ZSSK CARGO

BUSINESS

2/2020

Dobré vzťahy a nové prepravy sú naším cieľom
Good relations and new shipments are our goal

Vlaky z Číny sa opäť objavujú v Dobrej
Trains from China reappear at Dobrá

Nové rušne 712 na technologický posun
New 712-series locomotives for shunting technology operations

Editoriál / *Editorial*

Vážení zákazníci, obchodní partneri,

iste ste zachytili, že ZSSK CARGO čaká v najbližších mesiacoch náročná transformácia. Naša spoločnosť už dva roky zápasí s poklesom prepráv zapríčineným úpadkom európskeho hutníctva. Situáciu ďalej zhoršuje postupný útlm uhoľných elektrární, predpokladaný pokles ťažby dreva a celosvetová koronakrízová ekonomická depresia a neistota. Manažment spoločnosti pripravil komplexný ozdravný plán radikálnej transformácie a zoštíhlenia firmy. Bez týchto ozdravných opatrení vážne hrozí, že naša spoločnosť skončí v zadlžení a krachu.

Okrem zníženia počtu zamestnancov je jedným z viacerých navrhovaných bodov transformácie aj presun prepravy tovarov z ciest na železnicu. Tu očakávame silnú zainteresovanosť nášho akcionára – ministerstva dopravy na nastavení takých pravidiel štátnej dopravnej politiky, aby železnica neťahala v konkurencii s cestnou dopravou za kratší koniec. Plánujeme tiež otvoriť odbornú diskusiu o dôležitosti štátnych programov rekonštrukcie a modernizácie slovenskej železničnej infraštruktúry a verejnej podpory ekologickej prepravy tovarov po železnici.

Kontinuálny pokles tržieb z úrovne 250 miliónov eur v roku 2018 na predpokladaných 190 miliónov v tomto roku musí manažment riešiť aj viacerými opatreniami zameranými na posilnenie obchodných aktivít a prevádzkovými úsporami.

Čo sa týka obchodu, reorganizáciou obchodných zložiek očakávame naozaj kvalitatívny skok vo vzťahoch s našimi zákazníkmi. Snažíme sa aj o získavanie nových zákazníkov pomocou marketingových kampaní, v ktorých poukazujeme na jednoduchosť objednania prepravy i samotného procesu prepravy po železnici. Propagácia železničnej dopravy a kampane sú nasmerované na pozitíva ako sú ekologickosť, rýchla a jednoduchá preprava tovaru bez kolón kamiónov na našich cestách, šetrnosť k životnému prostrediu a cestnej infraštruktúre.

Vážení priatelia, verím, že spomenuté argumenty zavážia a železnica, vrátane železničnej nákladnej dopravy zažije comeback. Chce to však oveľa lepšiu spoluprácu zainteresovaných – dopravcov, správcu infraštruktúry, priemyselných podnikov ako doteraz a nevyhnutne tiež programovú podporu štátu a silný akcent na ekológiu, podporený hlasom verejnosti. Je v našich silách naplniť tieto výzvy. Môžem vás ubezpečiť, že urobíme všetko pre zachovanie značky ZSSK CARGO.

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

Dear customers, business partners,

You have certainly noticed that ZSSK CARGO is going to undergo a challenging transformation in the coming months. For two years now, our company has been struggling with a decline in the transport volumes caused by the recession in the European metallurgy industry. The situation has been further exacerbated by the gradual phasing out of coal-fired power plants, the anticipated decline in timber production and the global economic depression and uncertainty caused by the corona pandemic. The company's management has prepared a comprehensive recovery plan for the radical transformation and downsizing of the company. Without these recovery measures, our company would indeed be in danger of getting into debt and going bankrupt.

In addition to reducing the headcount, one of a number of proposed transformation measures is a freight shift from road to rail. Here, we expect strong involvement of our shareholder – the Ministry of Transport, in setting such rules of the state transport policy that rail freight does not pull for a shorter end in competition with road transport. We also plan to open an expert discussion on the importance of state programs for the reconstruction and modernisation of the Slovak railway infrastructure and public support for the environmentally friendly carriage of goods by rail.

The continuous decline in revenues from 250 million euros in 2018 to the estimated 190 million euros this year must be addressed by the management taking several measures aimed at strengthening the business activities and cutting the operating costs.

As far as trade is concerned, by reorganising the business units, we really expect a qualitative leap in relations with our customers. We also strive to gain new customers through marketing campaigns in which we point out the simplicity of order and transport process. The promotion of rail transport and campaigns are aimed at positives such as environmental friendliness, fast and easy transport of goods without our roads being congested with trucks, saving the environment and the road infrastructure.

Dear friends, I believe that these arguments will weigh and the railways, including rail freight, will experience a comeback. However, this needs much better cooperation between the stakeholders - carriers, infrastructure manager, industrial companies than before and necessarily also program support of the state and a strong emphasis on ecology, supported by the voice of the public. We have the strength to meet these challenges. I can assure you that we will do everything to preserve the ZSSK CARGO brand.

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

Nový model predaja
New sales model 4

Bližšie k zákazníkom
Getting closer to customers 6

Dobré vzťahy a nové prepravy sú naším cieľom
Good relations and new shipments are our goal 8

Spracovateľ dreva podporuje jednotlivé vozňové zásielky
Timber processor supports single wagon loads 12

Terminál kombinovanej dopravy Dobrá v pôsobnosti spoločnosti BTS
Combined transport terminal Dobrá operated by BTS 14

Vlaky z Číny sa opäť objavujú v Dobrej
Trains from China reappear at Dobrá 17

Mimoriadne zásielky v réžii ZSSK CARGO
Special shipments directed by ZSSK CARGO 18

Východ Slovenska v pohybe
Eastern Slovakia in motion 20

Nové rušne 712 na technologický posun
New 712-series locomotives for shunting technology operations 22

Zvyšujeme portfólio ponúkaných služieb
We are broadening our portfolio of services 24

Kniha a retro jazda venovaná dvojičkám
A book and a retro ride dedicated to twins 26

ZSSK CARGO

ZSSK CARGO BUSINESS 2/2020

Vydáva Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., Bratislava. Vychádza dvakrát za rok. Adresa redakcie: Stromová 14, 040 01 Košice, e-mail: redakcia@zscargo.sk.
Šéfredaktor: Ladislav Jandošek, telefón +421 55 229 3206. Redakcia: Dana Schwartzová, telefón +421 55 229 5423.
Snímka na titulnej strane Dana Schwartzová. DTP a tlač: Hi-Reklama, s. r. o., Košice. Číslo 2/2020 vychádza v októbri 2020.

Nový model predaja

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

Málokedy sa stáva, že by sa v jednom roku stretlo viacero významných nepriaznivých faktorov s takým výrazným dopadom na železničnú nákladnú dopravu tak ako tento rok. Za obdobie prvých ôsmich mesiacov tohto roka ZSSK CARGO prepravila 16,7 milióna ton tovaru, čo je medziročne o 4,2 mil. ton menej a najmenej od vzniku spoločnosti. Na tomto výsledku sa podieľajú najmä dva faktory – jednak pokles výkonov hutníctva na Slovensku a v okolitých krajinách v dôsledku pokračujúceho prebytku lacnej čínskej ocele na svetových a európskych trhoch, ako aj celosvetová pandémia nákazy COVID-19.

Obchodná vojna

Vlastne už od roku 2018 trvá obchodná vojna medzi USA a Čínou. Z dôvodu uvalenia vysokých ciel na dovoz čínskej ocele zo strany USA presmerovala Čína svoje hutnícke toky do iných teritórií, vrátane Európy. Navyše neustále zvyšuje produkciu ocele, a to na úkor ostatných producentov. Zatiaľ čo za január až júl podľa údajov World Steel Association poklesla výroba surovej ocele v EÚ medziročne o 20 %, v USA o 20 %, Indii o 24 %, Japonsku o 19 %,Čína zaznamenáva nárast o 3 %.
To sa zdá byť nízke číslo, avšak v absolútnych hodnotách produkovala minulý rok EÚ priemerne mesačne 13,5 mil. ton ocele, v januári tohto roka 12,3 mil. ton a v júli 9,8 mil. ton. Naproti tomu v Číne, kde minulý rok dosiahli priemernú mesačnú hodnotu 82,7 mil. ton, stúpol objem tento rok z januárových menej ako 80 mil. ton na júlových 93 mil. ton.

Pandémia a výpadok prepráv

Ako som už spomínal, ďalším negatívnym vplyvom je celosvetová pandémia, s dôsledkami ktorej sa vyrovnávame od marca. Z epidemiologických dôvodov viacerí významní zákazníci ZSSK CARGO pristúpili k prerušeniu výroby, čo bolo spočiatku vidno najmä v segmente automotive a drevospracujúcom priemysle, neskôr aj v ostatných odvetviach. Výpadky prepráv len z titulu prerušenej výroby týchto zákazníkov sa pohybovali na úrovni okolo 235 tisíc ton tovaru mesačne.

Logistické vlaky s drevom

Vo firme sme však zaznamenali aj pozitívne skutočnosti, ktoré sú síce z celkového pohľadu zatienené uvedeným poklesom výkonov, avšak považujeme ich za veľmi dôležité a vidíme v nich významný potenciál. Ako príklad môžem uviesť spoločný projekt zákazníka Slovwood a ZSSK CARGO v oblasti zabezpečovania vnútroštátneho zvozu dreva pre Mondi SCP Ružomberok formou jednotlivých vozňových zásielok.
Je zrejmé, že prepravy veľkého objemu tovaru je najvýhodnejšie realizovať formou ucelených vlakov, ale v prípade zvozu dreva sa suroviny vzhľadom na zdroje výskytu musia voziť systémom jednotlivých vozňových zásielok, čo je technologicky a aj ekonomicky najnáročnejší systém prepravy. Zákazník sám má záujem o zachovanie tohto systému pri udržateľných nákladoch aj do budúcnosti a preto vznikol uvedený projekt, výsledkom ktorého je zhromažďovanie jednotlivých vozňov z určitého atrakčného obvodu vo vhodnej stanici, odkiaľ tieto vozne pokračujú ako ucelený vlak. Atrakčné obvody už máme tri – oblasť Zemplína, západného Slovenska a Zvolena.

Nový model predaja

K 1. 7. 2020 naša spoločnosť pristúpila k organizačným zmenám, ktorých cieľom vo vzťahu k zákazníkom je zabezpečenie pružnej reakcie na vývoj na prepravnom trhu z pohľadu nastavenia technológií a kapacít spoločnosti podľa požiadaviek zákazníkov, efektivity vozby a pridružených činností. Vznikol nový odbor riadenia obchodno – prevádzkových činností ako prierezový útvar zabezpečujúci koordináciu úseku obchodu, úseku prevádzky, prípadne ďalších organizačných zložiek. Výsledkom bude napríklad nastavenie technológie prepravy ešte pred samotným nacenením kontraktu a jeho samotnou realizáciou, dohľad nad realizáciou prepravy v reálnom čase, zákaznícky servis pre top zákazníkov, vozňový manažment, komunikácia obmedzení prevádzky a iné.
V rámci úseku obchodu prišlo k zlúčeniu sekcie marketingu a sekcie podpory predaja. Zároveň sa uskutočnili interné zmeny v rámci sekcie predaja. Pôvodná štruktúra sekcie bola nastavená na obchodných manažérov, ktorí mali na starosti jednotlivých zákazníkov a riešili všetky komodity - a na produktových manažérov, ktorí riešili cenotvorbu v jednotlivých komoditách, zároveň jeden produktový manažér riešil iba tranzitné prepravy.

Štyri komoditné skupiny

V novom modeli sú vytvorené štyri komoditné skupiny. Každá ma svojho vedúceho, obchodného manažéra a obchodného zástupcu. Čiže daná komoditná skupina dnes rieši prepravy vo všetkých režimoch prepravy a iba pridelené komodity so všetkými zákazníkmi.
Týmto sme celý proces zefektívnili - od stretnutia, resp. komunikácie so zákazníkom, až po dohodnutú cenu nielen za úsek ŽSR, ale aj za nákupy zahraničných úsekov vo všetkých režimoch prepravy – dovoz, vývoz, vnútro, tranzit.

Rok 2021

Pri príprave obchodnej a tarifnej politiky na rok 2021 sme všetky naše zámery zvažovali veľmi citlivo a zodpovedne. Naďalej zohľadňujeme pri stanovení ceny za prepravu aj garanciu objemu tovaru, disponibilitu požadovaného radu vozňa, možnosti využitia alternatívneho radu vozňa, čas obehu vozňa, dodatočné objemy tovaru, prepravnú vzdialenosť, vlastníctvo vozňa a pod. Pri konkrétnych prepravách ponúkame možnosť poskytovania globálnych cien za celú prepravnú cestu. Ďalej rozvíjame formy spolupráce s inými železničnými operátormi za podmienky jej výhodnosti pre všetky zúčastnené strany. Dokážeme tak nielen minimalizovať náklady, ale aj splniť náročné prepravné požiadavky zákazníkov na realizáciu nových, resp. navýšených existujúcich prepráv. A aj to je jedna z ciest, ako zabezpečiť úspešnú spoluprácu s našimi zákazníkmi aj v budúcnosti.

Jaroslav DANIŠKA
podpredseda predstavenstva ZSSK CARGO
riaditeľ úseku obchodu

New sales model

It rarely happens that in one year several significant adverse factors coincide to produce such a considerable impact on rail freight transport as this year.

During the first eight months of this year, ZSSK CARGO transported 16.7 million tonnes of goods, which is a decrease of 4.2 million tonnes on a year-over-year basis and the least transported volume since the establishment of the company. This is particularly imputable to two factors - a decline in metallurgical output in Slovakia and the surrounding countries due to the continuing surplus of cheap Chinese steel on world and European markets, as well as the global COVID-19 pandemic.

Trade war

In fact, there has been a trade war between the United States and China since 2018. Due to the imposition of high tariffs on Chinese steel imports by the US, China has redirected its metallurgical flows to other territories, including Europe. In addition, it is constantly increasing steel production, to the detriment of other producers. While between January and July, according to the World Steel Association, crude steel production in the EU fell by 20% on a year-over-year basis, in the US by 20%, in India by 24% and in Japan by 19%, China recorded an increase of 3%.

This seems to be a low number, but in absolute terms, last year the EU produced 13.5 million tonnes of steel a month on average, in January this year 12.3 million tonnes and in July 9.8 million tonnes. In contrast, in China, where they reached an average monthly output of 82.7 million tonnes last year, the volume rose from less than 80 million tonnes in January to 93 million tonnes in July.

Pandemic and a decline in shipments

As I have already mentioned, another negative impact is the global pandemic, the consequences of which we have been facing since March. For epidemiological reasons, several important customers of ZSSK CARGO elected to suspend their production, which was initially seen mainly in the automotive and wood-processing industries, and later also in other sectors. A decline in shipments only due to the suspended production of these customers was roughly 235 thousand tonnes of goods per month.

However, our company also recorded positive developments, which are overshadowed by the above-mentioned decline in transport volumes from an overall perspective, but we consider them very important and we see significant potential in them. As an 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.

New sales model

As of 1 July 2020, our company underwent organisational changes, the aim of which in relation to customers is to ensure a flexible response to developments in the transport market in terms of adapting the company's technologies and capacities to customer requirements, carriage efficiency and related activities. A new department for the management of business and operational activities was established as a cross-sectional department ensuring the coordination of the trade division, the operations division and, if applicable, other organisational units. The result will be, for example, the setting of transport technology before the actual pricing of the contract and its actual implementation, supervision of transport in real time, customer service for TOP customers, wagon management, communication of operational restrictions, etc.

Within the trade division, the marketing section and the sales support section were merged. At the same time, internal changes took place within the sales section. The original structure of the section was set for sales managers who were in charge of individual customers and handled all commodities - and for product managers who were responsible for pricing in individual commodities, and one product manager was in charge of transit transport.

Four commodity groups

In the new model, four commodity groups were created. Each has its group leader, sales manager and sales representative. Thus, a particular commodity group is today in charge of shipments in all modes of transport but only assigned commodities with all customers.

The greatest difference can, therefore, be seen in the fact that while until now the sales manager was responsible for all commodities with one customer, in the new model the sales manager is in charge of assigned commodities with all customers.

In 2021

In preparing the trade and tariff policy for 2021, we considered all our intentions very sensitively and responsibly. We continue taking account, when setting the freight charges, of the guaranteed volume of goods, the availability of the requested series of wagons, the possibility of using an alternative series of wagons, the wagon circulation time, additional volumes of goods, the transport distance, the ownership of wagons, etc. We offer global prices for the entire transport route for specific shipments. We continue developing various forms of cooperation with other rail operators where it is beneficial for all the parties involved. Therefore, we are not only able to minimise costs, but also to meet the demanding transport requirements of customers for making new shipments or increasing the existing ones. And this is also one of the ways to ensure successful cooperation with our customers in the future.

Jaroslav Daniška
Vice Chairman of the BOD
Trade Division Director

Bližšie k zákazníkom

Od 1. júla sa v ZSSK CARGO výrazne zmenilo fungovanie obchodných zložiek. S novým riaditeľom sekcie predaja Marekom Chachaľákom sme sa rozprávali o organizačných zmenách aj nových prepravách.

Sekcia predaja funguje od leta v novom režime. Plnia zmeny, ktoré vzišli z projektov, vaše očakávania?

- K zmene organizačnej štruktúry došlo od 1. júla. Priznávam, že sme sa inšpirovali modelom, ktorý roky dobre funguje aj v okolitých krajinách u národných dopravcov. Pôvodná štruktúra sekcie predaja bola nastavená na obchodných manažérov, ktorí mali na starosti jednotlivých zákazníkov a riešili všetky komodity, ako aj na produktových manažérov, ktorí riešili cenotvorbu v jednotlivých komoditách. A zároveň sme mali komoditného manažéra, ktorý riešil iba tranzitné prepravy. V novom modeli sme vytvorili štyri komoditné skupiny. Každá má svojho vedúceho, respektíve vedúcu, obchodného manažéra a obchodného zástupcu. V súčasnosti daná komoditná skupina rieši prepravy vo všetkých režimoch a iba pridelené komodity so všetkými zákazníkmi.

Vznikli štyri komoditné skupiny, ktoré sú to?

Prvou a najväčšou skupinou je skupina kovy, uhlie, železná ruda a jej vedúcou je Martina Surmiková. Ďalšou je chémia a ropné výrobky, kde šéfuje Zuzana Korušiak Vargová. Treťou komoditnou skupinou je drevo, stavebniny a tú má na starosti Jozef Cenký. Denisa Pelešková je vedúcou štvrtej skupiny, ktorou sú potraviny a nešpecifikované komodity. Oddelenie intermodálnej prepravy a automotive zostalo zachované.

Zmenami v organizačnej štruktúre sme sledovali v prvom rade zlepšenie komunikácie so súčasnými zákazníkmi a očakávame aj pokrok v získavaní nových zákazníkov. Jednotliví obchodní manažéri a zástupcovia rozdelení do komoditných skupín majú väčší priestor na spoznávanie potrieb zákazníka, čo je dôležitým faktorom pri dobrých obchodných vzťahoch. Na podporu komoditných skupín sme ponechali aj štyri regionálne zastúpenia a zároveň je tím regionálnych zastúpení rozšírený o vlečkárov, ktorých sme presunuli z bývalej sekcie podpory predaja. Cieľom tejto zmeny v regiónoch je docieliť to, aby obchodný manažér a vlečkár spolu participovali na rokovaniach so zákazníkmi priamo v danom regióne. Takto majú väčší priestor na získavanie informácií, ktoré sú dôležité pre komoditné skupiny. Tieto pozície sú dôležité najmä pre poznanie prostredia, potrieb zákazníkov a miestnych pomerov.

V čom je najväčší rozdiel v činnosti obchodného manažéra po zmene?

Rozdielov je niekoľko, ale najmarkantnejší je v tom, že kým doteraz riešil obchodný manažér všetky komodity s jedným zákazníkom, tak po novom rieši obchodník iba pridelené komodity so všetkými zákazníkmi. Na komplexnej informácii o preprave doteraz pracovali viaceré zložky, od júla už danú informáciu spracováva pre zákazníka jedna komoditná skupina. Týmto sme celý proces od stretnutia, resp. komunikácie so zákazníkom až po dohodnutú cenu nielen za úsek ŽSR, ale aj za nákupy zahraničných úsekov vo všetkých režimoch prepravy - dovoz, vývoz, vnútro, tranzit zefektívnili. Prácou a fungovaním v komoditných skupinách sme sa dočkali nielen vyššej produktivity práce, ale aj jednoznačnej zodpovednosti. Vedúci skupiny je totiž zodpovedný za celý proces, čiže od rokovania, cenotvorby, nákup cien zahraničných úsekov, až po riešenie akýchkoľvek problémov či požiadaviek zákazníka.

Ako by ste opísali v krátkosti pracovný deň obchodníka?

Popravde, ani neviem, kde začať, pretože každý deň je iný. U obchodníka naozaj nie sú rutinné postupy. Tým, že je veľa zákazníkov, požiadaviek, možností obchodných situácií, iné denné postupy aj problémy, tak len ťažko opísať bežný deň. Rutinnou je možno administratíva, ktorú každý obchodník musí riešiť pri požiadavke alebo získaní prepravy. Hoci aj tu je práca rozmanitá, keďže sa pracuje s množstvom zákazníkov, trás, cien a ďalších úkonov. Pre ilustráciu, alebo možno lepšie pochopenie spomeniem aspoň niektoré

Riaditeľ sekcie predaja ZSSK CARGO Marek Chachaľák.
Marek Chachaľák, new director of the sales section.

štatistické údaje našej činnosti za minulý rok. Vlani sme pripravili 206 zmlúv o podmienkach nákladnej prepravy ZSSK CARGO a dvetisíc dohôd o cenách a zákazníckych dohôd s cenou aj za zahraničné úseky, ako aj ich dodatkov pre zákazníkov. A ďalším zaujímavým číslom je počet vypracovaných a poskytnutých cien pre zákazníkov, ktorých bolo za rok 2019 viac ako 27 tisíc.

Aké konkrétne prepravy ste získali za posledné obdobie?

V tomto roku sme získali pomerne veľa nových prepráv a recesia v hutníctve nás primäla k tomu, aby sme sa vo väčšej miere orientovali aj na ďalšie odvetvia hospodárstva, kde pôsobia iní dopravcovia.

Stále však platí a percentuálny podiel prepráv je toho dôkazom, že k najvýznamnejším zákazníkom patria zákazníci sektoru hutníctva a petrochémie. Ak sa chceme baviť o konkrétnych prepravách, tak spomeniem aspoň tie najvýznamnejšie. A takou je napríklad preprava vyrobených áut z Trnavy do Francúzska, alebo nové dovozy dreva do Liskovej. Zaujímavé sú aj tranzity dreva ČD Cargo do Maďarska a Bosny. Za zmienku stojí získaná celkom zaujímavá preprava jačmeňa z Francúzska do Michaloviec. Výrazne nám pomohli

aj Vectrony, vďaka ktorým sa realizujú prepravy z petrochemickej spoločnosti v Bratislave do Nemecka, či spomínaná preprava áut z Trnavy a z automobilky v Žiline.
Tým, že nám klesli prepravy v hutníctve, tak sme hľadali využitie pre vozne na prepravu zvitkov plechov. Ich nové uplatnenie je už na trase z Koperu do Bytčice. Veľkú konkurenciu privátnych dopravcov vidíme aj v prepravách šrotov, ktoré boli v minulosti výsostne v réžii nášho Carga. Aby sme sa s konkurenciou popasovali, museli sme pristúpiť k zmene technológie prepráv, a tak sme jednotlivé zásielky so šrotom začali zhromažďovať v zriaďovacích staniciach a posielať ucelené vlaky do hutníckych podnikov.

Dana SCHWARTZOVÁ

Getting closer to customers

Since 1 July, the functioning of the ZSSK CARGO business units has changed significantly. We have interviewed new director of the sales section Marek Chachaľák about organisational changes and new shipments.

The sales section has been working in a new mode since the summer. Do the changes that have resulted from the projects meet your expectations?
- The organisational structure has changed since 1 July. I admit that we have been inspired by a model that has been functioning well and has been used by national carriers in the surrounding countries for years. The original structure of the section was set for sales managers who were in charge of individual customers and handled all commodities, as well as for product managers who were responsible for pricing in individual commodities. At the same time, we had a commodity manager who was only in charge of transit shipments. In the new model, four commodity groups have been created. Each has its group leader, sales manager and sales representative. A particular commodity group is currently in charge of shipments in all modes of transport but only assigned commodities with all customers.

Which four commodity groups have been created?
The first largest commodity group includes metals, coal, iron ore and is headed by Martina Surmiková. Another is chemistry and petroleum products, which is headed by Zuzana Korušiak Vargová. The third commodity group, which includes timber and building materials, is headed by Jozef Cenký. Denisa Pelešková is the leader of the fourth group, which includes foodstuffs and unspecified commodities. The intermodal transport and automotive unit has been maintained.
The changes we have made in the organisational structure have been primarily focused on improving communication with the existing customers, and we also expect progress in acquiring new customers. Individual sales managers and representatives divided into the commodity groups have more room to know the needs of the customer, which is an important factor in good business relationships. We have also retained four regional offices to support the commodity groups and, at the same time, the regional offices team has been expanded to include siding track operators who have been redeployed from the former sales support section. The goal of this change in the regions is to ensure that a sales manager and a siding track operator participate together in negotiations with customers directly in the particular region.

What has changed in the activities of a sales manager most significantly?
There are a couple of changes, but the greatest difference can be seen in the fact that while until now the sales manager was responsible for all commodities with one customer, in the new model the sales manager is in charge only of assigned commodities with all customers. So far, people from several units worked together to produce comprehensive transport information; since July, such information has been prepared for the customer by one commodity group. This has helped us to make the whole process more efficient, including meetings and communication with the customer and pricing not only for ŽSR, but also for purchases of foreign routes in all modes of transport - import, export, domestic transport and transit. By working and operating in commodity groups, we have managed to reach not only higher labour productivity but also clear responsibility. The group leader is responsible for the entire process, i.e. negotiations, pricing, purchases of foreign routes, as well as for dealing with any problems or customer requirements.

How would you describe the business day of a sales representative briefly?
Frankly speaking, I don't even know where to start because every day is different. There are indeed no routine procedures to be followed by a sales representative. There being lots of customers, requirements, various business situations, different daily procedures and problems, it is difficult to describe a routine business day. The administrative work each sales representative has to deal with when handling a request or gaining a transport order can be found routine. Although here, too, the work is diverse, as they work with a number of customers, routes, prices and other tasks. For illustration, or perhaps better understanding, let me mention at least some statistics regarding our activities for the last year. Last year, we prepared 206 contracts concerning the conditions of freight transport of ZSSK CARGO and two thousand price agreements and customer agreements with prices for foreign routes, as well as their amendments for customers. And another interesting number is the number of prices drawn up and provided for customers, which exceeded 27,000 in 2019.

What particular shipments have you gained recently?
This year we have gained quite a lot of new shipments, and the recession in the metallurgical industry has led us to focus more on other sectors of the economy where other carriers operate.
However, this is still true, and the percentage of shipments shows, that the key customers are customers in the metallurgical and petrochemical sectors. If we want to talk about particular shipments, then I will mention at least the most important ones. These include, for example, the transport of manufactured cars from Trnava to France or new imports of timber to Lisková. Transit shipments of timber by ČD Cargo to Hungary and Bosnia are also interesting. The gained quite interesting order for the transport of barley from France to Michalovce is also worth mentioning. We were also significantly helped by Vectrons, thanks to which shipments from Slovnaft to Germany or the aforementioned transport of cars from the Trnava and Žilina car factories are carried out. Experiencing a decline in the volume of shipments for the metallurgical industry, we were looking for opportunities to use our wagons for the transport of sheet metal coils. They have lately been deployed on the route from Koper to Bytčica. We also see great competition from private carriers in the transport of scrap material, which was transported in the past solely by ZSSK CARGO. In order to be able to compete with the competitors, we had to change the transport technology and so we began to group individual scrap shipments in the marshalling yards and to send block trains to metallurgical factories.

Dana SCHWARTZOVÁ

Dobré vzťahy a nové prepravy sú naším cieľom

V novom modeli organizačnej štruktúry sekcie podpory predaja sú od 1. júla vytvorené štyri komoditné skupiny. Každá ma svojho vedúceho, respektíve vedúcu, obchodného manažéra a obchodného zástupcu. Daná komoditná skupina rieši prepravy vo všetkých režimoch a iba pridelené komodity so všetkými zákazníkmi. Na podporu komoditných skupín pracujú aj štyri regionálne zastúpenia rozšírené o vlečkárov. Týmito zmenami sa vylepšila komunikácia so zákazníkmi a zároveň sa zefektívnili obchodné procesy. Predstavujeme štyri komoditné skupiny a ich činnosť.

KOVY, UHLIE, RUDA

Martina Surmíková

Skupinu vedie Martina Surmíková s obchodnými manažérmi Marekom Kalivodom a Michalom Falátom. Obchodnou zástupkyňou v skupine je Anna Kandríková.

- Pre všetkých z nás je to výzva pracovať s danými komoditami, keďže asi najmarkantnejšie zo všetkých skupín cítime pokles prepráv práve vplyvom recesie v hutníctve, - povedala vedúca skupiny a dodala, že okrem vplyvu recesie stále musia pracovať s konkurenciou súkromných dopravcov vo všeobecnosti, ako aj s konkurenciou cestných dopravcov hlavne v prepravách šrotov. **- Preto pristupujeme k podpore prepráv zmenou technológií, zhromažďovaním vozňov pri prepravách šrotov a v neposlednom rade komplexnou tvorbou konkurenčných cien,** - vysvetlila zmeny M. Surmíková. Celý proces práce skupiny sa zakladá na komplexných informáciách o preprave, od rokovania, cenotvorby, nákupu zahraničných úsekov až po zorganizovanie logistiky konkrétnej prepravy na žiadosť zákazníka. Samozrejme v skupine riešia aj s prepravou spojené problémy, ktoré sa môžu vyskytnúť v celom procese od nakládky tovaru až po jeho doručenie prijímateľovi. Komodity v skupine kovy, uhlie, ruda tvoria 60 percent celkového objemu prepráv firmy.

Good relations and new shipments are our goal

In the new model of the organisational structure of the sales section, four commodity groups have been created since 1 July. Each has its group leader, sales manager and sales representative. A particular commodity group is in charge of shipments in all modes of transport but only assigned commodities with all customers. There are also four regional offices working to support the commodity groups and, at the same time, the regional offices team has been expanded to include siding track operators. These changes have not only improved communication with customers, but also streamlined the business processes. Let us introduce four commodity groups and their activities.

METALS, COAL, ORE

The group is led by Martina Surmíková with sales managers Marek Kalivoda and Michal Falát. The group's sales representative is Anna Kandríková.

- For all of us, it is a challenge to work with the given commodities, as out of all groups, we have perhaps most strikingly experienced the decline in the transport volumes precisely due to the recession in metallurgy, *- said the group leader, adding that they are still faced not only with the impact of the recession, but also with competition from private carriers in general, as well as with competition from road hauliers, especially when it comes to the transport of scrap.* ***- That is why, we have approached to supporting the transport volumes by changing the technology, grouping wagons for the transport of scrap and, last but not least, by creating fully competitive prices,*** *- explained M. Surmíková with respect to the changes. The whole process of the group's work is based on comprehensive transport information, including negotiations, pricing, the purchase of foreign route sections as well as the organisation of logistics for a specific shipment at the customer's request. Of course, the group also deals with transport-related problems that may occur throughout the process from the loading of goods to their delivery to the consignee. The commodity group metals, coal and ore accounts for 60 per cent of* ***the com****pany's total transport volume.*

CHÉMIA A ROPNÉ PRODUKTY

Zuzana Korušiak Vargová

Skupina chémia a ropné produkty pracuje pod vedením Zuzany Korušiak Vargovej. Dana Hudáková je obchodnou manažérkou a Viktória Lučkaiová pracuje ako obchodná zástupkyňa.

Hlavnými obchodnými partnermi skupiny chémia a ropné produkty sú slovenské petrochemické firmy. Prepravovaný objem za rok 2019 bol 4,359 milióna ton tovaru v tranzite, dovoze, vývoze a vo vnútroštátnej preprave. Členenie do skupín prinieslo predovšetkým pokrok v komunikácii a poznaní zákazníkov. **- Dokážeme lepšie spoznať zákazníkov a zabezpečiť im komplexné, kvalitné a rýchle služby,** - zdôraznila vedúca skupiny. A dodala, že pod úspešným obchodom je samozrejme súčinnosť ďalších zložiek ZSSK CARGO. Úsilím skupiny je udržať a rozvíjať dobré vzťahy so stálymi zákazníkmi a cieľom je zabezpečiť aj nové prepravy pre dlhodobý zisk spoločnosti.

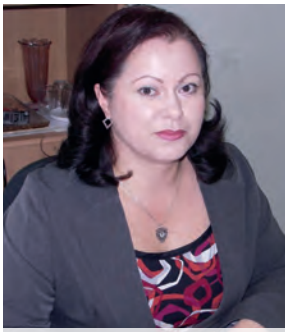
CHEMICALS AND PETROLEUM PRODUCTS

The commodity group chemicals and petroleum products is headed by Zuzana Korušiak Vargová. Dana Hudáková is a sales manager and Viktória Lučkaiová works as a sales representative.
The main business partners of the commodity group chemicals and petroleum products are Slovak petrochemical companies. The volume transported in 2019 was 4.359 million tonnes of goods in transit, import, export and domestic transport for the above commodities. The division into groups has brought progress mainly in communication with, and getting to know, the customers. ***- We can get to know the customers better and provide them with comprehensive, high-quality and prompt services,*** *- emphasised the group leader. She added that the successful business is, of course, also thanks to the involvement of other ZSSK CARGO organisational units. The group strives to maintain and develop good relationships with the existing customers and its goal is to gain new transport orders that would generate a long-term profit for the company.*

NEŠPECIFIKOVANÉ, POTRAVINY

Komoditná skupina pre nešpecifikované a potraviny pracuje pod vedením vedúcej skupiny, ktorou je Denisa Peléšková. Obchodným manažérom je Radoslav Lacko a Mária Prevozňáková je obchodnou zástupkyňou.

Skupina spracováva konkrétne obchodné prípady zákazníkov pre dané komodity vo všetkých režimoch. To znamená od samotného zadania požiadavky na prepravu, cez poskytnutie ceny za úsek ŽSR ako aj zahraničných úsekov, s tým súvisiacu administratívu, až po riešenie prípadných problémov a reklamácií. Všetky tieto procesy riešime samozrejme v súčinnosti s ostatnými zložkami či už z prevádzky alebo odúčtovne tržieb.
Pri prepravách potravín, predovšetkým obilnín, melasy a olejov, sa usilujeme na prepravnom trhu preraziť konkurenčnými cenami nielen voči kamiónovej doprave, ale nakoľko sa realizujú vo veľkej miere ucelenými vlakmi a aj v súkromných vozňoch, tak aj voči súkromným železničným dopravcom.
- Oblasťou, na ktorú sa v komodite nešpecifikované zameriavame, sú prepravy koľajových a dráhových vozidiel z a do opravy, revízie a prepravy novovyrobených vozňov, kde je na prepravnom trhu tiež veľká konkurencia súkromných dopravcov, - skonštatovala Denisa Peléšková.



Denisa Peléšková

NON-SPECIFIED ITEMS AND FOODSTUFFS

The commodity group non-specified items and foodstuffs is headed by its leader Denisa Peléšková. The sales manager is Radoslav Lacko and Mária Prevozňáková is a sales representative.
The group processes specific business cases of customers for the given commodities in all modes. This means from the very submission of a request for transport, through the provision of a price for the ŽSR route section as well as foreign route sections, related administrative work, to the handling of any problems and complaints. Of course, we handle all these processes in cooperation with other organisational units, such as operations and sales accounting departments.
When transporting foodstuffs, especially cereals, molasses and oils, we strive to break into the transport market with competitive prices vis-a-vis not only truck transport but also private railway carriers, as such shipments are mostly carried out by block trains and in private wagons.
- The area we focus on in the unspecified commodity group is the transport of rolling stock from and to repair and overhaul workshops and the transport of newly manufactured wagons, where there is also tough competition from private carriers on the transport market, *- stated Denisa Peléšková.*

DREVO, STAVEBNINY

Jozef Cenký

Ďalšou skupinu po zmene organizačnej štruktúry je skupina zaoberajúca sa prepravou dreva a stavebnín. Jozef Cenký je jej vedúci. Obchodnou manažérkou je Ingrid Kašperová a Mária Fortuníková pracuje ako obchodná zástupkyňa.

- V rámci skupiny riešime každú požiadavku ako celok. To znamená, že zákazníkovi neposkytneme len cenu, ale aj komplexný servis týkajúci sa prístavby vozňov, samotnej prepravy a ďalších požiadaviek tak, aby zákazník vedel, že každá preprava je pre nás dôležitá. Či už ide o jednotlivé zásielky alebo ucelené vlaky, - vysvetlil činnosť skupiny jej vedúci. Tu neriešia len požiadavky, ktoré dostanú od konkrétneho zákazníka, ale snažia sa aj

aktívne vyhľadávať nové obchodné príležitosti. V nedávnom čase v skupine zrealizovali pre zákazníka Slovwood nový logistický vlak „Zvolen“, kde sa všetky naložené vozne z oblasti stredného Slovenska zhromažďujú v stanici Zvolen a odtiaľ každú sobotu odchádza priamy ucelený vlak do Liskovej pri Ružomberku.

(sch)

TIMBER, BUILDING MATERIALS

Another group resulting from the change of the organisational structure is the group dealing with the transport of timber and building materials. Its leader is Jozef Cenký. The sales manager is Ingrid Kašperová and Mária Fortuníková works as a sales representative.

- Within the group, we handle each request as a whole. This means that we provide the customer not only with the price, but also with a comprehensive service related to the positioning of wagons, the transport itself and other requirements so that the customer knows that every shipment is of concern to us. Whether single wagon loads or block trains are concerned, *- explained the group leader with respect to its activities. Here, we not only deal with the requirements we receive from a particular customer, but also actively look for new business opportunities. The group has recently formed a new logistic train “Zvolen” for the customer Slovwood, where all loaded wagons from the region of central Slovakia are grouped at the Zvolen station, from which a direct block train departs for Lisková near Ružomberok every Saturday.*

(sch)

ZSSK CARGO

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

KOMODITNÁ SKUPINA DREVO, STAVEBNINY/ COMMODITY GROUP TIMBER, BUILDING 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*

Ľuboš 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 Ľvov/ Lviv, Ukraine
tel.: +380 32297 1198
fax: +380 32297 1198
mobil: +380 954 786 565
e-mail: gzcargo.lviv@gmail.com

www.zscargo.sk

Spracovateľ dreva podporuje jednotlivé vozňové zásielky

ZSSK CARGO v spolupráci so spoločnosťou Slovwood/ Mondi SCP vypravuje pravidelne každý týždeň tri logistické vlaky s drevom zo Zemplína, západného Slovenska a zo Zvolena do Liskovej pri Ružomberku.

Spoločnosť Slovwood/ Mondi SCP zabezpečila v tomto roku úpravu zabehnutej technológie nakládky dreva svojimi dodávateľmi tak, aby bolo možné vo vhodnej stanici sústrediť v krátkom čase vozne naložené v určitom atrakčnom obvode. Takto umožnila zachovať zvoz surovín formou jednotlivých vozňových zásielok na ekonomicky udržateľných základoch. Zásielky pokračujú k prijímateľovi bez nutnosti ďalšieho spracovávania vo vlakotvorných staniciach. ZSSK CARGO ako dopravca zabezpečuje pristavenie prázdnych vozňov na nakládku v dohodnutých staniciach, zvoz naložených vozňov, ich zhromaždenie a prepravu zostaveného uceleného vlaku v presne stanovenom čase. V súčasnosti sa tento projekt realizuje už v troch oblastiach Slovenska – na východe, západe i v strede krajiny.

Zemplín

Na východe Slovenska ide konkrétne o región severného Zemplína. Zásielky sa zhromažďujú v železničnej stanici (ŽST) Strážske, pričom atrakčný obvod tvoria stanice Medzilaborce, Radvaň nad Laborcom, Koškovce, Udavské, Stakčín, Dlhé nad Cirochou, Kamenica nad Cirochou, Michalovce, Vranov nad Topľou a Nižný Hrabovec. Zvoz a rozvoz záťaže z, resp. do jednotlivých staníc sa realizuje existujúcimi manipulačnými vlakmi.

Nakládka prebieha vo väčšine prípadov v stredu a vo štvrtok, zvoz záťaže vo štvrtok a piatok. Logistický vlak odchádza zo Strážskeho v sobotu v skorých ranných hodinách, s príchodom do Liskovej predpoludním tak, aby bol pripravený na obsluhu vlečky o 14.00 hodine. Predpokladaný obeh vozňov je 7 dní, vrátane jedného dňa ako rezervy na vyrovnanie prípadných nepravidelností. Pre vlak sa ujal pracovný názov logistický vlak Zemplín. Prvý vlak odišiel 7. 3. 2020. Do konca septembra bolo takto prepravených spolu 27 vlakov.

Západ

Na západnom Slovensku sa záťaž sústreďuje v ŽST Bratislava východ a Leopoldov. Logistický vlak západ je zložený zo zásielok z troch vetiev, v prípade potreby môžu byť doplnené zásielky v dovoze. Atrakčný obvod tvoria stanice Bratislava Petržalka št. hr., Gbely, Rohožník, Jablonové, Zohor, Šenkvice, Pezinok, Bratislava Rača a Smolenice. Vlak odchádza zo ŽST Bratislava východ v sobotu pred polnocou, v Leopoldove doplní záťaž, príchod do Liskovej je naplánovaný na nedeľu ráno. Prvý vlak odišiel 23. 5. 2020, k 30. septembru ZSSK CARGO prepravila pätnásť týchto vlakov.

Logistický vlak Zemplín s drevom z okolitých staníc sa zoraďuje v Strážskom a do Ružomberka odchádza pravidelne v sobotu.

The logistic train Zemplín with timber from the surrounding stations is marshalled in Strážské and departs for Ružomberok regularly on Saturdays.

Zvolen

Technológia zhromažďovania jednotlivých vozňových zásielok a následnej zostavy uceleného vlaku bola od augusta rozšírená o ďalší región. Nový logistický vlak sa vytvára na strednom Slovensku v oblasti Zvolena. Zásielky sa zhromažďujú v železničnej stanici Zvolen nákladná stanica, pričom atrakčný obvod tvoria stanice Lučenec, Hontianske Nemce, Žarnovica, Žiar nad Hronom, Sása-Pliešovce, Dobrá Niva a Šahy. Prvý vlak s odchodom 1. augusta bol zostavený z 30 vozňov. V auguste a v septembri bolo vypravených spolu osem vlakov.

Medzisklad vo Veľkých Kozmálovciach

Ďalším produktom vzájomnej spolupráce od januára 2020 je vytvorenie medziskladu dreva vo Veľkých Kozmálovciach s kapacitou minimálne 50 tisíc ton dreva ročne. ZSSK CARGO ako dopravca pristavuje na nakládku vždy skupinu 20 vozňov, ktoré zá-

Príchod manipulačného vlaku 81271 z Vranova nad Topľou.

Arrival of the handling train 81271 from Vranov nad Topľou.

kazník Slovwood naloží počas jedného dňa. Nasledujúci deň je pristavená a naložená ďalšia skupina 20 vozňov, pričom z dvoch takýchto skupín je v ŽST Levice vytvorený ucelený vlak zostavený zo 40 vozňov.

Za obdobie od januára do konca júna bolo uvedenou technológiou vypravených už 32 vlakov. Je potrebné poznamenať, že v minulosti sa tieto prepravy realizovali po ceste cez horský priechod Donovaly.

Na záver uveďme, že produkty napĺňajú očakávania zákazníka i dopravcu. Obe strany takto deklarujú snahu o zachovanie systému jednotlivých vozňových zásielok pri udržateľnom raste nákladov v budúcnosti. Uvedený systém má aj ďalší efekt – môže priniesť z cesty na železnicu okolo 80 až 100 tisíc ton nových prepráv, čo predstavuje významný počin aj v oblasti ekológie, zaťaženia cestnej siete, či vplyvu na život obyvateľstva v dotknutých oblastiach.

S 11, S 12
Foto: archív redakcie

Medzisklad dreva vo Veľkých Kozmálovciach pri Leviciach funguje od januára tohto roku a má kapacitu minimálne 50-tisíc ton dreva.

The interim timber storage facility in Veľké Kozmálovce near Levice has been in operation since January this year and has a capacity of at least 50,000 tonnes of timber.

Timber processor supports single wagon loads

ZSSK CARGO, in cooperation with Slovwood/Mondi SCP, regularly sends three logistic trains with timber from the Zemplín region, western Slovakia and from Zvolen to Lisková near Ružomberok every week.

This year Slovwood/Mondi SCP ensured the modification of the established timber loading technology by its suppliers so that it is possible to group loaded wagons from a certain attraction circuit at a suitable station in short time. This enabled the transport of raw materials to be maintained in the form of single wagon loads on an economically sustainable basis. Wagon loads continue to be delivered to the consignee without the need for further processing at the marshalling yards. ZSSK CARGO as a carrier ensures the delivery of empty wagons for loading at agreed stations, the transport of loaded wagons, their grouping and the transport of a formed block train at a precisely determined time. This project is currently being implemented in three regions of Slovakia - in the eastern, western and central regions of the country.

Zemplín

In eastern Slovakia it is specifically the region of northern Zemplín. Wagon loads are grouped at the Strážske railway station, while the attraction circuit includes the stations Medzilaborce, Radvaň nad Laborcom, Koškovce, Udavské, Stakčín, Dlhé nad Cirochou, Kamenica nad Cirochou, Michalovce, Vranov nad Topľou and Nižný Hrabovec. The collection and distribution of wagon loads from or to individual stations are carried out using the existing handling trains. In most cases, loading takes place on Wednesdays and Thursdays, and wagon loads are collected on Thursdays and Fridays. A logistic train leaves Strážske on Saturdays in the early morning hours, arriving at Lisková in the morning so that it is ready for serving the siding track at 2 p.m. The circulation of wagons is expected to take 7 days, including one day as a reserve for coping with any irregularities. The train has been called 'logistic train Zemplín'. The first train was dispatched on 7 March 2020. Until the end of September 27 trains were transported in this way.

West

In western Slovakia, wagon loads are grouped at the Bratislava východ and Leopoldov railway stations. The logistic train West consists of wagon loads from three branches; if necessary, imported wagon loads may be added. The attraction circuit consists of the stations Bratislava Petržalka št. hr., Gbely, Rohožník, Jablonové, Zohor, Šenkvice, Pezinok, Bratislava Rača and Smolenice. The first train was dispatched on 23 May 2020; until 30 September ZSSK CARGO transported fifteen such trains.

Zvolen

The technology of collection of single wagon loads and the subsequent formation of a block train has been extended to include another region since August. A new logistic train is formed in central Slovakia near Zvolen. Wagon loads are collected at the Zvolen freight station, while the attraction circuit consists of the stations Lučenec, Hontianske Nemce, Žarnovica, Žiar nad Hronom, Sása-Pliešovce, Dobrá Niva and Šahy. The first train, departing on 1 August, was formed of 30 wagons. A total of eight trains were dispatched in August and September.

Interim storage facility at Veľké Kozmálovce

Another product of mutual cooperation since January 2020 has been the establishment of an interim timber storage facility in Veľké Kozmálovce with a capacity of at least 50,000 tonnes of timber per year. ZSSK CARGO as a carrier always provides a group of 20 wagons for loading, which the customer Slovwood loads within one day. Next day another group of 20 wagons are positioned and loaded, subsequently a block train is formed of 40 wagons from two such groups in Levice railway station.

Finally, let us state that the products meet the expectations of both the customer and the carrier. Both parties declare their efforts to maintain the system of single wagon loads with sustainable growth of costs in the future. This system also has another effect - it can move roughly 80 to 100 thousand tonnes of new shipments from road to rail, which is a significant achievement with respect to environmental protection, road network loading, or the impact on the lives of the population in the affected areas.

S 11, S12
Photo: CI

Terminál kombinovanej dopravy Dobrá v pôsobnosti spoločnosti BTS

BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA

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

Spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) prenájmom Terminálu kombinovanej dopravy Dobrá (TKD Dobrá) od začiatku roku 2020 rozšírila svoju pôsobnosť aj na intermodálnu prekládku.

Strategická poloha

V posledných rokoch neustále rastie záujem ázijských a európskych spoločností o intermodálne prepravy po trasách Novej hodvábnej cesty. TKD Dobrá svojou polohou vytvára pre Slovensko významnú alternatívnu možnosť k trasám smerujúcim cez Poľsko alebo Maďarsko do krajín južnej a západnej Európy.
Poloha terminálu na vstupe do schengenského priestoru, v mieste zmeny rozchodu koľají a prepravného režimu CIM/SMGS je pre Slovensko strategická a predurčuje terminál na prepravy tovarov z Ázie do Európy. Zároveň má veľký potenciál pre rozvoj „zelených“ prepráv kombinovanej dopravy (železnica/cesta).

Spoločnosť BTS

Do primárneho portfólia služieb našej spoločnosti patrí celoročná priama a nepriama prekládka sypkých substrátov dvoma automatizovanými prekládkovými komplexami (PK Západ a PK Východ), ktoré ročne dokážu preložiť 4,8 milióna ton a na Východnej rampe prekládka kusového tovaru portálovým žeriavom s nosnosťou 50 ton. V portfóliu spoločnosti je aj možnosť preskladnenia týchto tovarov v colných skladoch s celkovou kapacitou 130 tisíc ton. Prekládkové služby poskytujeme v areáli pohraničnej prekládkovej stanice (PPS) Čierna nad Tisou.
Prostredníctvom dcérskych spoločností Inter Cargo a LOKORAIL realizujeme dopravno-prepravné činnosti a zasielateľské aktivity v Poľsku, Česku a na Slovensku.
Tak ako na ostatných pracoviskách BTS je cieľom našej spoločnosti poskytovanie komplexných služieb na vysokej úrovni aj v Termináli kombinovanej dopravy Dobrá. Samozrejme v úzkej spolupráci s našimi akcionármi, spoločnosťami BUDAMAR LOGISTICS, a. s., (BUDAMAR), a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO).

Terminál kombinovanej dopravy Dobrá

TKD Dobrá bol ako rozvojová investícia Železníc Slovenskej republiky postupne uvádzaný do prevádzky v rokoch 1998 až 2001. V tom čase ako jeden z prvých terminálov dokázal v rámci kombinovanej dopravy poskytnúť komplexné služby na V. medzinárodnom železničnom koridore. Pridanou hodnotou už vtedy bola možnosť realizácie kombinovaných prepráv s presmerovaním kamiónovej dopravy na železnicu. Najvyššie vyťaženie kontajnerového prekladiska bolo v roku 2008, kedy bol terminál vyťažený na cca 70%. V ďalších rokoch objem prekládky kontajnerov postupne klesal. Dôvody boli rôzne. Ekonomické aj geopolitické.
Aj napriek doterajším viacerým aktivitám smerovaným k maximálnemu využitiu potenciálu terminálu sa dnes znovu nachádzame na začiatku snaženia o získanie pozície na trhu multimodálnych prepráv Čína – Európa po najkratšej a najrýchlejšej trase. Aktuálne rozbehnuté prepravy z centrálnej Číny na slovenskú hranicu EÚ trvajú iba 11 dní.
Od 1. januára 2020 je prevádzkovateľom terminálu spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s. Vízia našej spoločnosti je zapojenie Slovenska s využitím kapacít terminálu do jedného z tranzitných koridorov Novej hodvábnej cesty. Pre spoločnosť BTS je vstup do segmentu intermodálnej prekládky súčasťou 3. etapy modernizácie prekládkových kapacít v PPS Čierna nad Tisou.
Pre tento cieľ bolo na začiatku, po prenajatí terminálu od ZSSK CARGO, nevyhnutné vyriešiť viaceré technické nedostatky a realizovať prvotné investície, čím sme zabezpečili plnú prevádzkyschopnosť terminálu a súčasne bezpečnosť manipulovaného a uskladneného tovaru.
Opravy technologických zariadení - žeriavov, čelného nakladača a infraštruktúry terminálu sme realizovali v koordinácii a v spolupráci so ZSSK CARGO. Celkovo bolo na najdôležitejšie opravy vynaložených 365 tisíc eur.
Ďalším krokom je začiatok nevyhnutnej modernizácie terminálu tak, aby spĺňal prevádzkové štandardy našej spoločnosti a požiadavky zabezpe-

Súčasná maximálna prekládková kapacita terminálu je 430 TEU za 24 hodín, čo predstavuje pri nepretržitej prevádzke približne 3 200 vlakov za rok.

The current maximum transshipment capacity of the terminal is 430 TEUs in 24 hours, which represents approximately 3,200 trains per year in continuous operation.

Na najdôležitejšie opravy technologických zariadení - žeriavov, čelného nakladača, ale aj infraštruktúry terminálu vynaložila BTS od začiatku roka 365-tisíc eur.
Since the beginning of the year, BTS has spent 365 thousand euros on the most important repairs of technological equipment - the cranes, the front loader, as well as the terminal infrastructure.

čenia colného priestoru vychádzajúce z našej certifikácie AEO. V tomto roku sme investovali do zabezpečenia vstupných bodov do terminálu a tiež do rozšírenia kamerového systému pre monitorovanie priestoru a prekládky. Do konca roka plánujeme v TKD Dobrá vybudovať nové sociálno-prevádzkové zázemie pre všetkých zamestnancov vykonávajúcich pracovné činnosti v termináli.

Prekládková kapacita

Na ploche areálu terminálu 100 435 m^2 sú v prevádzke dva portálové žeriavy s nosnosťou 50 ton, koľaje normálneho rozchodu (1435 mm) v celkovej dĺžke 2 265 metrov, koľaje širokého rozchodu (1520 mm) v celkovej dĺžke 1 861 metrov a aj hybridná koľaj pre manipuláciu s vozňami oboch rozchodov v dĺžke 680 metrov. Terminál je vybavený aj čelným nakladačom s nosnosťou 45 ton, ktorý rozširuje možnosti preskladnenia a manipulácie s intermodálnymi jednotkami.
TKD Dobrá je plne prispôsobený aj podmienkam AEO a v jeho colnom priestore vieme uskladniť až 1630 jednotiek TEU.
Súčasná maximálna prekládková kapacita terminálu je 430 TEU za 24 hodín, čo predstavuje pri nepretržitej prevádzke približne 3 200 vlakov za rok. Prekládku vieme zabezpečiť v kombináciách koľaj – koľaj, koľaj – cestné vozidlo, cestné vozidlo - koľaj a aj cestné vozidlo - cestné vozidlo. Usporiadanie terminálu umožňuje aj realizáciu systému RoLa – teda nakládku automobilov s návesmi, prívesmi na špeciálne nízkopodlažné nákladné vozne.

Rozvojové možnosti

V rámci intermodálnych prepráv je dnes po zrealizovaných opravách TKD Dobrá pripravený ponúknuť svojim zákazníkom všetky služby spojené s intermodálnou prekládkou. Svoj prvý „čínsky“ vlak sme preložili už vo februári. Intermodálne prepravy boli následne obmedzené hlavne z dôvodu rozšírenia pandémie COVID-19. Až v polovici septembra nasledoval druhý, ktorý potvrdil reálnosť smerovania intermodálnych prepráv po trase cez Ukrajinu a Slovensko. Išlo o prepravy spoločnosti METRANS, a. s., z čínskeho Xi'Anu do terminálu spoločnosti METRANS v Dunajskej Strede.
Pre TKD Dobrá a BTS sú tieto prepravy prejavom dôvery zákazníka a tiež naším záväzkom do budúcnosti vo vzťahu k ďalším prepravám.
Rozvojový potenciál TKD Dobrá bol stanovený už na jeho začiatku. Areál terminálu je možné v budúcnosti rozšíriť o ďalšiu koľajovú a cestnú infraštruktúru, technologické vybavenie, ale i vybavenie zázemia a služieb poskytovaných prepravcom.
Spoločnosť BTS so svojimi akcionármi BUDAMAR a ZSSK CARGO úzko spolupracujú aj s Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky. Na medzinárodnej úrovni sa spoločne zúčastňujeme na rokovaniach pracovnej skupiny pre kombinovanú dopravu a pracovnej skupiny k napĺňaniu Memoranda o porozumení SR – ČĽR pre podporu Hodvábnej cesty.
Súčasťou snáh našej spoločnosti je aj podpora otvorenia nového cestného hraničného priechodu SK-UA, Čierna - Solomonovo. Cestný hraničný priechod by bol významným krokom nielen pre využitie kapacity TKD Dobrá, ale aj pre rozvoj regiónu Dolného Zemplína. Predstavuje zároveň reálnu možnosť vytvorenia nového priemyselného parku v tomto regióne, a tým aj nových pracovných aj obchodných príležitostí.

V TKD Dobrá je možné prekladať tovary v kombináciách koľaj - koľaj, koľaj - cestné vozidlo, cestné vozidlo - koľaj a aj cestné vozidlo - cestné vozidlo. Na obrázku je zachytená nakládka kamiónu.
CTT Dobrá can transship goods in the combinations track – track, track – road vehicle, road vehicle – track and also road vehicle – road vehicle. The picture shows the loading of the truck.

Spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., s podporou akcionárov - spoločností BUDAMAR LOGISTICS, a. s., a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., rozširovaním portfólia prekládkových činností ako i aktívnym plnením požiadaviek zákazníkov vytvára rozvojový potenciál a dlhodobo stabilizuje prepravy po železničnej infraštruktúre Slovenska. Vstupom na trh služieb intermodálnych prepráv začína 3. etapu modernizácie prekládkových kapacít v Čiernej nad Tisou, ktorej cieľom je ďalší rozvoj technologicky najmodernejšieho prekládkového železničného uzla na východnej hranici Európskej únie.

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

Combined transport terminal Dobrá operated by BTS

By leasing the combined transport terminal Dobrá (CTT Dobrá), BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) has expanded its scope of operations to include intermodal transshipment since the beginning of 2020.

Strategic location

In recent years, the interest of Asian and European companies in intermodal transport on the routes of the New Silk Road has been growing steadily. Due to its location, CTT Dobrá creates for Slovakia a significant alternative to the routes leading through Poland or Hungary to the countries of Southern and Western Europe.

The location of the terminal at the entrance to the Schengen area, at the point of change of the track gauge and CIM/SMGS transport regime, is strategic for Slovakia and predetermines the terminal for the transport of goods from Asia to Europe. At the same time, it has great potential for the development of "green" combined transport services (rail/road).

Company BTS

Our company's primary service portfolio includes year-round direct and indirect transshipment of bulk substrates by two automated transshipment centres (TC West and TC East), which can transship 4.8 million tonnes per year, and transshipment of piecemeal goods on the East Ramp by a portal crane with a capacity of 50 tonnes. The company's portfolio also includes the possibility of storing these goods in customs warehouses with a total capacity of 130,000 tonnes. Our transshipment services are provided on the premises of the border crossing station (BCS) Čierna nad Tisou.

Through our subsidiaries Inter Cargo and LOKORAIL, we carry out transport and forwarding activities in Poland, the Czech Republic and Slovakia. As at the other BTS workplaces, it is also the goal of our company to provide high-quality comprehensive services at the combined transport terminal Dobrá. Of course, in close cooperation with our shareholders BUDAMAR LOGISTICS, a. s., (BUDAMAR) and Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO).

Combined transport terminal Dobrá

Being a significant capital expenditure by Železnice Slovenskej republiky, CTT Dobrá was gradually put into operation between 1998 and 2001. At that time, as one of the first terminals, it was able to provide comprehensive combined transport services on the 5th international railway corridor. The added value at that time was the possibility of carrying out combined transport shipments with the redirection of truck traffic to rail. The highest rate of utilisation of the container transshipment yard was in 2008, when the terminal was utilised at roughly 70%. In the following years, the container transshipment volume gradually decreased. The reasons were different. Both economic and geopolitical.

Despite a number of activities carried out to date to exploit the terminal's potential as much as possible, we are now again at the beginning of our efforts to gain a position in the China-Europe multimodal transport market using the shortest and fastest route.

Since 1 January 2020, the terminal has been operated by BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s. The vision of our company is the involvement of Slovakia using the capacity of the terminal in one of the transit corridors of the New Silk Road. For BTS, the entry into the intermodal transshipment segment is part of the 3rd stage of modernisation of transshipment capacities at the BCS Čierna nad Tisou.

For this purpose, at the beginning, after leasing the terminal from ZSSK CARGO, it was necessary to solve several technical shortcomings and make initial investments to ensure the full operability of the terminal as well as the safety of handled and stored goods.

We carried out repairs of technological equipment - the cranes, the front loader and the terminal infrastructure in coordination and cooperation with ZSSK CARGO. In total, 365 thousand euros were spent on the most important repairs.

The next step is starting the necessary modernisation of the terminal so that it meets the operating standards of our company and the requirements for customs area equipment based on our AEO certification. This year, we have invested in the equipment of the entry points to the terminal and also in expanding the CCTV system for monitoring the transshipment premises. We plan to build new sanitary and operational facilities at the CTT Dobrá for all employees working at the terminal by the end of the year.

Transshipment capacity

Two portal cranes with a capacity of 50 tons, standard-gauge tracks (1,435 mm) with a total length of 2,265 metres, broad-gauge tracks (1,520 mm) with a total length of 1,861 metres and a hybrid track for the handling of both standard-gauge and broad-gauge wagons with a length of 680 meters are operated at the terminal of an area of 100,435 m2. The terminal is also equipped with a front loader with a load capacity of 45 tonnes, which expands the possibilities of reloading and handling intermodal units.

CTT Dobrá is also fully adapted to the AEO conditions and we can store up to 1,630 TEU units in its customs area.

The current maximum transshipment capacity of the terminal is 430 TEUs in 24 hours, which represents approximately 3,200 trains per year in continuous operation. We can provide transshipment operations in the combinations track – track, track – road vehicle, road vehicle – track and also road vehicle – road vehicle. The terminal layout also enables implementing the ROLA system - i.e. the loading of trucks with trailers and semi-trailers on special low-floor freight wagons.

Development opportunities

As part of intermodal transport, today, after the repairs have been carried out, CTT Dobrá is ready to offer its customers all services related to intermodal transshipment. We transshipped our first "Chinese" train already in February. Intermodal transport was subsequently restricted mainly due to the spread of the COVID-19 pandemic. It was not until mid-September that the second one followed, confirming the feasibility of directing intermodal transport along the route through Ukraine and Slovakia. These were shipments for METRANS, a. s., from Chinese Xi'an (Xian) to the METRANS terminal in Dunajská Streda.

For CTT Dobrá and BTS, these shipments are an expression of customer confidence and also our commitment in relation to other shipments in the future.

The development potential of CTT Dobrá was determined at the very beginning. In the future, the terminal area can be enlarged with additional rail and road infrastructure, technological equipment, as well as equipment for facilities and services provided by the carrier.

BTS along with its shareholders BUDAMAR and ZSSK CARGO also cooperate closely with the Ministry of Transport and Construction of the Slovak Republic. At the international level, we jointly participate in the negotiations of the working group for combined transport and the working group for the implementation of the Memorandum of Understanding between the Slovak Republic and the PRC for the promotion of the Silk Road.

As part of our company's efforts, we also stand up for the opening of the new road border crossing Čierna - Solomonovo between Slovakia and Ukraine. The road border crossing would be an important step not only for the exploitation of the capacity of CTT Dobrá, but also for the development of the region of Dolný Zemplín. This also makes it possible to create a new industrial park in this region, and thus new job and business opportunities.

BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s., with the support of its shareholders - BUDAMAR LOGISTICS, a.s., and Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., continues to stabilise the goods flows using Slovakia's railway infrastructure by extending the portfolio of transshipment services as well as fulfilling the customer requirements actively. Entering the intermodal transport market, it has launched the third stage of modernisation of its transshipment capacities at Čierna nad Tisou, the purpose of which is to ensure the further development of the most technologically advanced railway transshipment node on the eastern border of the European Union.

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

Vlaky z Číny sa opäť objavujú v Dobrej

Prekládka kontajnerového vlaku z Číny v TKD Dobrá 18. septembra.
Transshipment of a container train from China at CTT Dobrá on 18 September.

Po dlhšej prestávke spôsobenej koronakrízou začali od septembra prichádzať na Slovensko kontajnerové vlaky z Číny. Prvý ucelený kontajnerový vlak na obnovenej linke vypravili zo Xi'An-u v centrálnej Číne 7. septembra. V termináli kombinovanej dopravy (TKD) Dobrá, ktorý patrí ZSSK CARGO a v prenájme ho má spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, preložili vlak zo širokého rozchodu na tzv. normálny 18. septembra a následne ho ZSSK CARGO prepravila do Dunajskej Stredy.

V sobotu 26. septembra pristavili do terminálu v Dobrej v poradí druhý kontajnerový vlak na obnovenej linke z čínskeho Xi'An-u, ktorý po prekládke pokračoval opäť do svojho cieľa v Dunajskej Strede.
Prevádzkovatelia vlaku, spoločnosti BEIJING TRANS EURASIA INTERNATIONAL LOGISTICS, DBO Bahnoperator a METRANS plánujú linku ďalej rozvíjať a raz týždenne vypravovať vlak z Číny aj v októbri. Cesta na Slovensko má štandardne trvať 11 dní. Vlaky sa prekladajú v termináli v Dobrej, dopravcom na území Slovenska je ZSSK CARGO. Po príchode do Dunajskej Stredy sa kontajnery už v réžii METRANS-u presúvajú na vlaky do Českej republiky, Rakúska, Maďarska alebo Nemecka.
Dôležité je, že pravidelný kontajnerový vlak sa prepravuje po trase cez Ukrajinu. Podľa vyjadrení zástupcov METRANS-u je to v súčasnosti dokonca najrýchlejšia trasa, pretože na ostatných hraniciach s EÚ dochádza k zdržaniam vlakov.

(lj)

Na oficiálnom privítaní vlaku z čínskeho mesta Xi'An v Dunajskej Strede sa 21. septembra zúčastnili predseda predstavenstva ZSSK CARGO Roman Gono, štátny tajomník ministerstva dopravy a výstavby SR Jaroslav Kmeť, veľvyslanec Číny na Slovensku Sun Lijie, generálny riaditeľ skupiny METRANS Peter Kiss a predseda pracovnej skupiny pri ministerstve dopravy pre podporu Novej hodvábnej cesty Peter Hrapko.
The official welcome of the train from the Chinese city of Xi'An in Dunajská Streda on 21 September was attended by Chairman of the Board of Directors of ZSSK CARGO Roman Gono, State Secretary of the Ministry of Transport and Construction Jaroslav Kmeť, Ambassador of China to Slovakia Sun Lijie, CEO of the METRANS Group Peter Kiss and Head of the Working Group at the Ministry of Transport for the Support of the New Silk Road Peter Hrapko.

Trains from China reappear at Dobrá

After a long break caused by the corona crisis, container trains from China have begun arriving in Slovakia since September. The first block container train was dispatched on the renewed line from Xi'An in central China on 7 September. At the combined transport terminal (CTT) Dobrá, which belongs to ZSSK CARGO and has been leased to BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, the train was transshipped from a broad gauge track to the so-called standard gauge track on 18 September and subsequently transported by ZSSK CARGO to Dunajská Streda.

On Saturday, 26 September, the second container train on the renewed line from Chinese Xi'An arrived at the terminal Dobrá. After having been transshipped, it continued its journey again to the destination in Dunajská Streda.

The train operators, BEIJING TRANS EURASIA INTERNATIONAL LOGISTICS, DBO Bahnoperator and METRANS, plan to further develop the line and send a train from China once a week in October as well. The journey to Slovakia should normally take 11 days. Trains are transshipped at the terminal Dobrá, the carrier in Slovakia is ZSSK CARGO. After arriving at Dunajská Streda, the containers are taken over and transported by METRANS trains to the Czech Republic, Austria, Hungary or Germany.
It is important that the regular container train is transported on the route through Ukraine. According to METRANS representatives, this is currently the fastest route, as there are train delays on the other EU borders.

(lj)

Mimoriadne zásielky v réžii ZSSK CARGO

Okrem bežných prepráv v kľúčových segmentoch nákladnej železničnej dopravy poskytuje ZSSK CARGO aj jednorazové alebo dočasné prepravy nezvyčajných nákladov. Vďaka svojej povahe sú tieto náklady ideálnymi pre železnicu a zaslúžia si pozornosť.

Niektoré náklady by svojimi rozmermi, hmotnosťou alebo povahou spôsobovali na cestách väčšie problémy, než tie ostatné. Preto je železnica dobrou alternatívou k tomu, aby bola zachovaná plynulosť cestnej premávky, kvalita ciest, ale zároveň sa efektívne uskutočnila pozemná preprava výnimočných nákladov. V ZSSK CARGO sa tomuto segmentu venuje špeciálny manažér pre prepravy mimoriadnych zásielok. Počas leta roku 2020 sa na slovenských železniciach vyskytlo takýchto zásielok hneď niekoľko.

Mostový tank, ktorý položil pontónový most na severovýchode Slovenska po záplavách koncom júna, priviezlo do Trebišova hnacie vozidlo radu 363. Foto: Martin Horváth.

The bridge tank, which was used to lay a pontoon bridge in the northeast of Slovakia after the floods at the end of June, was transported to Trebišov by a 363 series locomotive. Photo: Martin Horváth.

Preprava mostného tanku

V priebehu júna 2020 spadlo na Slovensku veľké množstvo zrážok. To okrem iného spôsobilo v obci Pichne v okrese Snina na východe Slovenska niekoľko záplavových vĺn, ktoré svojou silou strhli aj miestny most, ktorý spája dedinu s lokalitou, kde je areál troch firiem.

Aby sa ľudia mohli dostať do práce a bolo zabezpečené zásobovanie firiem, rozhodlo sa o osadení dočasného mosta. Na to bola povolaná armáda, ktorá potrebovala zo Serede prepraviť 36-tonový tank MT55A. Tento mostný tank slúži na prepravu, položenie a opätovné zloženie mostnej konštrukcie s dĺžkou 18 metrov.

Aby sa tank rýchlo dostal na miesto svojho určenia, prišla na pomoc ZSSK CARGO. Po nakládke mostného tanku na plošinový vozeň v stanici Sereď sa do čela jednovozového nákladného vlaku Pn 1.67531 ZSCS postavila lokomotíva 363.141, ktorá sa s týmto nákladom vydala na 450-kilometrovú cestu skrz Slovensko až do cieľovej stanice v Trebišove. Posledných 60 kilometroch prešiel tank po vlastnej osi, aby sa dostal na miesto určenia a k svojej práci na odstraňovaní škôd spôsobených povodňami.

Preprava nových jednotiek ZSSK

Medzi mimoriadne zásielky na železnici patria aj nové koľajové vozidlá. Národný železničný dopravca, spoločnosť ZSSK rozhodla o kúpe 25 nových elektrických jednotiek pre Žilinský kraj, ktoré v súčasnosti vyrába spoločnosť Škoda Transportation v spolupráci s ŽOS Trnava. Finálna montáž pridaním vložených vozňov prebieha práve v Trnave.

Prepravu jednotiek z priechodovej stanice Kúty do Trnavy cez takzvanú „hrbatú“ trať (cez Senicu nad Myjavou) taktiež zabezpečuje ZSSK CARGO.

Tak tomu bolo aj v posledný júnový deň, kedy sa čelné časti dvoch jednotiek, 661 003/803 a 004/804, prepravili spoločne s ďalšími podvozkami na vlaku vedenom lokomotívou „eso“, teda radom 363.

Viac o prepravách mimoriadnych zásielok nájdete na internete spoločnosti: www.zscargo.sk/sluzby/nakladna-zeleznicna-preprava/mimoriadne-zasielky. Pre svoj dopyt neváhajte kontaktovať Dagmar Belejovú, manažérku pre prepravu mimoriadnych zásielok.

(r)

Dôvody zaradenia zásielky medzi mimoriadne

- prekročenie nakladacej miery (zásielky svojimi rozmermi prekračujú obmedzenie nakladacej miery stanovené pre príslušnú trať),
- zásielky, ktoré vzhľadom na polohu ťažiska nákladu vyžadujú osobitné opatrenia, aby nebola ohrozená bezpečnosť prevádzky,
- zásielky, ktoré svojou dĺžkou presahujú krajnú nápravu alebo otočný čap podvozkového vozňa nad hranicu povolenú Smernicami nakladania,
- zásielky predmetov dlhých viac ako 36 m,
- železničné vozidlá na vlastných kolesách, ktoré nemajú označenie RIV alebo RIC,
- železničné vozidlá s rozchodom 1520 mm previazané na rozchod 1435 mm, a to vozne obrysu O-VM a 1-VM a vozne bez označenia MC, bez ohľadu na ich obrys (vozne bez označenia RIV a vozne, ktorých nakladacia miera je prekročená konštrukciou vozňa),
- železničné podvozkové nákladné vozne (prázdne aj naložené) so vzdialenosťou otočných čapov 19 000 mm a viac.

Zásielky áut Land Rover sú mimoriadnymi zásielkami, pretože strechy áut, ktoré sú naložené na hornej plošine, mierne presahujú nakladaciu mieru ŽSR. Vlaky z Lužianok do Belgicka chodia aktuálne viackrát za týždeň.

Shipments of Land Rover cars are special shipments because the roofs of cars loaded on the upper platform slightly exceed the ŽSR loading gauge. Trains from Lužianky to Belgium currently run several times a week.

Medzi mimoriadne zásielky patria aj nové koľajové vozidlá. Tieto čelné časti nových jednotiek pre ZSSK boli prepravené do Trnavy, kde sa vlaky kompletizujú.
Special shipments also include new rolling stock. These front parts of the new units for ZSSK were transported to Trnava, where the trains are being assembled.

Special shipments directed by ZSSK CARGO

In addition to regular shipments in the key segments of rail freight transport, ZSSK CARGO also provides one-off or temporary shipments of exceptional loads. Due to their nature, these shipments are ideal for the railways and deserve our attention.

Some loads, due to their size, weight or nature, would cause more problems on the road than others. Therefore, the railways are a good alternative maintaining the smoothness of road traffic, the quality of roads, but at the same time ensuring that the land transport of exceptional loads is efficient. At ZSSK CARGO a special manager for the transport of extraordinary shipments is in charge of this segment. During the summer of 2020 there were several such shipments on the Slovak railways.

Transport of a bridge tank

During June 2020 a large amount of precipitation fell in Slovakia. This caused, among other things, several flood waves in the village of Pichne in the district of Snina in eastern Slovakia. These flood waves also tore down the local bridge connecting the village with the location where three companies are based.
In order for people to get to work and to ensure supplies to the companies, it was decided to install a temporary bridge. For this purpose, the army was called in, but they needed to transport a 36-tonne MT55A tank from Sereď. This bridge tank is used to transport, lay and reassemble the bridge structure with a length of 18 meters.
To get the tank to its destination as soon as possible, ZSSK CARGO came to help with this. After loading the bridge tank onto a platform wagon at the Sereď station, a 363.141-series locomotive was marshalled at the head of a Pn 1.67531 ZSCS single-wagon freight train to set off with this load on a 450-kilometre journey through Slovakia to the destination station in Trebišov. The tank travelled the last 60 kilometres on its own wheels to reach its destination, where it was used to repair the damage caused by the floods.

Transport of new ZSSK rolling stock

Special shipments by rail also include new rolling stock. The national railway carrier ZSSK has decided to purchase 25 new electrical units for the Žilina region, which are currently manufactured by Škoda Transportation in cooperation with ŽOS Trnava. The final assembly by adding wagons is taking place in Trnava.
The transport of units from the border crossing station Kúty to Trnava is also provided by ZSSK CARGO via the so-called "hump" line (through Senica nad Myjavou).
This was also the case on the last day of June, when the front parts of two of the 25 units, 661 003/803 and 004/804, were transported together with other bogies on a train driven by an "ace" locomotive of the 363 series.

You can find more information about the transport of special shipments on the company's website:
https://www.zscargo.sk/en/services/rail-freight-transport/exceptional-load.
If you have any inquiries, do not hesitate to contact Mrs. Dagmar Belejová, a manager for the transport of exceptional shipments.

(r)

Reasons for classifying a shipment as special

- *exceeding the loading gauge (shipments by their dimensions exceed the loading gauge set for the railway line in question),*
- *shipments which, given the position of the centre of gravity of the load, require special measures to ensure the safety of traffic is not endangered,*
- *shipments the length of which exceeds the outermost axle or bogie pivot above the limit permitted by the Loading Directives,*
- *shipments of items longer than 36 m,*
- *railway vehicles on their own wheels which do not bear the RIV or RIC marking,*
- *railway vehicles with a gauge of 1,520 mm adapted to a gauge of 1,435 mm, namely O-VM and 1-VM gauge wagons and wagons without MC marking, regardless of their gauge (wagons without RIV marking and wagons whose loading gauge is exceeded by the wagon construction),*
- *railway bogie wagons (empty and loaded) with a pivot distance of 19,000 mm or more.*

Východ Slovenska v pohybe

Dve obce na Slovensku – Stožok neďaleko Zvolena a Kapušany pri Prešove spájajú pravidelné ucelené nákladné vlaky vedené lokomotívami ZSSK CARGO. Zákazníkom je jediná slovenská rafinéria, Slovnaft. Hoci sídli v hlavnom meste, obce Stožok aj Kapušany sú významnými bodmi na jej distribučnej mape pohonných hmôt, keďže sú dvomi z piatich distribučných skladov dcérskej firmy tejto rafinérie - Zväzu pre skladovanie zásob, a. s.

Terminál Stožok je súčasťou produktovodného systému, ktorým sa zabezpečuje distribúcia motorových palív na Slovensku. Tu však potrubný systém vedúci z bratislavskej rafinérie končí. Pre zásobenie východného Slovenska pohonnými hmotami nastupujú dieselové rušne ZSSK CARGO. Každý deň sa do čela 24 plne ložených vozňov s palivami postaví dvojica dieselových lokomotív. Vlak s označením Pn 51300 prekoná 250 kilometrov prevažne neelektrifikovanej trasy prechádzajúc Lučencom, okolím Slovenského krasu, metropolami východu Košice aj Prešov, aby svoju cestu nakoniec ukončil na vlečke ďalšieho z terminálov v Kapušanoch pri Prešove. Po prečerpaní do autocisterien sa pohonné hmoty rozvážajú ďalej na čerpacie stanice a k iným odberateľom, aby nikomu pri cestách po východe Slovenska nedošlo palivo.

To, aby východ krajiny zostal v pohybe, zabezpečujú rôzne typy rušňov. Do čela nezávislej trakcie sa na prvej časti cesty postavia lokomotívy radu 736, 746 alebo 751/752. Po tom, čo im loženú súpravu pristaví do stanice posunovacia lokomotíva z vlečky Slovnaftu v Stožku, sa spriahnuté do dvojíc vydávajú na cestu, obklopené pahorkatinou okolia Detvy. Čaká ich náročná cesta, ktorá sa vinie Podpoľaním, Novohradom a Gemerom. Tento „južný ťah“ je alternatívou k severnej elektrifikovanej trase spájajúcej západ krajiny s východom. Sklonovo najnáročnejší je však samotný začiatok tejto trasy. Obe lokomotívy musia byť po rozbehu zo Stožku v plnom nasadení. Už v neďalekej stanici Kriváň ich čaká 14-kilometrový úsek s priemerným stúpaním 18 promile až do stanice Lovinobaňa. S 1780 tonovým vlakom benzínu a nafty je to riadna fuška.

Po zostupe k Lučencu už môžu na rovinatých úsekoch rušňovodiči rozbehnúť stroje naplno, kým sa im do cesty nepostaví druhá výzva tejto trasy – Slovenský kras. Pre motoristov je Jablonovské sedlo známejšie skôr pod názvom Soroška. Pre svoje stúpania spôsobuje dopravné problémy najmä v zime a tak je už dlhodobo v pláne vybudovať cestný tunel popod toto sedlo v Národnom parku Slovenský kras. Železnice

tento problém nepoznajú už od roku 1955, kedy bol vybudovaný viac než trojkilometrový Jablonovský tunel, tretí najdlhší železničný tunel na Slovensku. Na jeho druhom konci sa otvárajú rovinaté úseky juhovýchodne od Košíc a zvolenské dieselové lokomotívy čaká posledných 50 kilometrov do železničného uzlu v Haniske pri Košiciach.

Napojenie na elektrifikovaný úsek v tejto stanici umožňuje vymeniť motorové lokomotívy za ekologickejšie, elektrické. Lokomotívy radu 131 prezývané „dvojičky“ potiahnu cisternový vlak plný palív nasledujúcich 50 kilometrov cez obe najväčšie mestá východného Slovenska.

V Prešove sa do finále tejto „štafety“ opäť postaví motorová trakcia – rušne radu 742 či 752 z miestneho depa. Ich krátka, desaťkilometrová cesta do Kapušian pri Prešove je záverom celej prepravy pred pristavením naložených vozňov k prečerpaniu a následnej distribúcii po cestách k niektorej z čerpacích staníc na východe Slovenska.

Na spiatočnú cestu sa cisternové vozne radu Zaes a Zas vydávajú prázdne. Ich každodenná trasa prekonáva mestské uzly, tunely aj stúpania, aby predĺžila produktovod zo stredu Slovenska železnicou až na východ. ZSSK CARGO tak napomáha udržať východ Slovenska v pohybe.

(r)
Foto: Nikolaj ŠERŠEŇ

Eastern Slovakia in motion

Two municipalities in Slovakia - Stožok near Zvolen and Kapušany near Prešov are connected by regular block freight trains pulled by ZSSK CARGO locomotives. The customer is Slovnaft, the only Slovak refinery. Although it is located in the capital city, both Stožok and Kapušany are important points on its fuel distribution map, as there are two of the five distribution warehouses of the refinery's subsidiary Zväz pre skladovanie zásob, a. s.

The Stožok terminal is part of the product pipeline system which ensures the distribution of motor fuels in Slovakia. However, the pipeline system leading from the Bratislava refinery ends here. ZSSK CARGO diesel locomotives are used to supply eastern Slovakia with fuels. Every day a pair of diesel locomotives stand at the head of 24 wagons fully loaded with fuels. A train bearing the designation Pn 51300 travels 250 kilometres on mostly non-electrified route passing through Lučenec, around the Slovak Karst, the metropolises of eastern Slovakia Košice and Prešov to finally end its journey on the siding track of another terminal in Kapušany near Prešov. After being pumped into tank trucks, fuels are further distributed to petrol stations and other customers so that no one runs out of fuel when travelling in eastern Slovakia.

Different types of locomotives are used to keep the east of the country in motion. The locomotives of the 736, 746 or 751/752 series stand at the head of the independent traction on the first part of the journey. After a loaded train set is positioned for them by a shunting locomotive from the Slovnaft siding track in Stožok, they, being coupled to form twin-unit locomotives, set off on a journey surrounded by the hills around Detva. A challenging journey awaits them, winding through Podpoľanie, Novohrad and Gemer. This "southern route" is an alternative to the northern electrified railway line connecting the west of the country with its east. The very beginning of this route has the steepest gradient. Both locomotives must be running at full power after departing from Stožok. Already in the nearby station Kriváň, a 14-kilometre route section awaits them with an average gradient of 18 per mille to the Lovinobaňa station. With a 1,780-tonne train carrying petrol and diesel, it is really a tough job.

After descending to Lučenec, drivers can set the engines at full speed on the flat route sections until the second challenge of this route - the Slovak Karst – stands in their way. For motorists, Jablonovské sedlo is better known as Soroška. Due to its ascents, it causes traffic problems especially in winter, and so it has long been planned to build a road tunnel under this mountain saddle in the Slovak Karst National Park. This has been no problem for the railways since 1955, when the more than three-kilometre Jablonov tunnel was built, which is the third longest railway tunnel in Slovakia. At its other end, flat route sections south-east of Košice open up and the last 50 kilometres leading to the railway node in Haniska pri Košiciach await the Zvolen diesel locomotives.

The connection to the electrified section at this station makes it possible to replace the diesel locomotives with more environmentally friendly electric ones. The 131-series locomotives, nicknamed the "twins", hauls a tanker train full of fuels for the next 50 kilometres through the two largest cities in eastern Slovakia.

In Prešov, the 742 or 752-series diesel locomotives from the local depot are then used for the final stage of this "relay". Their short ten-kilometre journey to Kapušany near Prešov is the end of the entire route before the loaded wagons are positioned for pumping the fuel into tank trucks that subsequently distribute it to some of the petrol stations in eastern Slovakia.

The Zaes and Zas-series tank wagons travel empty on the return journey. Their daily route crosses city nodes, tunnels and ascents to extend the product pipeline from central to eastern Slovakia by rail. ZSSK CARGO thus helps to keep the east of Slovakia in motion.

(r)
Photo: Nikolaj ŠERŠEŇ

Nové rušne 712 na technologický posun

Aj napriek náročnej situácii získala ZSSK CARGO v tomto roku štyri nové posunovacie rušne radu 712 na technologický posun na pracoviská údržby a opráv ŽKV. Výhod majú tieto dieselelektrické rušne 712.2 niekoľko a návratnosť investície je maximálne do piatich rokov. Jeden rušeň už slúži v Haniske pri Košiciach, dva sú v Čiernej nad Tisou a štvrtý posunuje v Bratislave na Východnom.

Všetky okná sú z bezpečnostných skiel. Vstupné dvere sú po bokoch v zadnej polovici kabíny. Pod prednými oknami sa nachádza obojsmerný riadiaci pult. A priečne je v kabíne uložený jednostranný riadiaci pult s ovládacími a oznamovacími prvkami.
All windows are made of safety glass. The front doors are on the sides in the rear half of the cab. Below the front windows is a two-way control panel. And there is a one-sided control panel with controls and signalling elements installed transversely in the cabin..

Realizácii projektu predchádzali náročné prípravy, ktoré na úseku služieb železničných koľajových vozidiel zvládli v stanovenom termíne. **– Nové posunovacie rušne sú jedným z krokov k modernizovaniu parku hnacích koľajových vozidiel a prispeli nielen k ekonomicky výhodnejšiemu posunu, ale aj k väčšiemu komfortu pre rušňovodiča,** - informoval Ľubomír Kuťka, riaditeľ úseku služieb ŽKV a člen predstavenstva ZSSK CARGO. Taktiež dodal, že rušne sú vybavené teplovzdušným vykurovacím agregátom, klimatizáciou a automatickými spriahadlami na oboch čelách, čo výrazne prispieva k zvýšenému komfortu a výraznému zlepšeniu pracovných podmienok prevádzky a obsluhy rušňa.

Pripomenul, že jednou z podmienok návrhu a riešenia modernizácie rušňa radu 710 na 712.2, ktorú realizovali v ŽOS Zvolen bolo, aby prevádzkové a údržbové vlastnosti a parametre vozidla boli lepšie ako u pôvodného vozidla radu 710.

Dieselelektrický rušeň radu 712.2 je trojnápravový rušeň s elektrickým striedavo-jednosmerným prenosom výkonu so skupinovým pohonom všetkých náprav pomocou kĺbových hriadeľov od trakčného elektromotora. Vznikol z rušňa radu 710 výmenou hnacieho dieselagregátu za naftový motor Caterpillar s výkonom 328 kW a alternátor SKD.

Nová nadstavba je uložená na pôvodnom ráme a pojazde rušňa 710. Rušeň 712.2 je kapotový rušeň s excentricky uloženou kabínou. Kabína je celozvarovanej konštrukcie s bočnými otvárateľnými oknami. Veľkosť okien v kabíne si pochvaľujú najmä rušňovodiči, keďže poskytujú výborný výhľad. **- Zmodernizované rušne sú určené pre ľahký a stredne ťažký posun na vlečkách a v koľajových obvodoch rušňových a vozňových dep s rozchodom 1 435 mm a s maximálnou rýchlosťou 40 km za hodinu,** - spresnil využitie rušňov Andrej Slávik, riaditeľ sekcie údržby a opráv ŽKV.

(sch)

Zmodernizované rušne 712 slúžia na ľahký a stredne ťažký posun v obvode dep a vlečiek.
The modernised 712-series locomotives are designed for low to moderately demanding shunting operations on the sidings and in the track circuits of depots.

Jeden z dodaných rušňov už slúži na posune v Haniske pri Košiciach.
One of the supplied locomotives has already been deployed for shunting operations at Haniska pri Košiciach..

New 712-series locomotives for shunting technology operations

Despite the difficult situation, ZSSK CARGO has acquired this year four new 712-series shunting locomotives for shunting technology operations at the rolling stock maintenance and repair workplaces. These 712.2-series diesel-electric locomotives have several advantages and the return on investment is no more than five years. One locomotive has already been deployed at Haniska pri Košiciach, two locomotives at Čierna nad Tisou and the fourth one has been used for shunting operations at the Bratislava východ station.

The implementation of the project was preceded by demanding preparations which were successfully accomplished by the Rolling Stock Services Division within the set deadline. ***– The new shunting locomotives are one of the steps towards the modernisation of the rolling stock and have contributed not only to more cost-effective shunting operations, but also to greater comfort for the driver,*** *- informed Ľubomír Kuťka, Director of the Rolling Stock Services Division and Member of the BoD of ZSSK CARGO. He also added that the locomotives are equipped with a hot air heating unit, air conditioning and automatic couplings on both front ends, which significantly contributes to increasing comfort and improving the working conditions for the operation of the locomotives.*

He reminded that one of the conditions for the design and implementation of the modernisation of a 710-series locomotive to a 712.2-series locomotive, which had been carried out at ŽOS Zvolen, was that the operating and maintenance properties and parameters of the locomotive should be better than in the original 710-series locomotive.

The diesel electric locomotive of the 712.2 series is a three-axle locomotive with electric alternating-unidirectional power transmission with the group drive of all axles by means of articulated shafts from the traction electric motor. It was remade from the 710 series locomotive by replacing the diesel drive unit with a Caterpillar diesel engine with an output of 328 kW and a SKD alternator.

The new superstructure is laid on the original frame and wheelsets of the 710-series locomotive. The 712.2 locomotive is a hood unite-style locomotive with an eccentrically mounted cab. The cab is of all-welded construction with side opening windows. The size of the cab windows affording an excellent view is particularly appreciated by the drivers. ***- The modernised locomotives are designed for low to moderately demanding shunting operations on the sidings and in the track circuits of locomotive and wagon depots with a gauge of 1,435 mm and a maximum speed of 40 km per hour,*** *- explained Andrej Slávik, Director of the Rolling Stock Maintenance and Repairs Section, with regard to locations in which the locomotives can be deployed.*

(sch)

Zvyšujeme portfólio ponúkaných služieb

Zaobstaraním nového vyvažovacieho zariadenia sa zvýšila konkurencieschopnosť pri získavaní opráv.
The acquisition of a new balancing device increased the competitiveness in gaining orders.

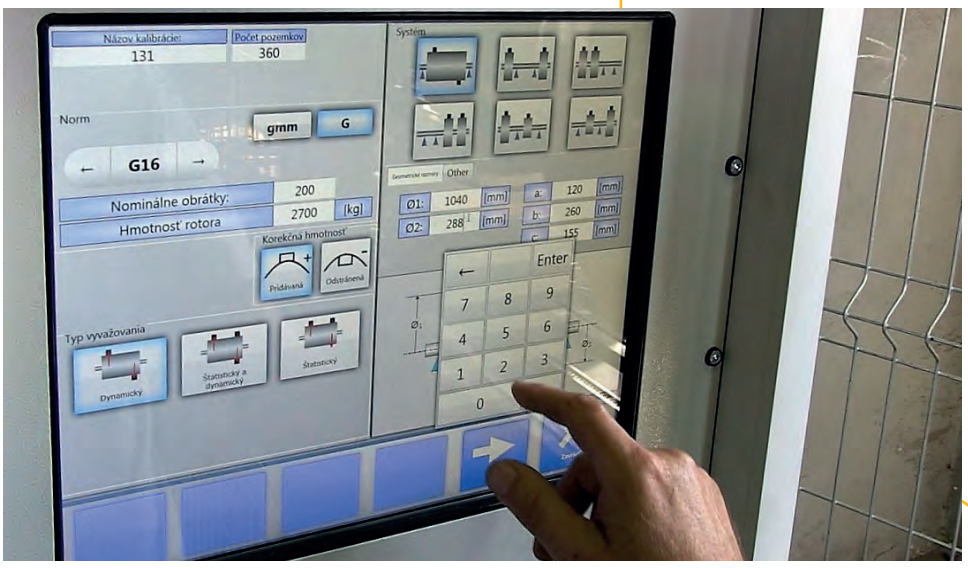
Vyššia konkurencieschopnosť pri získavaní opráv a rozšírenie portfólia ponúkaných služieb, to boli dôvody zaobstarania nového vyvažovacieho zariadenia. Rovnako, ako znižovanie nákladov za služby od externých dodávateľov. Začiatkom tohto roka sa dodaním vyvažovacieho zariadenia CMT 5000 H2W naplnil dlhodobý zámer na úseku služieb železničných koľajových vozidiel.

Vyvažovacie zariadenie je jedinečné svojho druhu v ZSSK CARGO a je umiestnené v rušňovom depe Spišská Nová Ves, v dielni pre hlavné opravy rušňov, kde sa vykonáva činnosť vyvažovania dvojkolesí po výmene obručí. Rušňové depo tak získalo na atraktivite pri ponúkaných službách údržby a opráv najmä do externého prostredia. Zariadenie bolo uvedené do prevádzky o čosi neskôr ako sa pôvodne plánovalo. Dôvodom boli pandemické opatrenia a potrebná účasť dodávateľa zo zahraničia nielen na montáži, ale aj na školeniach zamestnancov, ktorí budú stroj obsluhovať. **– Začiatkom leta sa nám podarilo zariadenie namontovať, uviesť do prevádzkyschopného stavu a vyškoliť zamestnancov, ktorí na ňom budú pracovať,** - informoval prednosta košického strediska údržby a opráv ŽKV Henrich Horváth. Vyvažovanie dvojkolesí pre koľajové vozidlá po opravách je prvoradou funkciou tohto stroja. **- Ďalšou dôležitou funkciou je vyvažovanie rotorov, ventilátorových a kompresorových motorov typu A, 7A a 11A, trakčných motorov rady TE 005 a 015 po opravách. Tieto činnosti sa budú vykonávať pre ostatné rušňové depá ako i pre tretích dopravcov v prípade externých zákaziek. Zariadenie využijeme aj na vyváženie ventilátorov chladenia trakčných motorov, chladenia rozjazdových a trakčných odporníkov rušňov elektrickej a motorovej trakcie,** - vymenoval a špecifikoval aj ďalšie funkcie a využitie stroja H. Horváth.

Trvalá kalibrácia a vysoko kvalitné komponenty tohto stroja potvrdzujú výnosnú investíciu. Stroj je testovaný podľa ISO 2953 a dodaný bol s certifikovaným bezpečnostným krytom. Pre jednoduchšiu inštaláciu dvojkolesí do vyvažovacieho zariadenia je potrebné zabezpečiť ešte hydraulickú plošinu, ktorú však zatiaľ v depe nemajú.

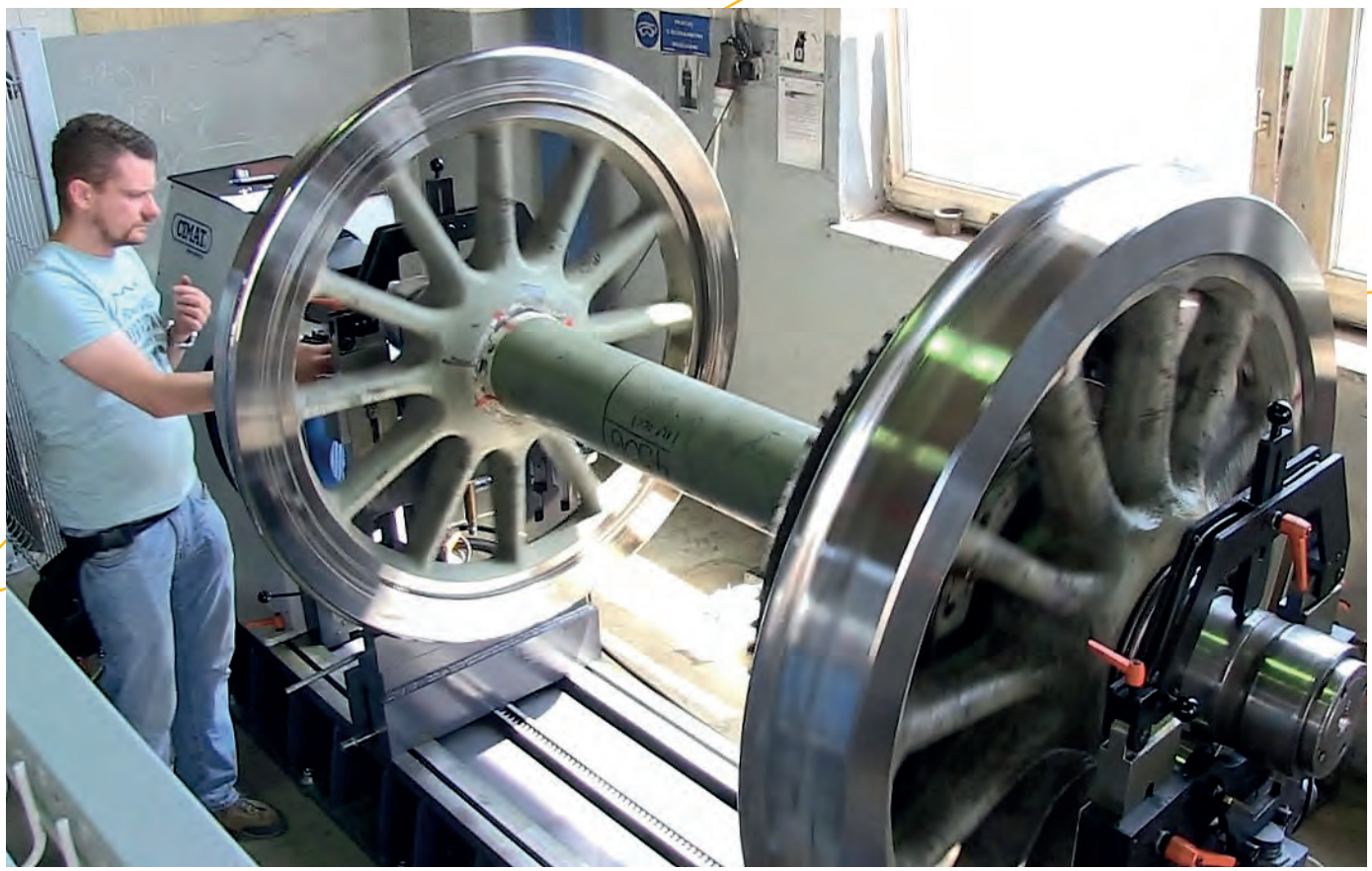
Jednotlivé činnosti vyvažovacieho stroja majú dosah aj na zvýšenie kvality ďalších činností. Napríklad pri hlavných opravách a prehliadkach hlavných celkov v údržbových cykloch podľa udržiavacieho predpisu elektrických a motorových rušňov sa dosiahne zvýšenie kvality opráv točivých strojov a dvojkolí kontrolou „hádzavosti“. Tým sa zlepší spoľahlivosť a predĺži životnosť jednotlivých točivých strojov.

- Získaním technológie a zariadenia na vyvažovanie sa zvyšuje naša konkurencieschopnosť pri získavaní zákaziek, - doplnil informácie Ľubomír Kuťka, riaditeľ úseku služieb ŽKV a člen predstavenstva. Zároveň sa naplnil aj zámer úseku služieb ŽKV, ktorým je znižovanie nákladov pri opravách rušňov za služby od externých dodávateľov.



Vyvažovaním dvojkolí sa dosiahne zvýšenie kvality opráv točivých strojov.
Balancing of wheelsets will increase the quality of repairs of rotating machines.

Dana SCHWARTZOVÁ
Foto: autorka a Vladimír OLŠAVSKÝ



Vyvažovacie zariadenie je jedinečné svojho druhu v ZSSK CARGO a je umiestnené v rušňovom depe Spišská Nová Ves.
The balancing machine is unique of its kind at ZSSK CARGO and is located in the Spišská Nová Ves locomotive depot.

We are broadening our portfolio of services

Greater competitiveness in obtaining orders for repairs, the expansion of the services portfolio as well as reducing the costs of services from external suppliers were the reasons for the acquisition of a new balancing machine. By delivering of the CMT 5000 H2W balancing machine at the beginning of this year a long-term intention of the Rolling Stock Services Division was fulfilled.

The balancing machine is unique of its kind at ZSSK CARGO and is located in the Spišská Nová Ves locomotive depot, in the workshop for main repairs of locomotives where the balancing of wheelsets after exchange of hoops is carried out. The locomotive depot has thus become more attractive in terms of the repair and maintenance services offered, especially for the external environment. The machine was put into operation slightly behind the scheduled date. The reason was pandemic measures and the necessary participation of a supplier from abroad not only in the assembly, but also in the training of employees who will operate the machine.

– At the beginning of the summer, we managed to install the machine, put it into operation and train the employees who will work on it, *- informed Henrich Horváth, the Head of the Rolling Stock Maintenance and Repair Centre in Košice. Balancing the wheelsets of rolling stock after repairs is the primary function of this machine.* ***- Another important function is the balancing of rotors, fan and compressor motors of the types A, 7A and 11A, traction motors of the TE 005 and 015 series after repairs. These activities will be performed for other locomotive depots as well as for other carriers in the case of external orders. We will also use the machine to balance fans for cooling traction motors, cooling the starting and traction resistors of electric and motor traction locomotives,*** *- added Mr. Horváth, specifying the other functions and uses of the machine.*

Permanent calibration and high-quality components of this machine confirm this is a profitable investment. The machine is tested according to the standard ISO 2953 and was delivered with certified safety shield. For easier installation of wheelsets in the balancing device, it is necessary to provide a hydraulic platform which is still missing in the depot.

The individual features of the balancing machine also have an impact on increasing the quality of other services. For example, in the case of main repairs and inspections of main units in maintenance period according to the regulation for maintenance of electric and motor locomotives the quality of repairs of rotating machines and wheelsets by control of "wobbling" will increase. Thanks to that the reliability will be improved and service life of the individual rotating machines will be extended.

- By acquiring the balancing technology and equipment, we have increased our competitiveness in gaining orders, *- added Ľubomír Kuťka, Director of the Rolling Stock Services Division and Member of the Board of Directors. At the same time, the goal of the Rolling Stock Services Division, which is to reduce the costs of repairs of locomotives for services from external suppliers, have been fulfilled.*

Dana SCHWARTZOVÁ
Photo: author and Vladimír OLŠAVSKÝ

Kniha a retro jazda venovaná dvojičkám

Elektrické lokomotívy radu E 479.1

Martin Tomko (v strede) pokrstil knihu o elektrických lokomotívach radu E 479.1, ktorej vydanie jej autor Martin Žabka s kolektívom, načasovali práve k 40. výročiu dvojičiek. Vpravo František Svetkovský, ktorý slávnostné podujatie otvoril a v úvodnom príhovore spomenul niekoľko faktov o jubilejných rušňoch a ľuďoch v RD Spišská Nová Ves.

Martin Tomko (middle) christened the book about electric locomotives of the E 479.1 series, the publication of which was planned by its author Martin Žabka and his team just for the 40th anniversary of the twins. On the right, František Svetkovský, who opened the event and mentioned in his introductory speech some facts about the jubilee locomotives and people at the Spišská Nová Ves locomotive depot.

Dvojičkám alebo rušňom radu 131 takmer nikto inak nepovie ako spišské. Spišské preto, lebo práve v rušňovom depe Spišská Nová Ves začala ich púť na Slovensku. Martin Tomko bol v depe pod Tatrami prednostom v 80-tych rokoch. A vďaka nemu sú rušne na Slovensku a práve na Spiši. Ten je ich domovom už 40 rokov.

Päťdesiat týchto jedinečných zdvojených rušňov vozí rôzny náklad, i keď začínali predovšetkým s rudou. A tá nemohla chýbať ani pri krste knihy s názvom Elektrické lokomotívy řady E 479.1 od autora Martina Žabku. Rudnými peletkami uviedol bývalý prednosta Martin Tomko túto zaujímavú knihu do života na podujatí venovanom práve štyridsiatinám tohto radu rušňov posledný septembrový víkend v Spišskej Novej Vsi.

Vo Východnej mal rušeň 131 svoj fototermín.

In Východná, a 131-series locomotive had its own photo session.

Autor knihy Elektrické lokomotívy řady E 479.1 Martin Žabka v Spišskej Novej Vsi.

Author of the book Electric locomotives of the E 479.1 series Martin Žabka in Spišská Nová Ves.

Štyridsať rokov histórie päťdesiatich lokomotív radu 131 sú v knihe Martina Žabku obsiahnuté na 416 stranách a na zhruba 480 obrázkoch. Autor s kolektívom podrobne približuje vznik, dodávku, prevádzku, rekonštrukcie ale aj technický popis a mnohé ďalšie zaujímavosti týchto unikátnych strojov. Po štyroch desaťročiach náročnej prevádzky si stále pevne drží popredné miesto v nákladnej doprave na slovenských tratiach elektrizovaných jednosmernou trakčnou sústavou.

V knihe Martina Žabku nechýba ani autentické rozprávanie pamätníkov a pracovníkov spišskonovoveského depa. Mnohí z nich sa stretli na septembrovej oslave v Spišskej Novej Vsi venovanej stotridsaťjednotkám. Krst knihy, výstava historických aj tých moderných ruš-

ňov a mimoriadna jazda na trase Spišská nová ves – Východná boli aj za nepriaznivého počasia lákadlom pre železničných priaznivcov. Dvojička v pôvodnom retro nátere bola v čele vlaku, ktorý tentoraz neviezol náklad, ale ľudí. A nielen po trati, ale aj v cieľovej stanici Východná bol rušeň v hľadáčiku desiatok fotografov.

- Dnešný deň je pre mnohých, najmä starších a bývalých zamestnancov depa, výnimočným, keďže sa podarilo stretnúť a pospomínať na začiatky a život na dvojičkách, - skonštatoval na septembrovej akcii František Svetkovský, bývalý riaditeľ sekcie riadenia prevádzky a trakcie, ktorý bol jedným z jej organizátorov.

Informácie o knihách vydavateľstva Krokodýl a ich predaji získate na mailovej adrese nakladatelstvi-krokodyl@email.cz.

Dana SCHWARTZOVÁ
Foto: autorka

A book and a retro ride dedicated to twins

E 479.1-series electric locomotives

Twins or locomotives of the 131 series will hardly be called anything other than Spiš ones. Spiš locomotives because the locomotive depot Spišská Nová Ves is the place where their pilgrimage in Slovakia began. Martin Tomko was a stationmaster in the depot under the Tatras in the 80s. And thanks to him, the locomotives are in Slovakia, right in the region of Spiš. It has been their home for 40 years.

Fifty such unique twin-unit locomotives carry various loads, although they started mainly with ore. And that could not be missing even at a book launch party held for the book entitled Electric locomotives of the E 479.1 series, the author of which is Martin Žabka. With ore pellets, former stationmaster Martin Tomko brought this interesting book to life at an event dedicated to the fortieth anniversary of this series of locomotives at the last weekend of September in Spišská Nová Ves.

Forty years of the history of the fifty 131-series locomotives are contained in Martin Žabka's book on 416 pages and in approximately 480 pictures. The author along with his team recount the details of the origin, delivery, operation, reconstruction, as well as the technical description and many other interesting features of these unique engines. After four decades of tough operation, they still firmly hold a prominent position in rail freight on the Slovak railway lines electrified by a one-way traction system.

The book by Martin Žabka also includes authentic narrations by former and current workers of the Spišská Nová Ves depot. Many of them met at the September anniversary celebrations in Spišská Nová Ves, which were dedicated to the 131-series locomotives. A book launch, exhibition of both historical and modern locomotives and an extraordinary ride on the route Spišská Nová Ves - Východná were an attraction for railway fans even in bad weather. A twin-unit locomotive in the original retro paint was at the head of a train which this time was not carrying cargo, but people. Not only along the line, but also at the destination station Východná, there were tens of photographers eager to take photos of the locomotive.

- Today is a special day for many, especially older and former depot employees, as they had an opportunity to meet together and recollect the beginnings and life on the twins, *- stated at the September event František Svetkovský, the former director of the operations and traction management section, who was one of its organisers.*

Information about books from the publishing house Krokodýl and their sales can be obtained at its e-mail address nakladatelstvi-krokodyl@email.cz.

ZSSK CARGO
spoločná cesta k úspechu

SKÚSTE TO PO ŽELEZNICI!

Máte tovar, ktorý potrebujete prepraviť?
Ak ešte váhate, či vyskúšať železničnú prepravu, ukážeme vám, že to nie je vôbec zložité!
Pozrite sa na konkrétne kroky a postup objednania si prepráv ZSSK CARGO.

Na našej webovej stránke www.zscargo.sk nájdete kontakty na obchodných manažérov:
www.zscargo.sk/kontakty/obchodni-manazeri
Neváhajte ich so svojimi požiadavkami osloviť.

Podľa prepravovanej komodity alebo regiónu pošlete požiadavku na železničnú prepravu. Je možné si, samozrejme, dohodnúť aj osobné stretnutie. Obchodný manažér vypracuje cenovú kalkuláciu a prepravné podmienky. V prípade akceptovania cenovej ponuky a prepravných podmienok pripravíme v krátkom čase zmluvu a preprava sa môže realizovať.

Žiaden náklad pre nás nie je príliš ťažký, žiaden región nedosiahnuteľný, žiaden vagón zanedbateľný. Vagón po vagóne tvoríme ekologickejšiu budúcnosť. Pridajte sa k nám na spoločnú cestu k úspechu.

www.zscargo.sk