS) Čierna nad Tisou. Transshipment of iron ore substrates, their short-term storage and transshipment of piecemeal goods are still the main pillar on which its services are based.

At the beginning of 2020, the transshipped volumes of iron ore substrates were affected by the difficult situation, especially on the iron and steel products market. Subsequently, the whole year was influenced by measures aimed at minimising the impact of the global COVID-19 pandemic. At the BTS workplaces, we took all recommended measures to prevent the spread of the virus with a view to ensuring their smooth and safe operations. Also due to the pandemic, the company's expectations were uncertain in terms of meeting the performance goals set for 2020. Developments in this market segment improved slightly as late as the fourth quarter.

It is positive that the company fulfilled its transshipment plan at 85 per cent. In 2020, the BTS workplaces at Čierna nad Tisou transshipped 4.03 million tonnes of iron ore substrates, 8.4 thousand tonnes of anthracite and coke, 13.2 thousand tonnes of piecemeal goods (mainly steel sheets, steel coils, cylinders, pig iron), 32.7 thousand tonnes of other goods (chiefly cement clinker, quartzite, slag). In order to ensure smooth transshipment operations during the winter season 2020/2021, it was necessary to defrost 483 thousand tonnes of substrates in the company's defrosting halls. At the request of customers, 273 thousand tonnes of transshipped substrates were subsequently treated with a technical fluid to prevent them from getting frozen during further transport.

Intermodal transport

The year 2020 was significant for BTS because of the expansion of its portfolio with the provision of transshipment services in intermodal transport. The expansion is part of its development program of the 3rd stage of modernisation of transshipment capacities at the BCS Čierna nad Tisou. After having leased the Combined Transport Terminal (CTT) Dobrá from ZSSK CARGO since January 2020, BTS, in cooperation with the lessor, immediately began to carry out necessary repairs to the terminal's technological

equipment and fixed assets. Today, in cooperation with ZSSK CARGO, the company's terminal provides container transshipment using two reconstructed gantry cranes with a lift capacity of 50 tonnes and a fully revamped front loader with a lift capacity of 45 tonnes. Transshipment operations at the CTT Dobrá are just getting started, with 2,430 intermodal transport units being transshipped here last year.

Rail freight transport

The provision of rail freight services is crucial to BTS. Today, BTS already has 37 motive power units (MPUs) with dependent and independent traction in its portfolio. In addition to leasing of MPUs and providing support to lessees in their operations, the company through its subsidiaries INTER CARGO Sp. z o. o. and LOKORAIL, a. s., renders transport and forwarding services in Poland and the Czech Republic. The annual volume of goods transported by INTER CARGO on the Polish market is around 2.4 million tonnes, with a transport capacity of 1,305 million tonne-kilometres.

Locomotives of the 770 and 771 series are used by the company for transport services at BTS workplaces in Čierna nad Tisou; the most numerous locomotives of the 183 series are mainly operated through the subsidiary INTER CARGO in Poland, together with locomotives of the 131 series. Two modernised locomotives of the 240 series are leased to carriers which use them on the railway infrastructure in Hungary.

Over thirteen years of its business activities, BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., thanks to the support of its shareholders BUDAMAR LOGISTICS, a.s., and Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., has invested EUR 58.3 million in the development and modernisation of the BCS Čierna nad Tisou. The company's intention is to continue working on the development of the Čierna nad Tisou transshipment hub in the future by finding and creating progressive solutions in the transshipment processes and related activities. We believe this will contribute to further improving the quality of services, increasing customer satisfaction and stabilising the flows of goods in the east-west direction using the ŽSR network.

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

Kvalitnými službami chceme konkurovať prepravám na trasách cez Poľsko a Maďarsko

Spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) vstúpila na trh poskytovania služieb v oblasti prekládky pred trinástimi rokmi s jasne definovanými cieľmi. Ich základom sú kvalitné služby s pridanou hodnotou pre zákazníkov, modernizácia spojená s optimalizáciou procesov a v neposlednom rade aj vytváranie vhodných pracovných a sociálnych podmienok pre zamestnancov. Na trinásťročné pôsobenie BTS v pohraničnej prekládkovej stanici (PPS) Čierna nad Tisou sme sa pýtali generálneho riaditeľa a podpredsedu predstavenstva spoločnosti Pavla Šuťáka.



Pavel Šuťák,
generálny riaditeľ a podpredseda predstavenstva
BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s.
CEO and Deputy Chairman of the Board of Directors
of BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA

BTS má za sebou niekoľko splnených cieľov v oblasti modernizácie a optimalizácie procesov, hlavne v prekládkovej činnosti. Už na prelome rokov 2008/2009 uviedla BTS do prevádzky zmodernizovanú III. Rozmrazovaciu halu a o rok na to prvý automatizovaný prekládkový komplex sypkých substrátov. S akými prínosmi pre Čierne nad Tisou?

Prekládkový komplex je určený na priamu aj nepriamu prekládku železnorudných substrátov z vozňov širokého rozchodu (1520 mm) do vozňov normálneho rozchodu (1435 mm). Jedným z najväčších prínosov technológie gravitačného rotačného výklopníka na Prekládkovom komplexe Západ, spojeného s automatizovaným systémom pásovej dopravy, úradného váženia a posunu nakladanej súpravy, je štvornásobná výkonnosť v porovnaní s výkonom klasickej rýpadlovej prekládky. Komplex sa stal na sedem rokov unikátom na celej východnej schengenskej hranici.

Následne sme po dvoch rokoch prípravy a realizovanie výstavby v rámci 2. etapy modernizácie PPS Čierna nad Tisou uviedli v roku 2017 do prevádzky zmodernizovanú II. Rozmrazovaciu halu a nový Prekládkový komplex Východ, ktorého prekládková kapacita je zatiaľ využívaná na úrovni 2,3 milióna ton sypkých substrátov za rok, ale je postavený na výkon do 2,7 milióna ton. V jeho prípade sme použili novšiu technológiu hydraulického rotačného výklopníka a rozšírili možnosti prekládky o uhlie a koks.

V roku 2017 ste do prevádzky uviedli aj nové pracovisko na Východnej rampe. Na čo slúži?

Toto pracovisko rozšírilo naše portfólio o manipuláciu s kusovým tovarom ako sú ingoty, plechy, zvitky a podobne. Je vybavené moderným dvojnosníkovým portálovým žeriavom s nosnosťou 50 ton a jeho projektovaná prekládková kapacita je 1 milión ton tovarov za rok. Súčasťou tohto pracoviska Východná rampa – Portál sú aj plochy pre uskladnenie tovaru v colnom režime. Spolu s týmito plochami poskytuje BTS na svojich pracoviskách v rámci PPS Čierna nad Tisou zákazníkom preskladnenie sypkých substrátov a kusového tovaru s celkovou kapacitou až 130-tisíc ton.

Rozbehli ste už aj avizovanú tretiu etapu modernizácie?

Aktivity v rámci tretej etapy modernizácie sa začali v roku 2020. Tretia etapa je odpovedou na požiadavky zákazníkov na zvýšenie kapacity preskladnenia sypkých substrátov. BTS aktuálne v súčinnosti so Železnícami SR realizuje investíciu zvýšenia skladovacích kapacít budovaním Skladovacích plôch – Stred na ploche 12-tisíc metrov štvorcových, ktoré rozšíria skladovaciu kapacitu substrátov v PPS na 200-tisíc ton.

Dnes však modernizácia nemôže byť iba o zvyšovaní kapacity a optimálizácii procesov. Má vaša modernizácia aj iné prínosy?

Chcel by som vyzdvihnuť hlavne to, že v celej príprave, aj v realizácii modernizačných aktivít spoločnosti bol a je vždy kladený dôraz na ochranu pracovného a životného prostredia v danej lokalite. Všetky naše pracoviská sú vybavené zariadeniami na elimináciu vzniku a maximálne obmedzenie šírenia prašnosti do ovzdušia.

Ďalším dôležitým prínosom je vytváranie kvalitného pracovného a sociálneho zázemia pre našich zamestnancov, potreba zvyšovania ich



Hnacie koľajové vozidlo vo farbách BTS pri posune v Čiernej nad Tisou.
Motive power unit in BTS's colours at shunting in Čierna nad Tisou.



Od začiatku roku 2020 má terminál kombinovanej dopravy v Dobrej v prenájme BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA.

The Combined Transport Terminal Dobrá has been rented to BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA since the beginning of 2020.

odbornosti a rozvíjanie kvalifikácie v rozsahu vykonávaných činností. Súčasťou modernizačného programu BTS sú preto aj rekonštrukcie sociálno-prevádzkových priestorov, ktoré vytvárajú zamestnancom zázemie primerané ich potrebám a dnešnej dobe.

Môžete ich stručne vymenovať?

V roku 2017 sme v rámci 2. etapy modernizácie vybudovali novú sociálno-prevádzkovú budovu pre zamestnancov Prekládkového komplexu Východ, následne v roku 2018 zrekonštruovali existujúcu, odkúpenú budovu pre zamestnancov Prekládkového komplexu Západ a Východnej rampy - Portál. V súčasnosti realizujeme rekonštrukciu sociálno-prevádzkovej budovy v Termináli kombinovanej dopravy (TKD) Dobrá. Keď sme pri sociálnych benefitoch, dovolím si doplniť, že s ohľadom na charakter prevádzky a optimalizáciu procesov zabezpečuje spoločnosť prevádzkovým zamestnancom, zapájaným do výkonu údržby a menších opráv zvyšovanie kvalifikácie pre používanie špeciálnych zariadení. Podporujeme tiež vzdelávanie a zvyšovanie kvalifikácie našich technicko-hospodárskych zamestnancov v oblasti účtovníctva a ekonomiky, v legislatíve odpadového hospodárstva a životného prostredia, v manažérskych zručnostiach i v oblasti jazykového vzdelenia.

Ako sa vám darí napínať predsa vziať a plány v prenajatom Termináli kombinovanej dopravy v Dobrej?

BTS v spolupráci so ZSSK CARGO v priebehu minulého roka v maximálnej miere splnila spoločný zámer uviesť terminál do stavu, ktorý zaručí jeho bezpečnú prevádzku. Spolu s akcionárimi - spoločnosťami BUDAMAR LOGISTICS, a. s., a ZSSK CARGO sme vykonali viaceré propagáčné aktivity pre rozsiahle zviditeľnenie terminálových služieb v rámci Slovenska a zahraničia. Aj na Slovensku je veľký záujem o získanie časti prepráv po trase Novej hovädnej cesty. V priebehu minulého roka navštívili TKD Dobrá viacerí vládni predstavitelia a zástupcovia Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorí deklarovali zvýšenú podporu tak železničnej doprave, ako aj samotnému rozvoju intermodálnych prepráv cez TKD Dobrá. Akcionári spoločnosti zo svojich pozícii zas vyvýhajú maximálne úsilie vytvoriť čo najvhodnejšie podmienky pre záujemcov o dané prepravy. Všetko je však negatívne ovplyvňované pandemickou situáciou a pre reálne

dosiahnutie rozvoja v danom segmente je nevyhnutné bezodkladne vyriešiť a aplikovať schému podpory zo strany štátu. Spolu s kvalitným poskytovaním služieb tak budeme mať reálnu šancu konkurovať cennám prepráv na trasách cez Poľsko a Maďarsko, čo bude mať priamy dosah aj na zvýšenie prepráv po železničnej infraštruktúre Slovenska.

Čo má priniesť pre TKD Dobrá výzva, ktorú BTS rieši v spolupráci s ministerstvom dopravy, a sice možnosť otvorenia nového cestného prechodu pre nákladnú automobilovú dopravu Čierna – Solomonovo?

Táto myšlienka nie je nová. Stále platí, že nový cestný prechod v danej lokalite by význame rozšíril obslužnosť územia terminálu a naviazal na seba ďalšie možnosti investícií v oblasti logistiky a hospodárskeho rozvoja územia Dolného Zemplína.

Od minulého roka ste do svojho portfólia pripojili aj spoločnosť LOKORAIL. Aké plány máte v oblasti nákladnej železničnej dopravy?

Poskytovanie služieb nákladnej železničnej dopravy má pre nás veľký význam. Na začiatku bola táto činnosť zameraná hlavne na prenájom niekoľkých hnacích kolajových vozidiel v majetku spoločnosti. Postupne sa rozvinula aj do poskytovania technickej podpory a spolupráce s nájomcami v oblastiach týkajúcich sa prevádzky, údržby a opráv hnacích kolajových vozidiel (HKV). Dnes má BTS v portfóliu už 37 hnacích kolajových vozidiel závislej i nezávislej trakcie. Od roku 2011 prostredníctvom dcérskej spoločnosti INTER CARGO Sp. z o. o. realizujeme prepravno-zasielateľské služby na území Poľska.

Čo bolo teda hlavným zámerom začlenenia spoločnosti LOKORAIL pod BTS?

To sme už deklarovali pri jej začlenení pred rokom. Hlavným zámerom je vstup na český železničný dopravný trh. Spoločnosť LOKORAIL pôsobí na trhu už od roku 2004. V minulosti sa nám využívanie synergí v poskytovaných prepravách osvedčilo na poľskom trhu spoluprácou so spoločnosťou INTER CARGO. V BTS veríme, že tento model bude úspešný aj na českom trhu a dokážeme naplnu využiť a rozvíjať aj skúsenosti spoločnosti LOKORAIL v jej doterajšom pôsobení zameranom hlavne na pravidelnú aj nepravidelnú prepravu tovarov a poskytovanie vlečkových služieb.

Ladislav JANDOŠEK

By high quality services, we want to compete with shipments routed through Poland and Hungary

BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) entered the transshipment service market thirteen years ago with clearly defined goals. They are based on high quality services with added value for customers, modernisation associated with the optimisation of processes and, last but not least, the creation of suitable working and social conditions for employees. We have asked Pavel Šuták, CEO and Deputy Chairman of the Board of Directors, about BTS's thirteen years of operation at the transshipment border-crossing station Čierna nad Tisou.

BTS has accomplished several goals regarding the modernisation and optimisation of processes, mainly in transshipment services. Already at the turn of 2008 and 2009, BTS put into operation the modernised 3rd Defrosting Hall and a year later the first automated centre for the transshipment of bulk substrates. With what benefits for Čierna nad Tisou?

The transshipment centre is intended for direct and indirect transshipment of iron ore substrates from broad gauge wagons (1,520 mm) to standard gauge wagons (1,435 mm). One of the biggest benefits of the technology – the gravitational circular tipper at the Transshipment Centre West, connected with an automated conveyor system, official weighing and shunting of loaded train, is four times higher output compared to the output of conventional transhipment with excavators. For seven years, the centre was unique on the entire eastern Schengen border.

Subsequently, after two years of preparatory and construction works within the 2nd stage of modernisation of the transshipment border-crossing station Čierna nad Tisou, in 2017 we put into service the modernised 2nd Defrosting Hall and the new Transshipment Centre East with current transshipment performance 2.3 million tonnes of bulk substrates but with designed capacity up to 2.7 million tonnes. In its case, we used a newer hydraulic circular tipper technology and extended the services to include transshipment of coal and coke.

In 2017, you also put into operation a new workplace on the Eastern Ramp. What is it intended for?

This workplace has extended our portfolio so that it also includes the handling of piecemeal goods such as ingots, steel sheets, coils and the like. It is equipped with a modern double-girder gantry crane with a lift capacity of 50 tonnes and its projected transshipment capacity is 1 million tonnes of goods per year. Areas for storage of goods placed under a customs procedure are also part of this East Ramp - Portal workplace. Together with these areas, BTS workplaces at the transshipment border-crossing station Čierna nad Tisou provide for the customers the transshipment of bulk substrates and piecemeal cargoes with a total capacity of up to 130,000 tonnes.

Have you already launched the announced third stage of modernisation? Activities within the third stage of modernisation started in 2020. The third stage is a response to customers' demands for increased capacity of storage of bulk substrates. BTS is currently, in cooperation with the Railways of the Slovak Republic, implementing an investment aimed at increasing its storage capacities by building the Storage Areas – Centre of an area of 12,000 square meters, which will increase the substrates storage capacity at the border-crossing station to 200,000 tonnes.

Today, however, modernisation cannot be just about increasing capacity and optimising processes. Does your modernisation have other benefits?

I would like to point out the fact that within the whole preparation as well as in the implementation of the company's modernisation activities, an emphasis has always been and still is placed on the protection of the working environment and environmental protection in the given location. All our workplaces are equipped with devices designed to prevent dust production and reduce its spreading into the air as much as possible.

Another important benefit is the creation of a sound working and social environment for our employees, with the need to increase their expertise and develop their qualifications for the activities performed. Therefore, the BTS modernisation program also includes the reconstruction of sanitary and operating facilities that afford our employees background appropriate to their needs and the present times.

Can you name them briefly?

In 2017, as part of the 2nd stage of modernisation, we built a new sanitary and operating building for employees of the Transshipment Centre East, then in 2018, we reconstructed the existing, purchased building for employees of the Transshipment Centre West and the East Ramp - Portal. We are currently carrying out the reconstruction of the sanitary and operating building at the Dobrá combined transport terminal (CTT). When talking about social benefits, I would like to add that with regard to the nature of operations and the optimisation of processes, the company provides its operating staff involved in the performance of maintenance and minor repairs with training aimed at increasing their qualifications for the use of special equipment. We also support the training and enhancement of competences of our technical and economic employees in accounting and economics, in waste management and environmental legislation, in managerial and language skills.

How successful are you in fulfilling the commitments and plans with regard to the rented Combined Transport Terminal in Dobrá?

Last year BTS, in cooperation with ZSSK CARGO, accomplished, as much as possible, the common intention to bring the terminal into a condition that will guarantee its safe operation. Together with the shareholders - BUDAMAR LOGISTICS, a. s., and ZSSK CARGO, we carried out several promotional activities to widely present the terminal's services both in Slovakia and abroad. In Slovakia, there is also great interest in gaining some transport orders for shipments along the New Silk Road. Last year, the CTT Dobrá was visited by several government officials and representatives of the Ministry of Transport and Construction of the Slovak Republic, who declared more intense support for both rail transport and the development of intermodal transport through the CTT Dobrá. From their positions, the company's shareholders make every effort to create the most suitable conditions for those interested in the given modes of transport. Unfortunately, everything is negatively affected by the pandemic situation, and in order to make real achievement in the development of the given segment, it is necessary to instantaneously resolve and apply the state support scheme. Thanks to the provision of high quality services, we will have a real chance to compete with the prices of transport along routes leading through Poland and Hungary, which will also have a direct impact on increased demand for transport on Slovakia's railway infrastructure.

What should the CTT Dobrá expect from the challenge BTS is dealing with in cooperation with the Ministry of Transport, namely the possibility of opening a new road border crossing for truck transport between Čierna – Solomonovo?

This idea is not new. It is still true that a new road border crossing in the given location would significantly expand the area served by the terminal and attract other investment opportunities in the area of logistics and economic development of the region of Dolný Žemplín.

You have also added LOKORAIL to your portfolio since last year. What are your plans for rail freight?

The provision of rail freight services is of great importance to us. At the beginning, this activity was mainly focused on leasing some locomotives owned by the company. It has gradually developed into the provision of technical support and assistance to lessees in areas related to the operation, maintenance and repair of locomotives (motive power units). Today, BTS already has 37 motive power units with dependent and independent traction in its portfolio. Since 2011, we have, through the subsidiary INTER CARGO Sp. z o. o., been engaged in providing transport and forwarding services in Poland.

So what was the main aim of incorporating LOKORAIL under BTS?

We already declared this upon its incorporation a year ago. The main aim is to enter the Czech rail freight market. LOKORAIL has been operating on the market since 2004. In the past, the use of synergies through cooperation with INTER CARGO in the provided transport services proved successful on the Polish market. At BTS, we believe that this model will also be successful on the Czech market and we will be able to make full use of and develop LOKORAIL's experience in its previous operations focused mainly on regular and irregular transport of goods and the provision of siding services.

Ladislav JANDOŠEK

PONÚKANÉ SLUŽBY

ŽELEZNIČNÁ PREPRAVA | vnútroštátna, dovoz, vývoz, tranzit
CESTNÁ PREPRAVA | všetky európske destinácie, špecializácia na destináciu Balkán
RIEČNA A NÁMORNÁ PREPRAVA | napojenie na sieť riečnych a námorných prístavov
MULTIMODÁLNA PREPRAVA | kombinácia rôznych druhov prepráv
INTERMODÁLNA PREPRAVA | využitie kapacít dostupných terminálov, pravidelné kontajnerové linky
DOPLŇUJÚCE SLUŽBY | priama/nepriama prekládka, skladovanie, colno-deklaračné služby

OFFERED SERVICES

RAILWAY TRANSPORT | inland transport, import, export and transit
ROAD TRANSPORT | all European destinations, specialisation on Balkan destinations
RIVER AND SEA TRANSPORT | connection with network of river and sea ports
MULTIMODAL TRANSPORT | combination of various kinds of transport
INTERMODAL TRANSPORT | use of capacities of available terminals, regular container lines
ADDITIONAL SERVICES | direct/indirect transhipment, storage, customs declaration services



PLNE PODPOROVANÉ / FULLY SUPPORTED BY



Zo Slovenska vozíme autá aj na Ukrajinu



Ranný príchod vlaku z Trnavy do Čiernej nad Tisou 29. marca. Nasledovala jeho dôsledná prepravná a technická prehliadka. Po colnom odbavení vymenili rušeň 363 za 183 a po súhlase orgánov štátnej správy bol vlak pripravený na prekročenie hranice.

The arrival of the train from Trnava to Čierne nad Tisou on March 29 morning. Then followed a thorough transport and technical inspection of the train. After customs clearance, the 363-series locomotive was substituted by a 183-series locomotive, and after obtaining the consent of the state administration authorities, the train was ready to cross the border.

ZSSK CARGO prepriavila v roku 2020 v segmente automotive o 15 tisíc ton viac tovaru ako v roku 2019. A to najmä vďaka exportu štyroch automobiliek na území Slovenska. Obchodné aktivity na poli automotive sú vo všeobecnosti stále úspešné. Nie je to len export do prístavov a na trhy západnej Európy, ale nedávnu novinkou je preprava ucelených vlakov z Trnavy na Ukrajinu. Na prepravy v závere minulého roka nadviazala aj prvá tohtoročná - koncom marca.

Posledný vlaňajší vlak s automobilmi z Trnavy smeroval koncom roka do ukrajinského Čopu a na jedinom vlaku sa odvezlo 224 osobných automobilov. Náklad bol pomerne pestrý, keďže na Ukrajine vykladali až 14 druhov rôznych áut. V čele vlaku bol dvojsystémový rušeň 363, ktorý náklad previezol na vyše 500-kilometrovej trase bez nutnosti výmeny rušňov pri zmenu napäťovej sústavy. Rušeň sa na vlaku menil až v Čiernej nad Tisou. - Pri tejto preprave spolupracuje ZSSK CARGO s terminálom PACOBO, ktorý je najväčším železničným terminálom pre automobily na Ukrajine, - doplnil informácie o spolupráci Mikuláš Sabo, obchodný manažér pre automotive. A dodal, že PACOBO má prvenstvo vďaka pripojeniu na normálny rozchod.

Prvá tohtoročná preprava sa uskutočnila koncom marca. V pondelok 29. marca vyrazil ucelený vlak z Trnavy. Rušeň 363 bol v čele prepravy, ktorou sa prostredníctvom 19 vozňov odvezlo 114 rôznych druhov áut. Po príchode vlaku do Čiernej nad Tisou prebehla dôsledná prepravná a technická prehliadka

vlaku, následne spracovanie a príprava vlakovej dokumentácie. Po colnom odbavení vymenili rušeň 363 za 183 a po súhlase orgánov štátnej správy bol vlak pripravený na výstup zo Slovenska. Týmto však úloha ZSSK CARGO ešte neskončila. Stalo sa tak až v Čope, kde sa realizuje odovzdávanie a preberanie zásielok po rozchode 1435 mm. Tu agent VSP spolu s vozmajstrom vlak preberie a zároveň odovzdá Ukrajinským železniciam.

V prípade uceleného vlaku s autami z Trnavy vlak v Čope bez akých-



V ukrajinskom logistickom centre PACOBO.
In the Ukrainian logistics center PACOBO.

koľvek prieťahov odovzdali ukrajinskému dopravcovi. A keďže všetky prepravné činnosti prebehli bez problémov, rovnako ako celá preprava, tak následne už Ukrajinci z 589 metrov dlhého vlaku vykladali svoje automobily.

Dlhoročná spolupráca pokračuje

Prepravy áut na Ukrajinu sú v podstate rozšírením spolupráce v nadväznosti na prepravy KIA zo Žiliny do Čopu, ktoré sa realizujú raz za mesiac.

ZSSK CARGO je súčasťou prepráv pre žilinskú automobilku KIA Motors Slovakia od samotného začiatku výroby v roku 2006. Spolupráca s automobilkou znamená pre železnice nielen vývoz hotových automobilov na trhy hlavne do západnej Európy, ale aj do prístavov pred exportom na iné kontinenty.

V oblasti automotive ďalej spoločnosť spolupracuje pri občasnej preprave rozložených automobilov v kontajneroch do Kazachstanu. Pri týchto prepravách sa využívajú výhody nákladného listu CIM/SMGS. Železnicou sa do výroby dostávajú aj komponenty pre montáž vozidiel zo zámoria. Tie putujú zo slovenského prístavu Koper cez Bratislavu-Petržalku, alebo Komárno, až do Žiliny, kde ZSSK CARGO zabezpečuje aj tzv. poslednú miľu pravidelnou obsluhou železničnej vlečky.

(sch)

AUTOMOTIVE

Oblast' automotive predstavujú spoločnosti orientujúce sa na automobilovú výrobu a strojárenstvo, kam zahrňame predovšetkým výrobcov motorových vozidiel a ich subdodávateľov.

Špecializovaný tím ZSSK CARGO sa stará o plnenie náročných požiadaviek zákazníkov automotive nielen zo Slovenska, ale i z celej Európy. Spoločne s európskymi železničnými podnikmi a v súlade so záujmami klientov sa formou prepravných projektov podieľa na ďalšom rozvoji ich logistiky.

ZSSK CARGO poskytuje balík služieb:

- jeden kontaktný partner za celú prepravnú cestu,
- vlečkové poradenstvo a servis,
- kontrakt, fakturácia, reklamačné konanie na jednom mieste,
- kvalita a garancia dodacích lehot logistických vlakov,
- informačný servis o zásielkach na ceste,
- flexibilita pri objednávaní a odriekavaní vlakov,
- deponovanie prázdnych vozňov,
- spolupráca so špecializovanými poskytovateľmi v oblasti prepráv vozidiel a logistiky.

We transport cars from Slovakia also to Ukraine

In 2020, ZSSK CARGO transported 15,000 tonnes more goods in the automotive segment than in 2019. This is mainly due to exports from the four car factories based in Slovakia. In general, business activities in the automotive segment are still successful. These are not only exports to the ports and markets in Western Europe, but also a recent novelty which is the transport of block trains from Trnava to Ukraine. The shipments which took place at the end of the last year were followed by this year's first shipment at the end of March.

Last year's last train with cars from Trnava was headed to Ukrainian Chop at the end of the year, with 224 passenger cars being transported on a single train. The load was quite varied, as 14 different models of cars were unloaded in Ukraine. At the head of the train there was a two-system 363-series locomotive, which transported the load on a more than 500 kilometre long route without the need to change the locomotive upon the change of the voltage system. The train locomotive was changed in Čierna nad Tisou. - **In carrying out these shipments, ZSSK CARGO cooperates with the PACOBO terminal, which is the largest railway terminal for cars in Ukraine**, - Mikuláš Sabo, sales manager for automotive, added with respect to cooperation. He also added that PACOBO has the lead thanks to being connected to a standard gauge track.

This year's first shipment took place at the end of March. On Monday, March 29, a block train set off from Trnava. A 363-series locomotive was at the head of the train set which transported 114 cars of different kinds on 19 wagons. After having arrived at Čierna nad Tisou, the train underwent a thorough transport and technical inspection, which was followed by the processing and preparation of train documentation. After customs clearance, the 363-series locomotive was substituted by a 183-series locomotive, and after obtaining the consent of the state administration authorities, the train was ready to leave Slovakia. However, this did not end the engagement of ZSSK CARGO. Its engagement came to an end in Chop, where the delivery and takeover of shipments on 1,435 mm track are carried out. Here, an East Slovakia Transshipment Yards agent and a train foreman take over the train and subsequently hand it over to the Ukrainian Railways.

The block train with cars from Trnava was handed over to the Ukrainian carrier in Chop without any delay. And since all the transport operations, including the transport itself, went smoothly, the Ukrainians could subsequently unload their cars from the 589 meter long train.

Long-term cooperation continues

Car shipments to Ukraine are basically an extension of cooperation in connection with KIA shipments from Žilina to Chop, which take place once a month.

ZSSK CARGO has been engaged in shipments for the Žilina car manufacturer KIA Motors Slovakia since the very beginning of its production in 2006. Cooperation with the car maker means to the railways not only the export of finished cars chiefly to Western Europe markets, but also to ports before they are exported to other continents.

In the automotive segment, the company also cooperates in the occasional transport of disassembled cars in containers to Kazakhstan. These shipments take advantage of a CIM/SMGS consignment note. The railways are also used to transport production components for the assembly of cars from overseas. These are transported from the Slovenian port of Koper via Bratislava-Petržalka or Komárno to Žilina, where ZSSK CARGO also provides the so-called last mile by operating the siding track regularly.

(sch)

AUTOMOTIVE

The automotive segment represents companies engaged in automotive production and engineering, which mainly includes car makers and their subcontractors.

A special ZSSK CARGO team is responsible for meeting the demanding requirements of automotive customers not only from Slovakia, but also from all over Europe. Together with the European railway companies and in line with the interests of customers, it participates in transport projects to further develop their logistics.

ZSSK CARGO provides a package of services:

- one contact partner for the entire transport route,
- siding track counselling and servicing,
- contract, invoicing, complaint procedure in one place,
- logistic trains quality and guaranteed delivery periods,
- information service about shipments in transit,
- flexibility in ordering and cancelling trains,
- short-term parking of empty wagons,
- cooperation with specialised providers in the field of car shipments and logistics.

Prepravy šrotu pre ekologickú budúcnosť

Železný šrot je dobrým príkladom využitia suroviny v cirkulárnej ekonomike, ako aj reverznej logistike, v ktorej dokáže železnica hrať primárnu úlohu. Práve zvozem jednotlivých vozňov či skupín vozňov k zákazníkovi dokáže ZSSK CARGO poskytnúť bezkonkurenčné služby. V čase, keď recyklácia a úsilie o zachovanie čistého životného prostredia naberajú na intenzite, dokáže železnica poskytnúť dôležitý dielik pre ekologickú budúcnosť.

Železný šrot patrí medzi významné komodity na slovenských tratiach. V minulom roku prepravila ZSSK CARGO vyše 730-tisíc ton tejto komodity, v predkrízovom roku 2018 to však bolo vyše milióna ton. Prijímateľmi zásielok sú vo veľkej mieri domáce oceliarske podniky, preto tento náklad končí v Haniske pri Košiciach, či Podbrezovej. Viac ako polovica ročného objemu prepravy šrotu však putuje do zahraničia, hlavne Rakúska (140-ti-

spracovali, pochádza z jej dcérskych firiem ŽP EKO QELET, a. s., a KBZ, s. r. o. Tieto firmy sa zaobrajú okrem výkupu šrotu aj spracovaním áut vyrazených z evidencie pre účely opäťovného využitia ich železnych karosérií pri výrobe ocele.

Viac než 170-tisíc ton zo spomenutého objemu šrotu dopravila do Podbrezovej ZSSK CARGO. Putuje sem manipulačnými vlakmi po trati z Banskej Bystrice. No miestami nakladky sú stanice a vlečky na celom Slovensku – najmä obvody Zvolen, Nitra, Trenčianska Teplá, Nitra a Košice. Môže ísť o jednotlivé vozne, ale aj skupiny piatich až desiatich vozňov, ktoré do Podbrezovej putujú bežnou vlakotvorbou. Takmer výlučne sú to vozne typu Eas a Eanos, teda univerzálné vozne určené na prepravy uhlia, rudy, ale aj šrotu.



síc ton v roku 2020), Talianska (130-tisíc ton), Poľska (70-tisíc ton), ale aj Česka a Maďarska.

Šrot z celého Slovenska

Ako je známe, šrot je vstupnou surovinou k výrobe ocele a ide o jednu z najviac recyklovaných surovín na svete. Obraz o cirkulácii tejto suroviny v priemysle dobre podáva príklad Železiarní Podbrezová. Cez 90 % z celkových vyše 276-tisíc ton šrotu, ktorý v stredoslovenskej oceliarni v roku 2019

Rúry do celého sveta

Rovnaký typ vozňov nachádza svoje využitie aj pri spätnom ložení hotovými výrobkami. Z celkových takmer 328-tisíc ton ocele vyrobenej v Podbrezovej v roku 2019 odviezla ZSSK CARGO približne 45-tisíc ton hotových výrobkov, ktoré smerovali do celého sveta. Ide nielen o ocelové bloky, ktoré tvoria gro výroby – 57%, ale aj valcované a tahané bezšvíkové rúry, ktoré sú jedinečným artiklom tejto tovarne. Hlavný prepravný tok smeruje do Nemecka, kam výrobky putujú tak cez priechodové stanice Kúty a Českú republiku, ako cez Petržalku a Rakúsko. V druhom prípade má zákazník cez ZSSK CARGO zabezpečené komplexné služby aj na zahraničných úsekoch Rakúska a Nemecka. Ucelené vlaky, ale aj skupiny vozňov smerujú tiež do Rakúska v klinicových vozňoch typu Res, no medzi destinácie sa radia napríklad i Turecko, či belgický prístav v Antverpách.

Dodajme už len, že Železiarne Podbrezová oslavili v roku 2020 stoosemdesiat rokov svojej existencie. Radia sa k najstarším hutníckym spoločnostiam v stredoeurópskom regióne. O založení železiarní v tomto horehronskom meste sa rozhodlo ešte za Rakúsko-uhorskej monarchie, s cieľom vyrábať koľajnice pre výstavbu železníc. So železnicou je táto spoločnosť späť dodnes. V jej areáli sa nachádza rozsiahla železničná vlečka, ktorú surovinami zásobuje a z ktorej hotové výrobky expeduje ZSSK CARGO.

(zcb)

Ilustračné foto: Marcel BALTIAR

Výkony prepráv šrotu

Zaujímavé je, že ZSSK CARGO eviduje prepravy šrotu v komodite kovy. Z pohľadu cirkulácie tejto druhotnej suroviny je to však celkom logické. Pre upresnenie, v tejto triede tovarov sú ako výrobky z kovov vedené samostatne ocelové brámy, ingoty, rôzne hotové výrobky, koľajnice atď. Aj šrot má v nomenklatúre samostatné číslo. Pokial' ide o objemy prepráv spomenutej komodity, v minulom roku boli poznačené obmedzením výkonov firiem z dôvodu pandémie, ale aj pokračujúcou hutníckou krízou. Pokles v prepravách predstavoval v porovnaní s rokom 2019 približne 17 percent. Kým v roku 2019 objem prepravy ZSSK CARGO v komodite kovy dosiahol vyše 3,6 milióna ton, v minulom roku sa vyšplhal „len“ na niečo vyše 3 milióny ton.

Samotné prepravy šrotu pritom v medziročnom porovnaní naznamenali pokles asi 10 percent, čo je pri zohľadnení krízového roka

2020 stále dobrý výsledok. V dovoze a vnútrosťatej preprave šrotu sledujeme kontinuálny pokles, v režime vnútro pri porovnaní s rokom 2018 až o polovicu – z 500-tisíc ton na 249-tisíc. Najvyšší objem prepravy šrotov bol zaznamenaný vo vývoze, kde nastal v roku 2020 len mierny pokles a výsledok bol dokonca lepší ako v roku 2018.

Pre viac informácií o možnostiach prepráv železného šrotu, kovy, uhlia, či železnej rudy kontaktujte vedúcu tejto obchodnej skupiny Martinu Surníkovú. Všetky kontakty na obchodných manažérov nájdete na <https://www.zscargo.sk/kontakty/obchodni-manazeri>.

Objem prepravy ZSSK CARGO v tonách za roky 2018 - 2020, NHm 7204 - šroty.
ZSSK CARGO transport volumes in tonnes in 2018 - 2020, class 7204 - scrap metals.

Režim prepravy	2018	2019	2020	2020/2019
Vývoz / Export	420 887	451 884	426 216	-5,70%
Dovoz / Import	147 834	43 850	58 884	+34%
Transit / Transit	875	1 710	2 148	-25,60%
Vnútro / Domestic transport	506 265	323 909	248 974	-23%
Celkovo / Total	1 075 861	821 353	736 222	-10%

Scrap shipments for an ecological future

Scrap iron is a good example of the use of raw materials in both a circular economy and reverse logistics, where railways can play a primary role. By transporting individual wagons or groups of wagons to the customer, ZSSK CARGO is able to provide unrivalled services. At the time when recycling and efforts to preserve a clean environment are gaining momentum, railways can contribute significantly towards an ecological future.

Scrap iron is one of the important commodities carried on the Slovak railways. Last year ZSSK CARGO transported more than 730,000 tonnes of this commodity, but in the pre-crisis year 2018 it was more than one million tonnes. The recipients of the shipments are mostly domestic steel plants, so these shipments end in Haniska pri Košiciach or Podbrezová. However, more than half of the annual volume of scrap is transported abroad. Mainly to Austria (140 thousand tonnes in 2020), Italy (130 thousand tonnes), Poland (70 thousand tonnes), but also to the Czech Republic and Hungary.

Scrap from all over Slovakia

As widely known, scrap is the input raw material for steel production and is one of the most recycled raw materials in the world. A picture of the circulation of this raw material in industry is well given by the example of Železiarne Podbrezová. Over 90% of more than 276,000 total tonnes of scrap processed in the Central Slovak steelworks in 2019 comes from its subsidiaries ŽP EKO QELET, a. s., and KBZ, s. r. o. In addition to the purchase of scrap, these companies are also engaged in the processing of de-registered cars for the purpose of reusing their iron bodies in the production of steel.

More than 170,000 tonnes of the mentioned volume of scrap were transported to Podbrezová by ZSSK CARGO. Scrap is transported here by handling trains on the railway line from Banská Bystrica. But the loading sites are stations and sidings throughout Slovakia - especially the districts of Zvolen, Nitra, Trenčianska Teplá, Nitra and Košice. These can be individual wagons, but also groups of five to ten wagons that are transported to Podbrezová by regular trains. They are almost exclusively Eas and Eanos-type wagons, i.e. universal wagons intended for the transport of coal, ore, but also this secondary raw material.

Pipes transported all over the world

The same types of wagons are also used for the loading of finished products on the way back. Out of almost 328 thousand total tonnes of steel produced at Podbrezová in 2019, ZSSK CARGO transported roughly 45 thousand tonnes of finished products which went all over the world. These include not only steel blocks, which make up the major part of the production - 57%, but also rolled and drawn seamless pipes, which are unique products of this factory.

The main transport flows go to Germany, where the products are transported through the border crossing station Kúty and the Czech Republic, as

well as through Petržalka and Austria. In the latter case, ZSSK CARGO provides the customer with comprehensive services also on the foreign route sections in Austria and Germany. Block trains and groups of Res-type stanchion wagons are also headed to Austria, but destinations also include, for example, Turkey and the Belgian port of Antwerp.

It should also be noted that Železiarne Podbrezová celebrated one hundred and eighty years of its existence in 2020. The ironworks ranks among the oldest metallurgical companies in the Central European region. The decision to establish an ironworks in this town in Horehronie region was made during the Austro-Hungarian monarchy, with the aim of producing rails for the construction of railways. This company has been linked with railways to date. On its premises, there is an extensive railway siding which is used by ZSSK CARGO to supply raw materials and to dispatch finished products.

(zcb)

Transported volumes of scrap materials

Interestingly, ZSSK CARGO includes scrap shipments into the commodity metals. From the point of view of the circulation of this secondary raw material, however, it is quite logical.

To be precise, in this class of goods, steel slabs, ingots, various finished products, rails, etc. are kept separately as metal products. Scrap also has a separate number in the nomenclature.

As for the transported volumes of the mentioned commodity, last year they were marked not only by lower production outputs of companies due to the pandemic, but also by the ongoing metallurgical crisis. The decrease in transport volumes was approximately 17 per cent, compared to 2019. While in 2019 the ZSSK CARGO transported volumes of metals reached more than 3.6 million tonnes, last year they "just" slightly exceeded 3 million tonnes.

At the same time, scrap shipments alone recorded a year-over-year decrease of about 10 per cent, which is still a good result, taking into account the crisis year 2020. In the import and domestic transport of scrap, we saw a continuous decline, where the domestic transport volumes fell by half - from 500 thousand tonnes to 249 thousand tonnes, compared to 2018. The highest volume of scrap shipments was recorded in exports, where there was only a slight decrease in 2020 and the result was even better than in 2018.

For more information about the transport options for scrap iron, metals, coal or iron ore, please contact head of this commodity group Mrs. Martina Surníková. All contact details of sales managers can be found at <https://www.zscargo.sk/en/contacts/sales-managers>.

Európsky rok železníc 2021

Prvého januára 2021 sa začal Európsky rok železníc. Cieľ tejto iniciatívy Európskej komisie je jednoduchý a jasný - prilákať viac ľudí a tovaru na železnicu. Na celom kontinente bude v priebehu roka 2021 v centre pozornosti železnica, bude sa konať mnoho podujatí a kampaní zameraných na zvýšenie podielu ľudí a tovaru prepravovaných železničnou dopravou.

Železnica predstavuje udržateľný, inovatívny a bezpečný spôsob dopravy, ktorý neprodukuje uhlíkové emisie. Zámerom kampaní počas Európskeho roku železníc je zdôrazniť prínos železnice pre ľudí, hospodárstvo a klímu a zamerať sa na zostávajúce prekážky, ktoré bránia vzniku jednotného európskeho železničného priestoru bez hraníc. ZSSK CARGO má rovnaké poslanie. Ako jediný celosvetový železničný dopravca bojuje nielen o ucelené vlaky, ale o každý vozeň, ktorý odľahčí cesty o dva až tri kamióny. No okrem plynulej cestnej premávky tu ide o viac. Čoraz silnejšie hlasy o ochrane klímy nás nútia zamýšľať sa nad riešeniami, ktoré budú reflektovať to, že každý nás čin má dopad na životné prostredie. Aby tieto dopady boli čo najmenšie, chce ZSSK CARGO inšpirovať viac spoločností, aby svoj tovar presunuli na železnici, či začali po železnici prepravovať viac tovarov.

(r)



European Year of Rail 2021

The European Year of Rail has begun since January 1, 2021. The aim of this European Commission initiative is simple and clear - to attract more people and goods to railways. Rail will be the centre of attention throughout the continent during 2021, and many events and campaigns will take place to increase the percentage of people and goods transported by rail.

Rail is a sustainable, innovative and safe mode of transport that does not produce carbon emissions. The aim of the campaigns during the European Year of Rail is to highlight the benefits of railways for people, the economy and the climate, and to focus on the remaining obstacles preventing the cre-

ation of a Single European Railway Area without borders. ZSSK CARGO has the same mission. As the only network-wide railway carrier, it fights not only for block trains, but also for every wagon that will lighten the road load by two to three trucks. It is not just about smooth road traffic. Increasingly strong voices on climate protection are forcing us to think about solutions reflecting that each of our actions has an impact on the environment. In order to minimise these impacts, ZSSK CARGO wants to inspire more companies to move their goods to rail, or to start transporting more goods by rail.

(r)

Nová stratégia EÚ pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu

Koncom minulého roka zverejnila Európska komisia Stratégiu udržateľnej a inteligentnej mobility, ktorá určuje smer rozvoja v najbližšom období. Jednu z klíčových úlohu priznáva železničnej doprave.

Podľa novej stratégie má mobilita klíčovú úlohu v hospodárstve, spoločnosti a pri udržateľnom rozvoji. Dopravný systém EÚ musí byť nastavený tak, aby mohol dosiahnuť zelenú a digitálnu transformáciu a lepšie odolávať budúcim krízam. Má byť inteligentný, ekologický, konkurencieschopný, bezpečný a cenovo dostupný. Mal by prepojiť aj vidiecke a odľahlé oblasti. Zároveň musí poskytovať svojim zamestnancom atraktívne pracovné miesta a dobré sociálne podmienky.

Významnú úlohu pri prechode na mobilitu s nulovými emisiami a pri dosahovaní klimatickej neutrality do roku 2050 priznáva stratégia železničnej doprave. Ciele, ktoré stratégia stanovuje v oblasti železničnej dopravy, dopĺňajú tie, ktoré sú uvedené v Bielej knihe dopravy z roku 2011. Stratégia predpokladá zdvojnásobenie vysokorýchlosťných tratí do roku 2030, uľahčenie nákupu a používania cezhraničných cestovných lístkov, zvýšenie kvality služieb a väčšiu atraktivitu pre cestujúcich. V oblasti nákladnej dopravy zvýšenie jej súčasného

podielu o 50 percent do roku 2030 a zdvojnásobenie do roku 2050. Železničná a vodná kombinovaná doprava by mali byť rovnocennou alternatívou cestnej dopravy. Až 75 percent súčasnej vnútrozemskej cestnej dopravy by sa malo presunúť na železnici a vodu. Dôležitým faktorom pri tomto presune bude zvýšenie kapacity, posilnenie cezhraničnej koordinácie a spolupráce medzi manažérmi infraštruktúry, zlepšenie celkového riadenia železničných sietí, nasadenie nových technológií, digitalizácia či automatizácia.

Podľa bývalého výkonného riaditeľa Spoločenstva európskych železníc CER Libora Lochmana mŕtvičky navrhované v stratégii umožnia európskym železniciam neustále rozvíjať svoju úlohu tak, aby sa stali hybnou silou odolnej, inteligentnej a udržateľnej mobility novej generácie.

Vynikajúcou príležitosťou na zdôraznenie plného potenciálu železnice a zvýšenie jej podielu na doprave v EÚ v súlade s mŕtvičkami ohľásenými v stratégii je práve tento rok, ktorý je Európskym rokom železníc.

(kl, ec.europa.eu)

A new EU strategy for sustainable and smart mobility

At the end of last year, the European Commission published the EU Sustainable and Smart Mobility Strategy, which sets the direction for development in the near future. It assigns one of the key roles to rail transport.

According to the new strategy, mobility plays a crucial role in the economy, society and sustainable development. The EU transport system must be set up so as to achieve a green and digital transformation and better withstand future crises. It should be intelligent, environment-friendly, competitive, safe and affordable. It should also connect rural and remote areas. At the same time, it must provide its employees with attractive jobs and good social conditions.

The strategy recognises rail transport plays a crucial role in the transition to zero-emission mobility and in achieving climate neutrality by 2050. The objectives set by the strategy for rail transport are complementary to those set out in the 2011 Transport White Paper. The strategy envisages doubling high-speed rail lines by 2030, facilitating the purchase and use of cross-border tickets, improving the quality of services and making it more attractive to passengers. As to freight transport, the aim is to inc-

rease its current share by 50 per cent by 2030 and to double it by 2050. Rail and water combined transport should be an equivalent alternative to road transport. As much as 75 percent of current inland road transport should be shifted to rail and water. An important consideration in this shift will be increasing capacity, strengthening cross-border coordination and cooperation between infrastructure managers, improving the overall management of railway networks, deploying new technologies, digitalisation or automation.

According to former Executive Director of the Community of European Railways (CER) Libor Lochman, the milestones proposed in the strategy will enable European railways to continuously develop their role to become the driving force for the resilient, intelligent and sustainable mobility of the new generation.

This year, which is the European Year of Rail, is an excellent opportunity to highlight the full potential of rail and increase its share of EU transport in line with the milestones announced in the strategy.

(kl, ec.europa.eu)

363 s emblémom roka železníc

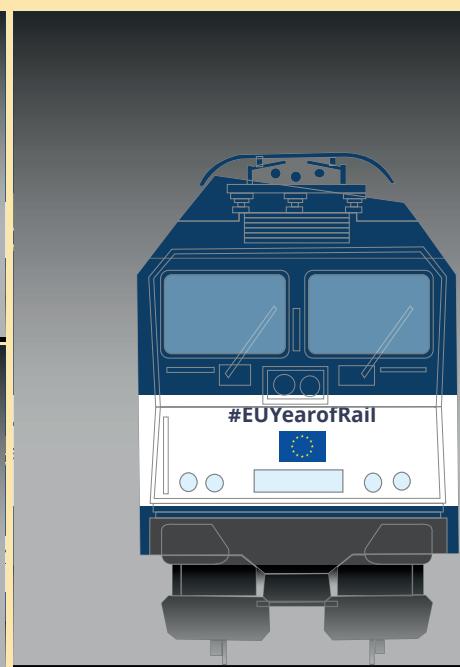
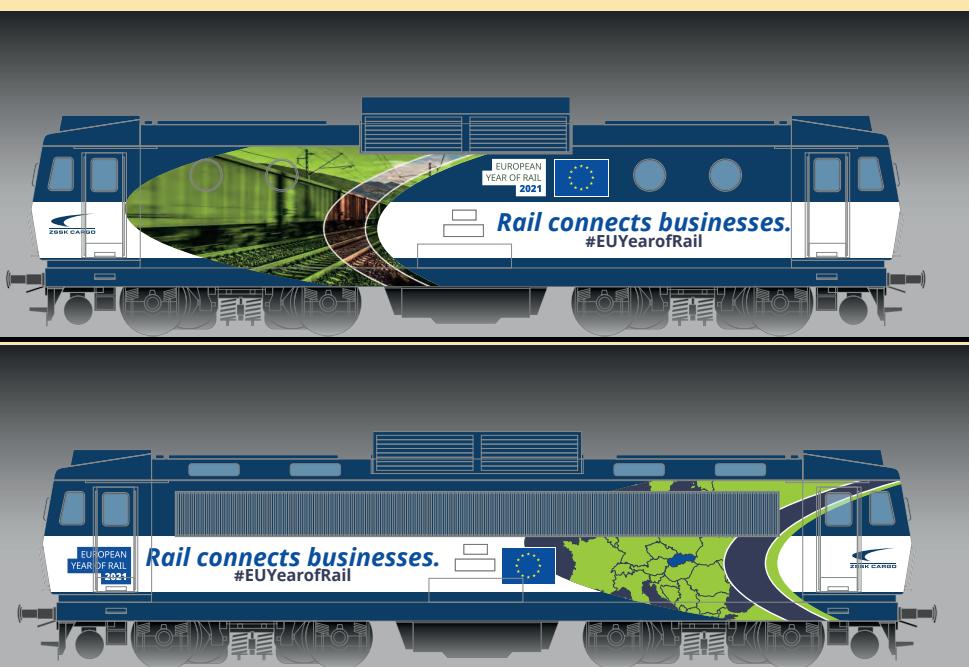
Od konca mája sa verejnosť a železniční fanúšikovia budú môcť streávať na našich tratiach s jedným z rušňov radu 363 ZSSK CARGO s propagáčnym polepom, ktorý bude venovaný Európskemu roku železníc 2021. V septembri je plánovaná propagáčná jazda vlakov

v rámci „roka železníc“ cez celú Európu. Na Slovensku potiahne tento vlak práve tri-šesť-trojka vyzdobená motívmi European Year of Rail 2021.

Locomotive of 363-series with Year of Rail logo

From the end of May, the public and railway fans can meet on our tracks one ZSSK CARGO locomotive of the 363-series dedicated to the European Year of Rail 2021. The Connecting Europe Express, a promotion train,

will be running through Europe in September. In Slovakia, the locomotive of 363-series decorated with European Year of Rail motifs will be on the head of this train.



Zvolenčania sú najväčšími opravármami motorových rušňov

Úsek služieb železničných koľajových vozidiel má tento rok v pláne vykonáť údržbu a opravy na takmer 400 hnacích dráhových vozidlách (HDV) a viac ako desaťtisíc nákladných vozňoch. Z vyše tridsiatich naplánovaných hlavných opráv a približne 550 revíznych opráv N8 nákladných vozňov interných aj externých zákazníkov budú istú časť realizovať aj v rušňom depe (RD) a opravovni nákladných vozňov (ONV) vo Zvolene.

Spoločné pracovisko rušňového depa a opravovne nákladných vozňov pod zvolenským hradom je najväčším opravárenským celkom pre motorové HDV vo firme. – **Po zmenách, ktoré sme vykonali vlasti v rámci ozdravného procesu aj vo Zvolene, už pracujeme v zmenenom režime, ale naplno**, - skonštaloval prednosta strediska údržby a opráv železničných koľajových vozidiel (ÚaO ŽKV) Bratislava Branislav Machyna. A dodal, že zo stodvadsiatich zamestnancov má každý svoje presné miesto. Začiatkom roka ani pracovisko RD a ONV Zvolen neminuli problémy s pandémiou, ale pomaly sa to už zlepšuje. A keď hovoríme o presnom zaradení každého zamestnanca, tak napríklad osem pracovníkov v opravovni nákladných vozňov vykonáva revízie N4 a bežné opravy. Sú to práce ako napríklad výmena brzdových zdrží, zváranie skriň a podlhá a opravy na externých vozňoch. Sedemdesiatosem zamestnancov rušňového depa vykonáva údržbu HDV motorovej trakcie, a to HDV radov 712, 736, 742, 746, 756, 770, 771 pre ZSSK CARGO. Ďalších šesť radov opravuje táto partia chlapov pre ZSSK. A pre externých zákazníkov sú to HDV radu 740, 742, 750, 753, 770 a 771. Rušňové depo Zvolen je dlhodobo najväčším opravcom externých HDV v ZSSK CARGO.

Zvolenské pracoviská

V rušňovom depe opravujú od najmenších celkov ako sú vodné čerpadlá, palivové rúry, naftové rúry až po veľké celky spaľovacích motorov ako turbodúchadlá, hlavy valcov či kompresory, ale aj točivé stroje - hlavný generátor, trakčné motory, motory kúrenia stanovišť a podobne, prezradil nám prednosta RD a ONV Zvolen Maroš Libiak. - **Opravujeme aj skri-**

ne rušňov po násilnom poškodení, diagnostici opravujú frekvenčné meniče trakčných motorov, spaľovacích motorov, kompresora, zobra-zovacie jednotky na pultoch HDV, vlakový zabezpečovač LVZ, - pokračoval prednosta vo vymenovaní opráv, ktoré vo zvolenskom pracovisku realizujú.

A doplnil ďalšie informácie o tom, že robia aj diagnostiku a výmenu zariadenia MIREL, RDST a podobne. - **Defektoskopista vykonáva defekto-skopie na ťažných hákoch, ťažných čapoch, dvojkolesách, jazdných profiloch dvojkolí a mnohých ďalších**, - vymenoval konkrétnie činnosti defektoskopistu M. Libiak.

Väčšina prác je sústredených v hale cyklických opráv, kde sú zariadenia potrebné k opravám. Okrem koľají so zdvíhacími zariadeniami disponujú aj ďalšími pracoviskami na konkrétné činnosti. Spomenieme pracovisko, kde sa opravujú kompresory, ako aj pracovisko vlakového zabezpečovača a diagnostiky na opravu frekvenčných meničov. Je tu tryskáren, ale aj prípraváreň na opravy hláv valcov, opravy veľkých celkov spaľova-cích motorov.

Opravy trakčných motorov majú vlastné pracovisko, kde sa realizujú aj opravy hlavných generátorov. Čerpadlá opravujú vo Zvolene v motorárni a na ďalšom pracovisku - obrábacie stroje sa vykonáva sústruženie komutátorov trakčných motorov aj sústruženie tlapových ložísk. Nezas-tupiteľné miesto má podúrovňový sústruh na sústruženie dvojkolesí HDV a vagónov. Z veľkého množstva činností, ktoré sa vo Zvolene realizujú, sme spomenuli iba niektoré. Opravárom tu slúži dovedna 33 koľají v cel-kovej dĺžke 7 967 metrov a 32 výhybiek.

Chválime...

Za pochvalnú zmienku stojí, že v minulom roku zvolenskí diagnostici vykonali v spolupráci s oddelením modernizácií ŽKV a špeciálnych činností na HDV 736.012-6 rekonštrukciu frekvenčných meničov pre napájanie a riadenie pomocných motorov kompresora, ventilátorov trakčných mo-tovorov, motora klimatizácie a pohunu chladenia spaľovacieho motora.

Koncom marca na zvolenskom pracovisku údržby a opráv prebiehalá práve oprava HDV 746.007-4. Bola to oprava väčšieho rozsahu, konkrétnie išlo o opravu trakčného alternátora.

At the Zvolen maintenance and repair workplace, among other things, major repairs are currently being carried out on a 746.007-4 locomotive.





Rušnové depo Zvolen je dlhodobo najväčším opravcom externých HDV v ZSSK CARGO.

The Zvolen locomotive depot has long been the largest external MPU repairer at ZSSK CARGO.

Meniče UNI 3405 sa nahradili meničmi novšieho typu M701. Súčasťou rekonštrukcie meničov bolo aj ich naprogramovanie a zmena zapojenia, ktoré schému sami navrhli. Vzhľadom na iný typ meničov bola nutná aj rekonštrukcia ich uloženia a úprava ich základnej dosky na HDV, čo vykonali zvolenskí zvárači kovov.

Uvedená modernizácia, ktorá prispela k spôsoblivosti chodu rušna, sa bude vykonávať na ostatných HDV radu 736 pri veľkých a hlavných opravách.

Rozbory motorového oleja

Najväčší opravári motorových HDV sa môžu pochváliť aj chemickým laboratóriom, kde dvojica laborantiek vykonáva základný rozbor motorového oleja. Posudzuje sa pri ňom, či v oleji nie je voda alebo nafta, ďalej sa zistujú mechanické nečistoty a viskozita. Kontrolujú aj tvrdosť vody, nemrznúce zmesi a robia rozbor elektrolytov. Denne sa v rušnovom depe a opravovni nákladných vozňov Zvolen urobí približne osem rozborov a to nielen pre ZSSK CARGO, ale aj pre externých zákazníkov.

Dana SCHWARTZOVÁ

Foto: archív RD a ONV Zvolen

Zvoleners are the biggest repairers of motor locomotives

This year, the Rolling Stock Services Division plans to carry out maintenance and repairs on almost 400 motive power units (MPUs) and more than ten thousand wagons. Out of more than thirty planned overhauls and nearly 550 revision repairs of N8 wagons of internal and external customers, some will be carried out in the locomotive depot (LD) and the wagon repair workshop (WRW) in Zvolen.

The joint workplace of the locomotive depot and the wagon repair workshop, located under the Zvolen Castle, is the largest repair facility for MPUs in the company. – **After the changes we made last year as part of the recovery process in Zvolen, we are now working in a changed mode but at full speed,** - stated the head of the Bratislava Rolling Stock Maintenance and Repair Centre Branislav Machyna. He added that each of the 120 employees has their exact job position. At the beginning of the year the Zvolen LD and WRW workplaces did not avoid the pandemic problems either, but the situation has been slowly improving. And when we talk about the exact job position of each employee, for example, eight workers in the wagon repair workshop carry out N4 revisions and routine repairs. These are works such as the replacement of brake shoes, the welding of cabinets and floors and repairs on external wagons. Seventy-eight employees of the locomotive depot perform maintenance of motor traction locomotives, namely locomotives of the series 712, 736, 742, 746, 756, 770 and 771, for ZSSK CARGO. This group of guys repairs another six series for ZSSK. And for external customers, these include locomotives of the series 740, 742, 750, 753, 770 and 771.

Zvolen workplaces

In the locomotive depot, they repair not only small items such as water pumps, fuel pipes, diesel pipes, but also large components of internal combustion engines such as turbochargers, cylinder heads or compressors, including rotating machines - the main generator, traction engines, site heating engines, etc. - **We also repair locomotive cabinets after violent damage, diagnosticians repair frequency converters of traction engines, internal combustion engines, compressors, display units on MPU control panels, LVZ train protection,** - the head continued to name the repairs they carry out at the Zvolen workplace.

He also added additional information that they also perform diagnostics and replacement of MIREL and RDST equipment, and the like. - **A defectoscopeist performs defectoscopy on towing hooks, towing pins, wheelsets, driving profiles of wheelsets and many others,** - M. Libiak named the specific activities of a defectoscopeist.

Most works are carried out in the periodic repair hall, where there is equip-

ment which is necessary for repairs. In addition to tracks with lifting equipment, they also have other workplaces for specific activities. We should also mention the workplace where compressors are repaired, as well as the train protection and diagnostics workplace for repairs of frequency converters. There is a jet room, but also a preparation room for repairs of cylinder heads, repairs of large components of internal combustion engines.

Traction engine repairs have their own workplace, where repairs of main generators are also carried out. Pumps are repaired in the Zvolen engine workshop and at another workplace - machine tools, the lathing of commutators of traction engines and of paw bearings is carried out. A sub-level lathe for the lathing of locomotive and wagon wheelsets is irreplaceable. We have only mentioned a few of the large number of activities that are carried out in Zvolen. The repairers use here a total of 33 tracks with a total length of 7,967 meters and 32 switch points.

We are proud of...

It is worth noting that last year, in cooperation with the unit for rolling stock modernisation and special activities on 736.012-6 locomotives, Zvolen diagnosticians reconstructed the frequency converters for powering and controlling the auxiliary compressor motors, traction motor fans, the air conditioning motor and the internal combustion engine cooling drive. UNI 3405 converters were replaced by converters of the newer type M701. Part of the reconstruction of the converters was also their programming and change of their connection, the scheme of which they designed themselves. Due to a different type of converters, it was also necessary to reconstruct the converter installations and modify the base plate for converter installations on locomotives, which was done by Zvolen metal welders.

Such modernisation, which has contributed to the reliability of locomotive running, will also be performed on locomotives of the series 736 during major and overhaul repairs.

Analyses of engine oil

The largest repairers of motor traction MPUs can also be proud of a chemical laboratory where a pair of laboratory technicians perform basic analyses of engine oil. They analyse whether there is water or diesel in the oil, and detect mechanical impurities and viscosity. Water hardness is checked and antifreeze mixture and electrolyte analyses are also made. Approximately eight analyses are made daily at the Zvolen locomotive depot and wagon repair workshop, not only for ZSSK CARGO, but also for external customers.

Dana SCHWARTZOVÁ

Photo: Zvolen LD and WRW archives

ZSSK CARGO v čele prepravy historickej električky od Tatier k Dunaju



Nakladanie električky na vozne radu Res v Poprade.
Loading a tram onto Res wagons in Poprad.

Posledný februárový deň mali železniční priaznivci možnosť sledovať na hlavnej trati prepravu nevšedného nákladu. Elektrický rušeň ZSSK CARGO ESO 363 092-8 bol v čele prepravy z Popradu do Bratislavu, aby historicú a prevádzky neschopnú električku EMU 89.0003 nazývanú aj tatranské Trojča doviezol na generálnu opravu.

V popradskom depo ju členovia Veterán klubu železníc (VKŽ) Poprad a dobrovoľníci už nejaký čas svojpomocne opravovali. Poslednú februárovú nedelu sa však po naložení na vozne radu Res vydala na cestu do hlavného mesta, kde jej Dopravný podnik mesta Bratislava poskytol svoje električkové dielne a technické zariadenie.

Kým Trojča dorazilo do cieľa, tak prekonalo s ďalšími hnacími koľajovými vozidlami niekoľkokohodinovú cestu a jedna bola aj trnístá. A to doslova. Takou bola cesta z rušňového depa Bratislava Východ po rokmi nevyužívanej železničnej vlečke do depa v Trnávke. Aj tu si pomohli členovia klubu a priatelia.

Náletové dreviny svojpomocne spílili, aby trať spríechodnili. Presun električky bol logisticky mimoriadne náročný, ale dnes je historicá električka už na mieste, kde sa podrobí generálnej oprave.

Veterán klub železníc Poprad je občianske združenie, ktoré spája priaznivcov história dopravy vo Vysokých Tatrách. Ich hlavnou náplňou je prevádzkovanie historickej súpravy, ktorú ľahá električka Kométa.

Veríme, že Trojča čoskoro vráťa od Dunaja do Tatier, aby príležitostne vozilo návštěvníkov veľhôr ako kedysi.

(sch)

Foto: Timotej GRUCHALÁK, Tomáš MLYNARČÍK



ZSSK CARGO v čele prepravy historickej električky od Tatier k Dunaju.
ZSSK CARGO at the head of the transport of a historic tram from the Tatras to the Danube.

ZSSK CARGO at the head of the transport of a historic tram from the Tatras to the Danube

On the last day of February, railway fans had the opportunity to watch the transport of unusual cargo on the main line. The ZSSK CARGO electric locomotive ESO 363 092 - 8 was at the head of the transport from Poprad to Bratislava, carrying the historic and inoperable tram EMU 89.0003, also called the Tatra triplet, for an overhaul.

In the Poprad depot, members of the Poprad Railways Veteran Club (Veterán klubu železníc Poprad) and volunteers had been repairing it on their own for some time. However, on the last Sunday in February, after being loaded onto Res wagons, it set off on a journey to the capital, where the Bratislava Public Transport Company provided its tram workshops and technical equipment for its repair.

By the time the Triplet reached its destination, the train along with other motive power units had travelled for several hours and part of the journey was literally distressful. Such was the journey from the locomotive depot Bratislava - východ to the depot in Trnávka us-

ing the railway siding which had not been used for years. Here, too, club members and friends lent a helping hand. They cut overgrown trees and shrubs on their own to make the railway line practicable. The transport of the tram was logically extremely demanding, but today the historic tram is already at the site where it will be overhauled.

The Poprad Railways Veteran Club is a civic association that brings together fans of the history of transport in the High Tatras. Their main mission is to operate a historic set which is pulled by the Kométa tram.

We believe the Triplet will soon return from the Danube to the Tatras to occasionally transport visitors to the mountains as it used to do in the past.

(sch)

Photo: Timotej GRUCHALÁK, Tomáš MLYNARČÍK

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.

Kontakty/Contacts

**KOMODITNÁ SKUPINA KOVY, UHLIE,
ŽELEZNÁ RUDA/ COMMODITY GROUP
METALS, COAL, IRON ORE**

Martina SURMÍKOVÁ

tel.: +421 55 229 5543
mobil: +421 903 220 231
e-mail: surmikova.martina@zscargo.sk

**KOMODITNÁ SKUPINA CHÉMIA,
ROPNÉ PRODUKTY/ COMMODITY
GROUP CHEMICALS AND PETROLEUM
PRODUCTS**

Zuzana KORUŠIAK VARGOVÁ

tel.: +421 55 229 5505
mobil: +421 910 782 538
e-mail: vargova.zuzana@zscargo.sk

**KOMODITNÁ SKUPINA NEŠPECIFIKOVANÉ,
POTRAVINY/ COMMODITY GROUP NON-
SPECIFIED, FOODSTUFFS**

Denisa PELEŠKOVÁ

tel.: +421 55 229 5414
mobil: +421 903 763 023
e-mail: peleskova.denisa@zscargo.sk

**KOMODITNÁ SKUPINA DREVO, STAVEBNI-
KY/ COMMODITY GROUP TIMBER, BUIL-
DING MATERIALS**

Jozef CENKÝ

tel.: +421 55 229 5551
mobil: +421 903 550 737
e-mail: cenky.jozef@zscargo.sk

REGIÓN/REGION KOŠICE

Renáta IHNÁTOVÁ

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

REGIÓN/REGION ŽILINA

Luboš MIERNY

tel.: +421 41 229 2241
mobil: +421 903 597 472
e-mail: mierny.lubos@zscargo.sk

REGIÓN/REGION ZVOLEN

Alena VENDERLOVÁ

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

REGIÓN/REGION BRATISLAVA

Richard KRIŠPINSKÝ

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

**INTERMODÁLNA PREPRAVA/
INTERMODAL TRANSPORT**

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**

Marcel MINICH

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

Mikuláš SABO

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

**PREPRAVA MIMORIADNYCH
ZÁSIELOK/EXCEPTIONAL TRANSPORT**

Dagmar BELEJOVÁ

tel.: +421 55 229 5371
mobil: +421 911 125 915
e-mail: belejova.dagmar@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**

Miloš SABO

tel.: +421 2 2029 7503
mobil: +421 902 990 709
e-mail: sabo.milos@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**

Jozef VIRBA

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



EUROPEAN YEAR
OF RAIL **2021**

*Rail connects
businesses.*

#EUYearofRail



FUTURE = RAIL



EUROPEAN YEAR OF RAIL 2021

Movement is precious. The freedom we depend on to go to work, travel or buy our favourite products is nothing without movement, something we've all become acutely aware of in the past year. Demand for transport is growing, but so are its effects on our environment and the climate. The way Europe moves needs to change. With rail, it's possible! With rail, Europe can move more, move freely, stimulate economic activity and still meet pressing climate objectives. Transport can become smarter, more connected and cleaner. That's why our aim by 2030 is to double the amount of rail passengers and ensure that at least 30% of freight moves by rail. When it comes to the future of transport, the future is rail!

SMARTER CLEANER CONNECTED

SMARTER = RAIL

Rail contributes to a smarter transport system by embracing technology to maximise capacity and provide safe, efficient, cost-saving, quality services. Digital solutions are helping to get more trains on tracks, enabling a greater shift to railways and improving existing services. A single system to manage all rail traffic in Europe (ERTMS) will help make the best use of rail capacity, which is increasingly managed digitally. Technologies such as predictive maintenance will help ensure that track repairs can be planned in advance and with the least possible disruption to traffic. Railways are investing in these technologies alongside network upgrades that are increasing punctuality and paving the way for longer trains. Key enabling technologies such as digital automatic coupling are already being invested in for simpler, safer, more efficient rail freight operations.

This is important when you consider that our goal of transporting 30% of freight by rail by 2030 would lower transport's cost to society by € 100 billion: that's 290 million tons of saved CO₂, 40,000 less premature deaths due to avoided pollution, and 5,000 less fatalities due to saved truck accidents.

INTELIGENTNÉ SYSTÉMY = ŽELEZNICA

Jednou zo zložiek inteligentného dopravného systému je aj železnica. A to vďaka technológiám umožňujúcim maximálne využitie kapacity a poskytovaniu bezpečných, efektívnych, kvalitných a nízkonákladových služieb.

Nasadzovaním digitálnych riešení a zlepšovaním existujúci služieb sa postupne darí zvyšovať podiel železničnej dopravy. Čoraz rozsiahlejšie digitálne riadenie kapacity železničnej infraštruktúry umožňuje jednotný systém riadenia celej železničnej dopravy v Európe – ERTMS. Technológie, ako napríklad prediktívna údržba, pomáhajú pri plánovaní opráv tratí s minimálnym dopadom na plynulosť premávky. Moderné technológie spolu s modernizáciou tratí zvyšujú presnosť a umožňujú využívanie dĺhších vlakov. Už niekoľko rokov sa využíva technológia automatických spriahadiel, vďaka ktorej je prevádzka nákladných vlakov jednoduchšia a bezpečnejšia.

Vyššie spomenuté digitálne technológie a mnohé iné sú jedným z nástrojov na dosiahnutie cieľa – nárastu podielu železničnej nákladnej dopravy do roku 2030 na 30 %. Ak by sa podarilo tento mišník dosiahnuť, náklady spoločností na prepravu by sa znížili o 100 miliárd eur, o 290 miliónov ton by bol nižší podiel CO₂, zabránilo by sa 40 000 predčasných úmrtí v dôsledku znečistenia a 5 000 obetiam nehôd nákladných áut.