

BUSINESS



*Ak nestíhneme teraz naskočiť do európskeho vlaku,
tak sa nám to nepodarí vôbec*

We need systematic state support in the key areas

*Od pieskov na Záhorí k skleneným fľašiam na Považí
From sands in Záhorie to glass bottles in Považie*

*Tablety pre rušňovodičov sa osvedčili
Tablets for drivers proved helpful*

Editoriál / Editorial



Vážení obchodní partneri,

oživenie – to je slovo, ktoré nám príde na um pri hodnotení železničného prepravného trhu za obdobie prvých ôsmich mesiacov tohto roka. Konečne prepravy pre hutníctvo dosahujú úroveň spred niekoľkých rokov.

ZSSK CARGO je závislá na stave a vývoji hutníctva na Slovensku a v okolitých krajinách, prepravy pre uvedený sektor sa dlhodobo pohybujú na úrovni dvoch tretín celkových objemov našej spoločnosti. Preto veľmi výrazne počítujeme akýkoľvek výkyv na svetových trhoch s oceľou. V uplynulých rokoch európske oceliarne trápil prebytok lacnej čínskej ocele na európskych trhoch, kam Čína presmerovala časť svojej produkcie v dôsledku obchodnej vojny medzi USA a Čínou. Tieto problémy boli následne ešte znásobené celosvetovou pandémiou nákazy COVID-19. To prinieslo v roku 2020 medziročný pokles hutníckej produkcie v EÚ o 22 percent, čo predstavovalo

asi 36 miliónov ton. Približne od jesene minulého roka vzrástla domáca spotreba ocele v Číne natol'ko, že európske hutníctvo sa mohlo znova nadýchnuť. A táto situácia pretrváva aj v tomto roku, čo sa priaznivo prejavuje na výkonoch ZSSK CARGO. Dokedy však? To je otázka, na ktorú dnes nevie nikto odpovedať.

Oživenie trhu sa prejavuje všeobecným rastom dopytu. A ten priniesol pri viačerých komodítach enormný nárast cien. S touto skutočnosťou sa vyrovnávame všetci, naši zákazníci, aj my, železniční dopravcovia. Vstupy navyšujú v podstate všetci dodávatelia. Trápi nás najmä dramatický medziročný nárast nákladov na trakčnú energiu, ktorú sme mali ešte na tento rok zakontrahovanú za výrazne výhodnejších podmienok. Sme spoločnosťou, ktorá musí spĺňať základné ekonomicke pravidlá, preto budeme musieť rast vstupných nákladov eliminovať jednako hľadaním vhodných interných riešení, jednak úpravou realizačných cien za prepravu.

Oživenie železničnej nákladnej prepravy je okrem iného cieľom dopravnej politiky Európskej komisie. V rámci EÚ sa očakáva prechod značnej časti tovarových tokov, najmä na dlhšie vzdialenosť, z cesty na železnici. A to v záujme udržateľnosti nákladnej dopravy a ekológie. Bez príslušných opatrení jednotlivých členských štátov to však nepôjde. Viaceré európske krajin už podnikajú kroky vedúce k podpore intermodálnych prepráv, systému jednotlivých vozňových zásielok a podobne.

Aj naša spoločnosť má záujem na plnení stanovených cieľov schválenej dopravnej politiky, ako aj environmentálnych cieľov, a preto verím, že nájdeme spolu s našim akcionárom také vhodné riešenia, aby deklarované ciele nezostali len na papieri.

Jaroslav DANÍŠKA
podpredseda predstavenstva
a riaditeľ úseku obchodu ZSSK CARGO

Dear business partners,

recovery – this is the word that comes to mind when assessing the rail freight market for the first eight months of this year. Ultimately, metallurgical shipments have reached the level as was a few years ago.

ZSSK CARGO is reliant on the condition and development of metallurgical industry in Slovakia and the surrounding countries; shipments for this sector have long been accounting for two thirds of the total transport volumes of our company. Therefore, we feel any fluctuations in global steel markets very strongly. In recent years, European steel plants were plagued by an oversupply of cheap Chinese steel in European markets, where China relocated part of its production as a result of the US-China trade war. These problems were subsequently multiplied by the global COVID-19 pandemic. This resulted in a 22% decrease in metallurgical production in the EU on a year-over-year basis in 2020, amounting to nearly 36 million tonnes. Since about last autumn, domestic steel consumption in China has risen so much that European metallurgy has been able to breathe again. And this situation persists this year as well, which has a positive effect on the volumes of goods transported by ZSSK CARGO. But how long? This is a question that no one can answer today.

The market recovery is reflected in a general increase in demand. And this has brought an enormous rise in prices for several commodities. All of us, i.e. both our customers and we, the railway undertakings, have to cope with this. Inputs are being increased by virtually all suppliers. We are particularly

worried about the dramatic year-over-year increase in the cost of traction energy, which we had contracted for this year under significantly more favourable conditions. Being a company that must meet the basic economic rules, we will have to eliminate the growth of input costs by both looking for suitable internal solutions and adjusting the prices at which shipments are made.

The revitalisation of rail freight is, inter alia, one of the goals of the European Commission's transport policy. A significant part of flows of goods, especially over long distances, is expected to shift from road to rail within the EU. And this is for the sake of the sustainability of freight transport and ecology. However, this will not be possible without appropriate action by individual Member States. Several European countries have been already taking steps to promote intermodal transport, the system of single wagon loads, etc. Our company also aims to meet the goals set in the adopted transport policy as well as the environmental goals, and, therefore, I believe that we and our shareholder will find such suitable solutions as to prevent the declared goals from remaining just on paper.

Jaroslav DANÍŠKA
Vice Chairman of BoD
and Director of the Trade Division of ZSSK CARGO

Ak nestihнемe teraz naskočiť do európskeho vlaku, tak sa nám to nepodarí vôbec	4
We need systematic state support in the key areas	
Úspešné zavŕšenie projektu TAF TSI na informačné systémy	7
Successful completion of the TAF TSI project for information systems	
Dýcha sa ľahšie, ale nezažívame konjunktúru	8
We can breathe easier, but with no boom being experienced	
Jednotlivé vozňové zásielky potrebujú podporu ako inde v Európe	10
Single wagon loads need support as elsewhere in Europe	
Ministerstvo dopravy finišuje s koncepciou rozvoja intermodálnej dopravy	12
The Ministry of Transport is finalising the concept of the development of intermodal transport	
Väčšia pružnosť pri prenájme vozňov	14
Greater flexibility in the lease of wagons	
Rudné vlaky ďahajú viac vozňov	16
Heavy ore trains pull more wagons	
Tablety pre rušnovodičov sa osvedčili	17
Tablets for drivers proved helpful	
Od pieskov na Záhorí k skleneným fľašiam na Považí	18
From sands in Záhorie to glass bottles in Považie	
Progresívny prístup k poskytovaniu služieb prekládky	20
Progressive approach to the provision of transshipment services	
Európsky expres na Slovensku	24
Connecting Europe Express in Slovakia	
Zmeny v oblasti ECM s novými pravidlami	26
Changes in the ECM area with new rules	
RockTainery nahradili klasické výsypné vozne	29
RockTainers have replaced conventional discharging wagons	

Ak nestihneme teraz naskočiť do európskeho vlaku, tak sa nám to nepodarí vôbec

Pod vplyvom hutníckej recesie a pandemických obmedzení ZSSK CARGO strácala v ostatných dvoch rokoch najziskovejšiu časť svojho portfólia – zákazky na prepravy na dlhé trasy, v ktorých dosahovala profit. V rukách jej naopak ostali ekonomicky a technologicky najnáročnejšie jednotlivé vozňové zásielky, vysoké poplatky za využívanie železničnej infraštruktúry, neprehľadné a vysoké účty za energie a nevyčaňanie zamestnanci. Aj to boli témy rozhovoru s Romanom Gonom, predsedom predstavenstva a riaditeľom úseku generálneho riaditeľa.

Zdalo by sa, že to najťažšie obdobie má firma za sebou. Ako by ste zhodnotili posledné dva roky?

Po veľmi ťažkom období hutníckej recesie a neskôr pandémie sme si museli všetci vyhŕnúť rukávy. Výsledky sa dostavili, za čo chceme našim ľuďom podčakovať. Tohtoročný máj a nasledujúce mesiace priniesli zvýšené objemy prepráv, s nádejou na ďalšie zlepšenie. Naozaj ide o potešiteľné čísla a už niekoľko mesiacov po sebe prekráčujeme plán a objemy prepráv držime na predkrízových číslach. Zastavili sme hromadné prepúšťanie a naopak prijímame nových zamestnancov. Spomeniame aj ozdravný plán, ktorý sme prijali a môžem skonštatovať, že ZSSK CARGO v ozdravovaní začala od seba. Detailne sme sa pozreli na štruktúru nákladov a keďže hlavný náklad takmer 100 miliónov eur tvorili osobné náklady, museli sme optimalizovať. Najprv to boli sociálne programy pre zamestnancov v dôchodkovom veku, ktorým sme ako motiváciu odísť ponúkli peniaze navyše. Hoci sme koncom minulého roka museli pristúpiť k hromadnému prepúšťaniu, zvládli sme to a môžem konštatovať, že formou nepopolárneho hromadného prepúšťania skončila pracovný pomer len menšia časť - menej ako 400 zamestnancov. Redukovali sme systematicky na všetkých úrovniach, od robotníkov, cez administratívnu, až po manažment. Zamýšľaný stav približne 4400 ľudí firma už dosiahla.

V optimalizácii nákladov však už narážame na svoje limity, keďže naša spoločnosť nie je nviazaná na štátny rozpočet, nedostávame okrem zľavy za dopravnú cestu žiadnu podporu ani dotáciu. Ako to už dávno zistili vo vyspelých krajinách, v klúčových oblastiach, tých technologickej a teda aj nákladovo najnáročnejších ako sú jednotlivé vozňové zásielky, sa bez podpory štátu nezaobídeme.

Už sme spomenuli, že jednotlivé vozňové zásielky sú ekonomicky aj technologický náročné, takže mali by byť podporované štátom?

Jednotlivými vozňovými zásielkami (JVZ) ročne prepravíme asi 6 až 7 miliónov ton tovaru. Na každej tone pritom dve eurá strácame. Súkromní železniční dopravcovia sa do tohto biznisu nehrnú. Ak by s ním prestala aj ZSSK CARGO, tento tovar by sa presunul na cesty. Previezť taký objem by si vyziadalo stovky tisíc jazd kamiónov ročne. A pozor, raz toľko, ak prirátame aj jazdy naprázdno pri pristavovaní vozidiel na nakladku.

JVZ by sa mali brať ako výkon vo verejnom záujme, tak ako je to v záhraničí. Štát by mal k tejto najekologickejšej forme prepravy motivoval. Napríklad navrhnutý zákazníkom, že ak tovar prepravia po železnici, dostanú dotáciu. Štát sa bude musieť rozhodnúť rýchlo, či chce túto formu prepráv zachovať a teda systémovo ju podporiť. Inak nie je udržateľná. V neposlednom rade práve jednotlivé zásielky zamestnávajú veľkú časť, teda tisíce zamestnancov našej firmy a ich zrušenie by znamenalo pripraviť ich o prácu. Už dnes patríme k svetovým raritám, keď na Slovensku sa po ceste prepraví päťnásobne viac tovarov ako po železnici, pričom železnica má jednoznačne najnižšiu uhlíkovú stopu a teda

o dopade na životné prostredie a zdravie obyvateľstva asi netreba ani hovoriť.

Zanedbaný stav železničnej infraštruktúry na Slovensku je už alarmujúci, avšak poplatky za jej využívanie sú stále pomerne vysoké. Pomohla by nižšia cena?

Sieť slovenských železníc je rozvetvená, no faktom je, že chátra a jazda ňou napriek tomu nie je lacná. Každý kilometer tratí je spoplatnený – podobne ako diaľnice a cesty prej triedy. S tým rozdielom, že na železnici nespoplatnené úseky sú nepoznávateľné. Sú to stovky až tisíce eur, ktoré platíme za každý jeden vlak. Štát systém pre všetkých železničných dopravcov dotuje sumou 22,5 miliónov eur ročne, ktorou kompenzuje časť nákladov dopravcov za použitie železničnej infraštruktúry. Mohlo by sa to zdať dosť, avšak po zarátaní tejto zľavy je výsledný poplatok na úrovni cca dvoch eur za vlakový kilometer, ktorý je vysoký bežným štandardom v krajinách EÚ. To je pritom čiastka, na ktorej sú susedné krajinu ešte pred zarátaním akejkoľvek zľavy. Výška zľavy však nezohľadňuje celkový výkon realizovaný po železnici v danom roku. Po vyčerpaní tejto zľavy stúpne poplatok v priemere na štyri eurá za vlakový kilometr a to je vysoko nad vyspelými zapadnými krajinami, čím sa stávame nekonkurenčeschopní.

Aj napriek tomu že sa výrazne čerpáme z uvedenej zľavy, aj po jej odrátaní len naša spoločnosť zaplatí dvojmiestnu sumu v miliónoch eur za používanie železničnej infraštruktúry. Kvalita tratí však túto cenu zdaleka neodráža. Sú úseky, kde sa ide 30-kilometrovou rýchlosťou, čo je neakceptovateľné. Zákazník radšej prepraví tovar kamiónom za deň či za dva, než by mal čakať niekolko dní na železničnú prepravu len v rámci Slovenska. Vysoká cena za zlé trate spôsobuje, že Slovensko sa stáva na prepravej železničnej mape, žiaľ, čiernom dierou. Tovar z východu nás obchádzza cez Poľsko a Maďarsko, kde sa železnice tešia okrem ľahšieho rovinatého terénu aj násobne vyšej finančnej podpore. Európska komisia v pandemickej kríze dokonca povolila úplne upustiť od týchto poplatkov. Kým Nemecko a Rakúsko tak spravili garantované na niekolko rokov, Slovensko z poplatkov za železnicu ani nezľavilo.

O tom, že dopravcovia by mohli ušetriť na trakčnej elektrine, sa hovorí už roky. Existujú prepočty, kolko by sa dalo ušetriť?

Elektrina je významou položkou nákladov. Jazdí na ňu väčšina využívajúcich rušňov, je ekologickejšia a doteraz bola lacnejšia ako nafta. Napriek spotrebe asi 170 tisíc megawattodín ročne si naša firma dodávateľa tejto klúčovej komodity nemôže vysútažiť. Elektrinu pre všetkých dopravcov nakupuje správca infraštruktúry Železnice SR.

ZSSK CARGO zaplatila za trakčnú elektrinu v roku 2019 spolu 27 miliónov eur. Za rok 2020 sme kvôli poklesu výkonov mali nižšiu spotrebú a teda aj nižšie náklady na elektrinu a to 22,3 miliónov eur. Avšak teraz pri astronomicky rastúcich cenách elektriny predpokladáme, že za ňu v roku 2022 zaplatíme o 15 miliónov eur medziročne viac, a to sú fakt extrémne obrovské náklady. Ak by sme z toho ušetrili len zopár percent, tak by to boli milióny. Navyše, firma v skutočnosti platí viac, než reálne minie, keďže všetci dopravcovia na železnici na Slovensku platia na základe odhadanej spotreby vypočítanej podľa vzorca, nie na základe zmeranej spotreby ako každý iný odberateľ. Jednoducho, ani v 21. storočí elektromery ešte na slovenské železnice nedorazili. ŽSR argumentujú vysokými nákladmi na ich obstaranie ako distribútora elektriny. Dokonca sú návrhy, že si merače obstaráme a zaplatíme sami, keďže prepočty naznačujú, že naša úspora by bola rádovo v miliónoch eur.



Naďale, na rozdiel od susedov, doma platíme v elektrine aj tarify v zahraničí neznáme. Len tarifa za prevádzkovanie systému nás vyjde ročne na päť miliónov. A opäť, kým súkromnému priemyslu štát nezriedka nákup elektriny dotuje desiatkami miliónov, železnice ju nakupujú za trhové ceny.

Ozdravný plán na hľadanie možností ušetrenia nákladov je akcionárovi predstavený, rovnako ako plánované investície. Budú sa realizovať?

Ako železničný dopravca hľadáme možnosti ako ušetriť náklady a ako zefektívniť fungovanie do budúcnia. Ako aspoň čiastočne zbaviť firmu historickej závislosti od hutníckeho priemyslu.

Najpotrebnejšie rozhodnutia sú však podmienené vôľou na systémovú zmenu samotného akcionára. Ministerstvo dopravy pozná náš ozdravný plán od minulého roku veľmi dobre. Dovolím si pripomenúť, že na

základe nezávislých štúdií z vyspelej Európy každé euro investované do železníc sa štátu časom trojnásobne vráti, a to tým, že štát nebude musieť v budúcnosti vynakladať zdroje na tzv. negatívne externality - generované napríklad cestnou dopravou. A hoci nie všetky potrebné zmeny možno zrealizovať ihneď či v plnej miere, v kontexte udalostí posledných rokov sa už na ich odštartovanie kráti čas. Použijem metaforu, ak nestihнемe na Slovensku naskočiť do európskeho vlaku, ktorý už teraz stojí asi na jednej z posledných zastávok, tak už sa nám to nepodarí vôbec a dôsledky si momentálne nikto nevie ani predstaviť.

**Ďakujeme za rozhovor.
Dana SCHWARTZOVÁ**

We need systematic state support in the key areas

Under the influence of the metallurgical recession and pandemic restrictions, ZSSK CARGO has lost the most profitable part of its portfolio in the past two years – contracts for long-distance, profitable shipments. On the contrary, economically and technologically most demanding single wagon load shipments, high charges for the use of railway infrastructure, non-transparent and high energy bills and unused employees have remained in its hands. These were also the topics discussed during the interview with Roman Gono, Chairman of the Board of Directors and Director of the CEO's Division.

The company could seem to have experienced and overcome the most difficult period, how would you evaluate the past two years? After the very difficult period of metallurgical recession and later the pandemic, we all had to roll up our sleeves. The results have come, for which I want to thank our people. Last May and the following months have brought increased transport volumes with prospects for further improvement. These are indeed figures that make us pleased, and we have been exceeding the plan and keeping the transport volumes at the pre-crisis level for several consecutive months. We have stopped mass redundancies and, on the contrary, we are hiring new employees. Let me also mention the recovery plan that we have adopted and I can say that ZSSK CARGO has start-

ed the recovery process from itself. We looked in detail at the cost structure, and since the main cost of almost EUR 100 million was personnel expenses, we had to undergo an optimisation process. We reduced the headcount systematically at all levels, from workers through administrative staff to the management. The company has already reached the planned headcount of approximately 4,400 persons. However, we are already reaching our limits in cost optimisation. As already discovered in developed countries, in the key areas which include the most technologically demanding and therefore also the most cost-intensive segments, such as single wagon load shipments, we cannot do without state support.

We have already mentioned that single wagon load shipments are economically and technologically demanding, so should they be supported by the state?

We transport about 6 to 7 million tonnes of goods annually by single wagon load (SWL) shipments. At the same time, we lose two euros on each tonne. Private rail carriers are not eager to engage in this kind of business. If ZSSK CARGO also ceased doing this business, those goods would move to roads. It would require hundreds of thousands of truck journeys a year to transport such a volume. And it should be noted their number would double if we add empty journeys when bringing vehicles for loading.

SWL shipments should be taken as a service in the public interest, as is the case abroad. The state should foster this most environmentally friendly form of transport. For example, it should encourage customers to transport goods by rail to receive a subsidy. The state will have to decide quickly whether it wants to maintain this form of transport and thus systematically support it. Otherwise it is not sustainable. Last but not least, single wagon load shipments employ a large part, i.e. thousands of employees of our company, and their cancellation would mean depriving them of their jobs. We are today one of the world's rarities, as in Slovakia five times more goods are transported by road than by rail, while the railways unequivocally have the lowest carbon footprint and, therefore, there is no need to talk about the impact on the environment and the health of the population.

The poor condition of the railway infrastructure in Slovakia is already alarming, but the charges for its use are still relatively high. Would a lower price help?

The Slovak rail network is quite branched, but the fact is that although its condition is deteriorating, its use is still not cheap. Every kilometre of railway lines is subject to payment of a charge - similarly as motorways and first class roads. With the difference that the system does not recognise free-of-charge sections on the railways. It is hundreds to thousands of euros that we pay for each train. The state subsidises the system for all rail carriers with an amount of EUR 22.5 million per year, which partly compensates for the costs expended by carriers to have the use of railway infrastructure. It might seem enough, but after including this discount, the resulting charge is around two euros per train-kilometre, which is, however, a common standard in the EU countries. This is the amount which the neighbouring countries reach yet before any discount is included. However, the amount of the discount does not take into account the total volume of goods transported by rail in the given year. Once this discount is exhausted, the charge will increase on average to four euros per train-kilometre, which highly exceeds the charges in developed western countries, thus making us uncompetitive.

Despite using this discount and even after deducting it, ZSSK CARGO pays a double-digit amount in millions of euros for the use of railway infrastructure. The quality of railway lines does not reflect this price at all. There are sections where you travel at a speed of 30 kilometres per hour, which is unacceptable. The customer would

rather transport the goods by truck in one or two days than have to wait a few days for rail transport only within Slovakia. Unfortunately, the high price for poor railway lines makes Slovakia a black hole on the rail transport map. Goods coming from the east bypass us through Poland and Hungary, where the railways enjoy not only much flatter terrain but also many times higher financial support. In the pandemic crisis, the European Commission has even allowed these charges to be cancelled entirely. While Germany and Austria have done so for a guaranteed period of several years, Slovakia has not even reduced its rail charges.

It has been said for years that carriers could save on electricity. Are there any calculations saying how much could be saved on traction energy?

Electricity is a significant cost item. Most of the used locomotives run on it, it is more environmentally friendly and so far it has been cheaper than diesel. Despite consuming about 170,000 megawatt hours a year, our company cannot select a supplier of this key commodity in a tender process. Electricity is purchased for all carriers by the infrastructure manager ŽSR.

ZSSK CARGO paid EUR 27 million for traction electricity in 2019. In 2020, due to a decrease in transport volumes, we had lower consumption and thus lower electricity costs, namely EUR 22.3 million. However, now, with astronomically rising electricity prices, we assume that in 2022 we will pay EUR 15 million more on a year-over-year basis, and these are really extremely huge costs. If we only saved a few per cent of these costs, it would be millions. Besides, the company actually pays more than it actually spends, as all rail carriers in Slovakia pay on the basis of estimated consumption calculated according to a formula, not on the basis of measured consumption like any other customer. Simply put, though it is the 21st century, electricity meters have not yet reached the Slovak railways. What is more, unlike our neighbours, we also pay tariffs in electricity at home - which is something that is not known abroad. The tariff for operating the system alone costs us five million a year. And again, while the state often pays tens of millions euros to subsidise the private industry's purchase of electricity, the railways buy it at market prices.

Both the recovery plan for finding cost-saving options and the planned investments have been presented to the shareholder. Will they be realised?

As a railway carrier, we are looking for ways to save costs and make operations more cost-efficient in the future, and ways how to rid the company of its historical dependence on the metallurgical industry at least partially.

However, the most necessary decisions are conditional upon the will of the shareholder itself to make a systematic change. The Ministry of Transport has known our recovery plan very well since last year. Let me remind you that, based on independent studies from developed Europe, every euro invested in the railways will return to the state three times over time, as the state will not have to spend future funds on the so-called negative externalities - generated, for example, by road transport. And although not all the necessary changes can be implemented immediately or in full, in the context of the events of recent years, the time for starting them is getting shorter. I will use the metaphor that if Slovakia does not manage to jump on the European train, which is already now standing at one of the last stops, then we will not be able to do it at all and no one can even imagine the consequences at the moment.

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

Úspešné zavŕšenie projektu TAF TSI na informačné systémy

Vďaka projektu telematickej interoperability informačného systému pre podporu prevádzky (ISP) a vlakového dispečerského systému (VDS) sa ZSSK CARGO podarilo v roku 2019 zaviesť elektronický nákladný list vo vnútroštátnej preprave, či v roku 2020 implementovať aplikácie do tabletov pre rušnovodičov.

Začiatkom júla Európska agentúra pre klímu, infraštruktúru a životné prostredie CINEA (European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency) odsúhlasila pre ZSSK CARGO ostatnú časť 1,375 milióna eur na projekt telematickej interoperability systémov ISP a VDS, ktorý sa realizoval od roku 2017. Rozpočet projektu bol 3,137 milióna eur, suma nenávratného príspevku z fondov EÚ, Nástroja na prepájanie Európy CEF, dosiahla 2,7 milióna eur.

Technická časť projektu bola ukončená minulý rok, v ostatných mesiacoch sa ešte riešili administratívne náležitosti. Schválením záverečnej správy a odsúhlasením poslednej časti zo strany agentúry CINEA je projekt zlepšenia interoperability dvoch kľúčových informačných systémov – ISP a VDS ukončený.

Celý projekt mal päť častí, tzv. aktivít. V prvých dvoch prípravných sa spravil technický popis a definoval spoločný formát pre dátu, projekt sa napojil na spoločné komunikačné rozhranie, databázy informácií a podobne. Pri ďalších troch aktivitách tím už implementoval predpísané pravidlá pre výmenu údajov nákladného listu, pohyb vozňa, prevádzkových údajov koľajových vozidiel, jazdu vlaku, zostavu vlaku a ďalšie náležitosti. - Išlo o to, aby sme naše informačné systémy a výstupy z nich takpovediac harmonizovali so štandardmi v Európe, resp. tými, ktoré definovali pracovné skupiny najskôr pod záštitou Medzinárodnej železničnej únie (UIC) a následne Že-

lezničnej agentúry Európskej únie (ERA). A tiež aby sme pokročili v digitalizácii prepájacieho procesu, - uvádza vedúci tímu ISP zo sekcie informačných a komunikačných technológií Peter Ihnát. Vďaka tomu sa napríklad podarilo v roku 2019 zaviesť elektronický nákladný list vo vnútroštátnej preprave, ale aj v roku 2020 implementovať aplikácie do tabletov pre rušnovodičov.

Technické špecifikácie interoperability majú zmysel, ak ich budú rešpektovať a implementovať všetci v Európe. Problémom železníc v Európe sú rôzne systémy na národných úrovniach, čo sa týka nie len informačných systémov, ale aj techniky, technológie a predpisov. Postupne sa národné rozdiely zjednocujú a smeruje to k čoraz jednoduchšej spolupráci správcov infraštruktúry, dopravcov, operátorov, špedítérov či logistických spoločností.

- Pri pohľade späť bolo na projekte najťažšie paradoxne verejné obstarávanie na dodávateľa aplikácií a nových funkcionálit informačných systémov, - hodnotí Peter Ihnát. Žiadosť o nenávratný finančný príspevok ZSSK CARGO podala vo februári 2016, v auguste 2016 - vtedy ešte agentúra INEA, zaslala jeho kladné hodnotenie. Finálna zmluva sa podpisovala v októbri. Prvým krokom bol výber dodávateľa, čo bola nesmierne dôležitá úloha v celom procese. Jednak verejné obstarávanie muselo splniť prísné kritériá, jednak bolo nevyhnutné získať spoľahlivého a kompetentného partnera. Navýše dovtedajší dodávateelia mali autorské práva na zdrojové kódy a riešenia aplikácií, čo bolo potrebné v súčasných podkladoch zohľadniť.

Ladislav JANDOŠEK

Successful completion of the TAF TSI project for information systems

Thanks to the project of telematics interoperability of the Operations Information System (OIS) and the Train Dispatching System (TDS), ZSSK CARGO managed to introduce an electronic consignment note in national transport in 2019 and to implement applications in tablets for drivers in 2020, respectively.

At the beginning of July, the European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) approved the remaining amount of EUR 1.375 million for ZSSK CARGO for the OIS and TDS telematics interoperability project, which had been implemented since 2017. The project budget was EUR 3.137 million, while the amount of the non-repayable contribution from EU funds, the Connecting Europe Facility (CEF), reached EUR 2.7 million.

The technical part of the project was completed last year, with administrative requirements being addressed in recent months. With the adoption of the final report and the approval of the last amount by the CINEA, the project aimed at improving the interoperability of the two key information systems, i.e. OIS and TDS, was completed.

The whole project was comprised of five parts, the so-called activities. As part of the first two preparatory activities, a technical description was made and a common format for data was defined, and the project was connected to a common communication interface, information

databases, etc. Within the other three activities, the team already implemented the defined requirements for consignment note data, wagon movement, rolling stock operating data, train running, train composition, and other requirements. - The aim was, so to speak, to align our information systems and their outputs with the standards in Europe or those defined by the working groups first under the auspices of the International Union of Railways (UIC) and subsequently of the European Union Agency for Railway (ERA). And also to make progress in the digitisation of the transport process, - says Peter Ihnát, the OIS team leader from the Information and Communication Technologies Section. Thanks to this, for example, it was possible to introduce an electronic consignment note in domestic transport in 2019, but also to implement applications in tablets for drivers in 2020.

Technical interoperability specifications make sense if they are respected and implemented by all stakeholders in Europe. The problem of the railways in Europe is the varying systems at national level, not only as to information systems, but also equipment, technology and regulations. Gradually, national differences are being unified with a view to simplifying the cooperation between infrastructure managers, carriers, operators, freight forwarders and logistics companies.

Ladislav JANDOŠEK

Dýcha sa ľahšie, ale nezažívame konjunktúru

Približne pred rokom sme na tomto mieste boli nútenci konštatovať ohľadom prepráv ZSSK CARGO mimoriadne nepriaznivé fakty. Tie boli spôsobené predovšetkým poklesom výkonov hutníctva na Slovensku a okolitých krajinách v dôsledku prebytku lacnej čínskej ocele na svetových a európskych trhoch, ako aj celosvetovou pandémiou. Čo sa za rok zmenilo?

Za obdobie od januára do augusta 2021 ZSSK CARGO prepárvila takmer 21,1 milióna ton tovaru, čo medziročne predstavuje nárast o 4,4 milióna ton. Je zrejmé, že v tomto roku sa firme dýcha lepšie, avšak to neznamená, že je všetko v poriadku. Celosvetová pandémia ešte nie je ukončená, ale jej dopad na ekonomiku, a tým aj na železničnú nákladnú dopravu už nie je taký silný ako minulý rok, keď mnohí naši významní zákazníci museli značne obmedziť, ba až prerušiť výrobu. Oveľa výraznejšie sa však na výkonoch spoločnosti prejavujú zmeny vo vývoji svetového hutníctva. Čína ako krajina s 56-percentným podielom na celosvetovej výrobe surovej ocele zaznamenáva zvýšenú domácu spotrebú ocele, čo má za následok na jednej strane pokles čínskeho exportu, na druhej strane zvýšenie produkcie ostatných oceliarov. A to pocítujeme aj na Slovensku. Zatiaľ čo za prvých osem mesiacov roka 2020 ZSSK CARGO realizovala 10,3 milióna ton prepráv súvisiacich s hutníctvom, v porovnatelnom období tohto roka to bolo 14,4 milióna ton.

Úspešné obchodné aktivity

Navýšenie prepráv však nevzniklo len z dôvodu oživenia trhu, ale je aj výsledkom úspešných obchodných aktivít našej spoločnosti.

Dôsledkom toho je napríklad získanie prepráv automobilov od konkurenčných železničných dopravcov, v spolupráci s DB Cargo vytvorenie novej trasy uceleného vlaku pre navýšenie exportu hutníckej produkcie do Nemecka a Francúzska, nový tranzit kovov z Ukrajiny do Španielska, vývoz oceľových brám do Poľska a Rakúska a ďalšie prepravy.

Taktiež pokračujeme v spolupráci so zákazníkom v úspešnom projekte vnútrostátnych i dovozových prepráv dreva pre slovenský drevospracujúci priemysel, pri ktorých spoločne zabezpečujeme zvoz jednotlivých zásielok do vybraných staníc zhromažďovania, kde sa z týchto vozňov zostavujú súpravy, tie následne pokračujú k prijímateľovi ako ucelený vlak. Podobne realizujeme prepravy dreva formou ucelených vlakov s využitím medziskladu, v ktorom zákazník sústreduje drevo zveznené z atrakčného obvodu cestnými vozidlami. Za prvých osem mesiacov roku 2021 sme zatiaľ v rámci uvedeného projektu odviezli viac ako 120 zostavených ucelených vlakov. V tejto spolupráci vidíme veľký potenciál a vnímame ju ako jednu z ciest k zachovaniu systému jednotlivých vozňových zásielok (JVZ) pri udržateľných nákladoch.

Záujem štátu o železnici musí byť trvalý

Práve oblasť JVZ je jednou z klúčových, ktorú je potrebné riešiť. Systém prepravy jednotlivých vozňových zásielok je technicko – technologicky, personálne a teda aj ekonomicky najnáročnejší spôsob prepravy tovaru po železnici. Preto najmä západné krajinu ho v uplynulých rokoch výrazne obmedzili, prípadne až úplne zrušili, avšak v súčasnosti čoraz viac štátov (Európsku komisiu nevynímajúc) si



uvedomuje dôležitosť a environmentálny charakter železničnej nákladnej dopravy a pristupuje k systémovej podpore tohto segmentu. Na Slovensku, žiaľ, zatiaľ takáto podpora absentuje a obávame sa, že bez nej sa pri súčasnom raste vstupných nákladov stane preprava tzv. jednotliviek neudržateľná.

Podobná situácia nastala aj pri intermodálnych prepravách. ZSSK CARGO hľadá riešenia pre ich podporu, zmenili sme nájomcu TKD Dobrá, zmenil sme cenové hladiny, ale to je stále málo. Okolité štátu podporujú intermodálne prepravy, investujú do rozvoja infraštruktúry, budovania terminálov, pretože v tejto oblasti vidia budúcnosť. Hodvábna cesta funguje, prepravné toky z Ázie do Európy prúdia, avšak Slovensko obchádzajú.

Či už ide o jednotlivé vozňové zásielky alebo intermodálne prepravy, chceme ich na železnici zachovať, pretože tam patria. Bez podpory zo strany štátu, aby sme spoločne dokázali plniť zámery dopravnej politiky nielen Slovenska, ale aj EÚ, to však nepôjde.

Obchodná politika na rok 2022

Celkovo sa za osem mesiacov zatiaľ rok 2021 vyvíja pomerne pozitívne, celoročný objem prepravy očakáva ZSSK CARGO na úrovni viac ako 31 milióna ton. Vzhľadom na vysokú závislosť na hutníctve však stále musíme mať na zreteli riziko možného opäťovného presmerovania lacnej čínskej ocele z domáceho trhu do sveta i do Európy, čo by

sa prejavilo na prepravnom trhu opäť veľmi nepriaznivo. ZSSK CARGO je obchodnou spoločnosťou a musí dodržiavať základné ekonomicke pravidlá. V priebehu tohto roka sme všetci vystavení tlaku rastu nákladov zo strany dodávateľov, najmä v oblasti energií. Tento nárast, bohužiaľ, bude musieť naša firma premietnuť aj do realizačných cien za prepravu. Pri ich stanovení budeme naďalej zohľadňovať garanciu objemu tovaru, disponibilitu požadovaného radu vozňa, možnosti využitia alternatívneho radu vozňa, čas obehu vozňa, dodatočné objemy tovaru, prepravnú vzdialenosť, vlastníctvo vozňa a podobne.

Pri konkrétnych prepravách ponúkame možnosť poskytovania globálnych cien za celú prepravnú cestu. Stále rozvíjame formy spolupráce s inými železničnými operátormi za podmienky jej výhodnosti pre všetky zúčastnené strany. Len maximálne aktívnym prístupom a aplikáciou všetkých uvedených obchodných opatrení dokážeme poskytovať konkurencieschopné služby za udržateľné ceny a splniť náročné prepravné požiadavky našich zákazníkov.

Jaroslav DANIŠKA

podpredseda predstavenstva a riaditeľ úseku obchodu
Ilustračné foto: Natanael Tóth

We can breathe easier, but with no boom being experienced

About a year ago, we were forced to state here extremely unfavourable facts about ZSSK CARGO shipments. These mainly resulted from a decline in metallurgical production in Slovakia and the surrounding countries due to an oversupply of cheap Chinese steel on the global and European markets, as well as from the global pandemic. What has changed in a year?

From January to August 2021, ZSSK CARGO transported almost 21.1 million tonnes of goods, which represents a year-over-year increase of 4.4 million tonnes. Obviously, the company can breathe easier this year, but that does not mean that everything is all right. The global pandemic is not over yet, but its impact on the economy, and thus on rail freight, is not so strong as last year, when many of our major customers had to significantly restrict or even suspend their production. However, changes in the development of metallurgy in the world have a much more pronounced effect on the company's performance. As a country with a 56-per cent share in global crude steel production, China is experiencing increased domestic steel consumption, resulting in a decline in Chinese exports on the one hand, and an increase in the production of other steel plants on the other. And we feel that in Slovakia as well. While in the first eight months of 2020 ZSSK CARGO transported 10.3 million tonnes of goods related to metallurgy, in the comparable period of this year it was 14.4 million tonnes.

Successful business activities

However, the increase in shipments was not only due to the market recovery, but is also the result of our company's successful business activities. The results are, for example, recovering car shipments from competing railway carriers, creating in cooperation with DB Cargo a new block train route to increase exports of metallurgical products to Germany and France, new transit of metals from Ukraine to Spain, exports of steel slabs to Poland and Austria, and other shipments.

We also continue to cooperate with our customer in the implementation of a successful project concerning domestic shipments and imports of timber for the Slovak wood processing industry, where we jointly ensure the transport of single wagon loads to selected collection stations, where train sets are assembled from these wagons, which are then

headed to the consignee as a block train. Similarly, we carry out the transport of timber by means of block trains with the use of an intermediate storage facility in which the customer gathers timber transported from the attraction circuit by road vehicles. In the first eight months of 2021, we transported more than 120 block trains formed as part of this project. We see great potential in this cooperation and perceive it as one of the ways to maintain the system of single wagon loads at sustainable costs.

Business policy for 2022

In general, the first eight months of 2021 turned out to be relatively positive, ZSSK CARGO expects a full-year transport volume of more than 31 million tonnes. However, given our high dependence on the metallurgical industry, we must still bear in mind the risk of possible re-diversion of cheap Chinese steel from the domestic market to the world and to Europe, which would again have a very unfavourable effect on the transport market.

ZSSK CARGO is a business company and must adhere to basic economic rules. During this year, we are all under pressure due to rising costs on the part of suppliers, especially in the energy sector. Unfortunately, our company will also have to reflect this increase in the transport realisation prices. When setting them, we will continue taking into account 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 stakeholders. Only through the most active approach and application of all the above business measures can we provide competitive services at sustainable prices and meet the demanding transport requirements of our customers.

Jaroslav Daniška

Vice Chairman of BoD and Director of the Trade Division

Jednotlivé vozňové zásielky potrebujú štátnu podporu

ZSSK CARGO je jediným dopravcom na Slovensku, ktorý zabezpečuje celosieťovo prepravu jednotlivých vozňových zásielok (JVZ). Ročne prepraví v tomto systéme okolo 7 miliónov ton tovaru.

Pri priemernej hmotnosti 17,4 ton nákladu naloženého na kamión sa prepravou JVZ zabráni, predovšetkým na cestách 2. až 3. triedy, realizácii asi 400 tisíc jázd nákladných áut v loženom stave ročne. To pri spätnom vyťažení 60% predstavuje asi 640 tisíc jázd nákladných áut ročne.

Segment JVZ, ktorý na seba viaže okolo 2 200 zamestnancov, 180 rušnov a 4 500 nákladných vozňov, je pre svoju špecifickosť tvorby prepravnej záťaže technologicky, organizačne, personálne a kapacitne náročnejší v porovnaní s prepravou ucelených vlakov.

Prepravy JVZ ako systém generujú pre ZSSK CARGO stratu. V minulosti bolo možné vo väčšej miere využívať synergie prepráv JVZ a ucelených vlakov, tieto efekty sú v súčasnosti oveľa nižšie. Po liberalizácii železničného prepravného trhu vstúpili do hry noví dopravcovia, ktorí

a relačných vlakov, ďalej dotácia pre pokrytie strát z titulu dlhšieho obehu vozňov počas prepravy systémom JVZ, tretím opatrením je potreba garancie zľavy za použitie železničnej infraštruktúry počas celého roka a napokon ide o zavedenie povinnosti investorov pri budovaní nových priemyselných investícií ako priemyselné parky, či výrobné podniky v blízkosti železničnej infraštruktúry zriaďať železničnú vlečku.

Dotácia na nákup rušňov

V rámci systému JVZ musí dopravca nevyhnutne využívať aj rušne nezávislej trakcie, teda motorové rušne, a to jednak pre jazdu manipulačných vlakov, posun a obsluhu manipulačných miest, ktoré nie sú pod trolejovým vedením, jednak pre vozbu relačných vlakov medzi zriaďovacími stanicami na neelektrifikovaných tratiach.

ZSSK CARGO disponuje rušňami značne zastaralými, ktoré majú vysokú spotrebu pohonných hmôt. Pre porovnanie, priemerný vek rušnov motorovej trakcie radu 742 je 39 rokov, radu 751 až 52 ro-



prepravujú v zásade len lukratívne ucelené vlaky. To znamená, že po diel nákladovo náročných prepráv JVZ na výkonoch ZSSK CARGO sa zvyšuje. Situáciu neprospevajú ani opakujúce sa poklesy, resp. kolísania prepráv ucelených vlakov z dôvodu hospodárskej a finančnej krízy, recesie v hutníctve, celosvetovej pandémie.

Návrhy opatrení

ZSSK CARGO predložila v priebehu tohto roka ministerstvu dopravy návrhy opatrení, ktoré by umožnili realizovať udržateľným spôsobom prepravy jednotlivých vozňových zásielok. Tieto opatrenia sa týkajú železničnej nákladnej dopravy ako celku, nemajú byť teda vyhradené pre štátneho dopravcu. Transparentne by sa o podporu, resp. finančné prostriedky mohli uchádzať všetci dopravcovia, ktorí by splnili podmienky pre ich pridelenie.

Navrhnuté oblasti podpory vychádzajú z pravidiel, ktoré sa uplatňujú vo viacerých členských štátoch Európskej únie. V zásade sú to štyri oblasti: investícia, resp. dotácia na nákup moderných dieselových rušnov viazaných na posun v staniciach a vozbu manipulačných

kov. Z technického hľadiska sú používané rušne nespoľahlivé, vyžadujú vysokú prevádzkovú a opravárensú zálohu a predstavujú pre ZSSK CARGO značnú nákladovú záťaž. Získanie nových moderných motorových rušňov by prinieslo zníženie potrebných prevádzkových a opravárenských záloh, a teda aj výrazné zníženie nákladov na systém JVZ.

Dlhší obeh vozňov

ZSSK CARGO, ako jediný dopravca v SR realizujúci prepravy systémom JVZ, využíva nákladné vozne, z ktorých väčšinu si prenajíma. Hodnota prenájmu je v trhovej výške, ktorá zodpovedná využívaniu vozňov na prepravy ucelených vlakov, t. j. technologicky jednoduchých a rýchlych prepráv s krátkou dobou obehu vozňa. Ako sme už uviedli, prepravy JVZ sú z technologických dôvodov náročnejšie na čas kvôli zhromažďovaniu, posunu, prepravám viacerými manipulačnými a relačnými vlakmi, preto doba obehu týchto vozňov je značne vyššia. To vlastne znamená, že vozne môžu byť naložené, a teda môžu zarábať výrazne menej než vozne v ucelených vlakoch. Navý-

šenie nákladového zaťaženia z titulu dlhšieho obehu vozňov oproti uceleným vlakom predstavuje asi dve eurá na tonu prepraveného tovaru. Je pravda, že jednotlivé vozňové zásielky sú prepravované za vyššie jednotkové ceny, tie však nepostačujú na pokrytie skutočných nákladov. Konkurencia cestnej dopravy neumožňuje preniesť všetky náklady v plnej miere na zákazníka, keďže je tu riziko prechodu tovaru zo železnice na cestu, a tým ďalšieho zaťaženia cestnej siete, životného prostredia.

Riešením je zavedenie dotácií na pokrytie strát vo forme výkonov vo verejnom záujme, prípadne iná forma podpory systému JVZ ako takého, samozrejme pre všetkých dopravcov poskytujúcich túto službu.

Riziká zrušenia JVZ

Nerealizovanie navrhovaných opatrení prinesie riziko zrušenia prepráv JVZ. Čo by to znamenalo pre naše cesty a regióny, ako by to ovplyvnilo životy nás všetkých? Treba si uvedomiť, že tovar nezmizne

a túto masu bude nutné tak či tak prepraviť, a to cestnou dopravou, ktorá by zaťažila najmä regióny Abov, Liptov, Orava, Kysuce, Považie, Horehronie, Gemer, ale aj širšie okolie Bratislavы. O dopadoch na cestnú sieť a životné prostredie, zdravie a komfort obyvateľov ani nemusíme hovoriť. ZSSK CARGO však chce zachovať prepravy jednotlivých zásielok. Podľa názoru odborníkov ide jednoznačne o službu vo verejnem záujme. Už dnes existuje podpora JVZ v Nemecku, Rakúsku a najnovšie aj v Maďarsku. Veríme, že s podporou štátu bude možné JVZ na železnici nielen udržať, ale aj získať časť tovarov zo slovenských ciest. Je to napokon aj jeden z cieľov dopravnej politiky EÚ. A štátu sa vynaložené prostriedky mnohonásobne vrátia formou úspory výdavkov na odstraňovanie negatívnych vplyvov cestnej dopravy.

(r)
Ilustračné foto: Nikolas LACIKA

Single wagon loads need support as elsewhere in Europe

ZSSK CARGO is the only carrier in Slovakia that provides network-wide transport of single wagon loads (SWLs). It transports about 7 million tonnes of goods annually in this system.

With an average weight of 17.4 tonnes of cargo loaded on a truck, the transport of SWLs will prevent the realisation of about 400,000 truck journeys in a loaded condition per year, especially on 2nd to 3rd class roads. Considering that trucks are used on their way back at 60%, this represents about 640,000 truck journeys per year.

The SWLs segment, which employs around 2,200 employees, 180 locomotives and 4,500 freight wagons, is technologically, organisationally, personnel and capacity-wise more demanding than the transport of block trains due to its specificity of transport load creation.

The transport of SWLs as a system generates a loss for ZSSK CARGO. In the past, it was possible to make greater use of the synergies between the transport of SWLs and block trains, and these effects are now much lower. Since the liberalisation of the rail transport market, several new carriers have come into play, engaging, in fact, only in the transport of lucrative block trains. This means the percentage of cost-intensive transport of SWLs in the ZSSK CARGO transport volumes has been increasing. The recurrent declines or fluctuations in the transport of block trains due to the economic and financial crisis, the recession in the metallurgical industry and the global pandemic are not helping the situation.

Proposed measures

This year ZSSK CARGO has submitted to the Ministry of Transport proposals for measures that would enable carrying out the transport of single wagon loads in a sustainable manner. These measures concern rail freight as a whole and should not, therefore, be intended only for the national carrier. Subsidies or funds could be transparently applied for by all carriers that would meet the conditions for their allocation.

The proposed areas of support are based on the rules applied in several Member States of the European Union. Basically, these are the following four areas: an investment or subsidy to purchase modern diesel locomotives for shunting operations at stations and for the carriage of handling and specific route trains, a subsidy to cover losses incurred due to longer circulation of wagons during transport using the SWLs system, the third measure is a guaranteed discount for the use of railway infrastructure throughout the year and, last but not least, it is the introduction of an obligation for investors to set up a railway siding when building new industrial investments, such as industrial parks or manufacturing plants close to the railway infrastructure.

A subsidy for the purchase of locomotives

Within the SWLs system, the carrier must necessarily also use locomotives with independent tractive power, i.e. motor locomotives, both for the running of handling trains, shunting operations and the serving of handling points that are not under overhead lines and for the carriage of specific route trains between stations on non-electrified lines.

ZSSK CARGO has a lot of obsolete locomotives that have a high fuel consumption. For comparison, the average age of the 742-series motor traction locomotives is 39 years and that of the 751-series locomotives is 52 years. From a technical point of view, the locomotives used are unreliable, require considerable operating and repair reserves and represent a significant cost burden for ZSSK CARGO. The acquisition of new modern motor locomotives would bring a reduction in the necessary operating and repair reserves, and thus a significant reduction in the SWLs system costs.

Longer circulation of wagons

ZSSK CARGO, as the only carrier in Slovakia carrying out SWL shipments, uses freight wagons, most of which are leased. The rent equals the market price, which corresponds to the use of wagons for the transport of block trains, i.e. technically simple and fast transport with a short wagon circulation time. As we have already mentioned, SWL shipments are, for technological reasons, more time-consuming due to wagon grouping, shunting, transport by several handling and specific route trains, therefore the circulation time of these wagons is considerably longer. This actually means that wagons can be loaded and thus can earn significantly less than wagons in block trains. The increase in the cost burden due to the longer circulation of wagons, compared to block trains, is roughly two euros per tonne of goods transported. It is true that single wagon loads are transported at higher unit prices, but these are not sufficient to cover the actual costs. Competition from road transport does not make it possible to pass on all costs in full to the customer, as there is a risk of goods moving from rail to road, and thus shifting a further burden on the road network and the environment.

The solution is the introduction of subsidies to cover losses in the form of services in the public interest, or another form of support for the SWLs system as such, of course, for all carriers providing this service.

Risks of cancellation of SWLs

Failure to implement the proposed measures will bring the risk of cancellation of SWL shipments. What would this mean for our roads and regions, how would it affect the lives of us all? It should be noted that goods will not disappear and this mass will have to be transported anyway, in particular by road, which would burden especially the regions of Abov, Liptov, Orava, Kysuce, Považie, Horehronie, Gemer, but also the wider surroundings of Bratislava. We do not even need to talk about the impacts on the road network and the environment or the health and comfort of the inhabitants. However, ZSSK CARGO wants to preserve single wagon load shipments. According to experts, this is clearly a service in the public interest. There is already support for SWLs in Germany, Austria and most recently in Hungary, too. We believe that with the support of the state, it will be possible not only to maintain SWLs on the railway, but also to obtain part of the goods from Slovak roads. After all, it is also one of the goals of the EU transport policy. And the funds expended will be recovered by the state many times in the form of savings in the costs to eliminate the negative impacts of road transport.

(r)

Ministerstvo dopravy finišuje s koncepciou rozvoja intermodálnej dopravy

Podpora intermodálnej/kombinovanej dopravy je v Európe štandardným nástrojom. Najsilnejšiu dotačnú politiku v tejto oblasti majú Rakúsko, Nemecko, Francúzsko a Švajčiarsko. Slovensko patrí medzi posledné krajiny, ktoré aktuálne neposkytujú žiadnu formu dotácií na kombinovanú dopravu.

Intermodálna preprava je preprava viacerými druhmi dopravy pomocou jednej a tej istej nákladovej jednotky bez manipulácie s jej obsahom počas prepravy. Kombinovaná doprava je intermodálna doprava, kde väčšia časť cesty sa vykonáva železničnou, vnútrozemskou vodnou alebo námornou dopravou a každý počiatočný a koncový úsek cesty, ktorý sa vykonáva cestnou dopravou, je čo najkratší. **-V praxi sa tieto pojmy často zamieňajú resp. nerozlišujú**, - vysvetľuje vedúca oddelenia intermodálnej prepravy a automotive Veronika Hagarová.

Prednosti unifikácie

Výhody tohto systému prepravy vyplývajú už zo samotnej definície. Využitie unifikovanej prepravej jednotky značne zjednoduší a urýchľuje manipuláciu počas prepravy. **- Dnes existuje široká paleta intermodálnych prepravných jednotiek. Okrem notoricky známych klasických kontajnerov rôznych rozmerov a funkcionálít netreba zabúdať ani na manipulovateľné návesy a výmenné nadstavby alebo na systém Ro-La, ktorý je populárny v silne ekologicky orientovaných krajinách ako Rakúsko a Švajčiarsko**, - dodáva V. Hagarová.

Ekologický rozmer

Hoci má aj kombinovaná doprava svoje limity a nehodí sa úplne vždy a všade, vo všeobecnosti je považovaná za ideálny spôsob, ako naplniť ciele Bielej knihy EÚ o doprave a Green Deal. Jediný intermodálny vlak dokáže nahradíť asi 46 cestných vozidiel pri zlomku emisií skleníkových plynov. **- Železnica je najekologickejším spôsobom dopravy, odľahčuje cesty a diaľnice, a tým zvyšuje bezpečnosť, komfort a kvalitu života obyvateľov. Preprava po železnici, najmä na dlhé vzdialenosť, zároveň rieši problém akútneho nedostatku vodičov nákladných automobilov v Európe. Samozrejme, cestná preprava vždy bude mať silnú pozíciu v prepravnom reťazci, a to vďaka svojej pružnosti a takmer neobmedzenej územnej obslužnosti. A práve tu vidíme budúcnosť, nie v konkurencii železnice a cesty, práve naopak, v spolupráci a využívaní synergíí oboch módov v prospech zákazníkov, dopravcov a v konečnom dôsledku nás všetkých**, - sumarizuje vedúca oddelenia IP a automotive.

Plán podpory je na svete

O tom, či povezete svoj tovar po ceste alebo po železnici, resp. aký mix

a prepravný systém zvolíte, rozhoduje čas, cena, spoľahlivosť a územná obslužnosť. Tieto faktory tiež rozhodujú o samotnom trasovaní prepravy. Ak to vztiahneme na intermodálne prepravy, je na jednej strane nevyhnutná hustá sieť vhodných a výkonných terminálov, resp. manipulačných miest (vrátane vlečiek) a ich spoľahlivých a rýchlych prepojení a na strane druhej dostatočné kapacity vhodných vozňov a samotných intermodálnych prepravných jednotiek. To všetko je potrebné spojiť do atraktívneho balíka tak, aby bol zákazník motivovaný systém v praxi využiť. Ako konštatuje V. Hagarová, **- ekológia je síce vznešený pojem, avšak vo svete biznisu je zelená v prvom rade dôležitá pri číslach. A tu nastupuje štát a jeho dopravná politika**.

Z tohto dôvodu treba pozitívne vnímať, že ministerstvo dopravy a výstavby finišuje s koncepciou rozvoja intermodálnej dopravy Slovenskej republiky do roku 2030, ktorá aktuálne smeruje do medzirezortného pripomienkového konania. Koncepcia rieši jednak jednorazovú podporu intermodálnej/kombinovanej dopravy, vychádzajúcu z plánu obnovy a odolnosti, ako aj pravidelné podpory intermodálnej/kombinovanej dopravy inšpirované tzv. rakúskym modelom a podporu modernizácie a výstavby nových terminálov.

Jednorazová podpora je zameraná na podporu začínajúcich liniek v systéme nesprevádzaná kombinovaná doprava a nákupu technického vybavenia ako napríklad intermodálne prepravné jednotky, vozne, prekládkové zariadenia a podobne. Ministerstvo si od tejto schémy slúbuje najmä zatraktívnenie používania manipulovateľných návesov v systéme kombinovanej dopravy, hoci ju na tento segment nelimituje.

Prehľadná schéma

Pravidelné podpory znamenajú, zjednodušene povedané, dotáciu na každú prepravenú intermodálnu prepravnú jednotku. Výška dotácie je fixovaná na TEU a odstupňovaná podľa typu prepravy (vnútro, dovoz/vývoz, tranzit) a dĺžky trasy po železnici na sieti ŽSR. **- Oceňujeme, že ministerstvo vypočulo dopravcov a inšpirovalo sa fungujúcim rakúskym modelom. Slovenská schéma je dokonca navrhnutá ešte prehľadnejšie, keďže výška podpory je stanovená na TEU. Dotácie budú poskytované všetkým na nediskriminačnej báze, takže súťaž na voľnom trhu železničnej nákladnej dopravy ostane nenarušená a súčasne urobíme veľký krok vpred k naplneniu cieľov Bielej knihy a Green Deal. Je to malé svetielko nádeje na konci tunela**, - hodnotí V. Hagarová. Oblast modernizácie a výstavby nových terminálov je zameraná na udržanie a zahustenie siete, reflekujúc moderné štandardy a dynamiku vývoja a rozvoja intermodálnych/kombinovaných prepráv.

(lj)

The Ministry of Transport is finalising the concept of the development of intermodal transport

Subsidies for intermodal/combined transport are a standard tool in Europe. Austria, Germany, France and Switzerland have the strongest subsidy policies in this area. Slovakia is one of the last countries that do not currently

provide any form of subsidies for combined transport.

Intermodal transport is carriage involving several modes of transport using

one and the same freight unit without handling its content during transport. Combined transport is intermodal transport where most of the journey is carried out by railway, inland waterway or maritime transport and each initial and final leg of the journey carried out by road is as short as possible. - **In practice, these terms are often confused or no distinction is drawn between them**, - explains Veronika Hágarová, the head of the intermodal transport and automotive unit.

Advantages of unification

The advantages of this transport system follow from the definition itself. The use of a unified transport unit greatly simplifies and speeds up handling during transport. - **Today, there is a wide range of intermodal transport units. In addition to well known classic containers of various dimensions and functionalities, we should not forget manipulable semi-trailers and removable superstructures or the Ro-La system, which is popular in strongly ecologically oriented countries such as Austria and Switzerland**, - adds Ms. Hágarová.

Ecological aspect

Although combined transport also has its limits and may not be suitable each time and everywhere, it is generally considered an ideal way to meet the objectives of the EU's White Paper on Transport and the Green Deal. A single intermodal train can replace about 46 road vehicles with just a small fraction of greenhouse gas emissions. - **Railway transport is the most environmentally friendly mode of transport, easing traffic congestion on roads and motorways, thus increasing the safety, comfort and quality of life of the inhabitants. At the same time, railway transport, especially over long distances, solves the problem of the acute shortage of lorry drivers in Europe. Of course, road transport will always have a strong position in the transport chain, thanks to its flexibility and almost unlimited territorial coverage. And this is where we see the future, not in competition between rail and road, but on the contrary, in co-operation and exploiting the synergies of both modes for the benefit of customers, carriers and ultimately all of us**, - recaps the head of the intermodal transport and automotive unit.

The support plan has seen the light of day

Whether you will transport your goods by road or rail or what combination and transport system you choose is determined by time, price, reliability and territorial coverage. These factors also determine the actual transport route. If we apply this to intermodal transport, we need not only a dense network of

suitable and efficient terminals or handling points (including sidings) and their reliable and rapid connections, but also sufficient capacities of suitable wagons and intermodal transport units themselves. All this needs to be combined into an attractive package so that the customer is motivated to use the system in practice. As said by Ms. Hágarová, - **Ecology is a noble concept, but in the world of business, green is paramount especially when it comes to figures. And here comes the state and its transport policy**.

Therefore, it should be perceived positively that the Ministry of Transport and Construction is finalising the concept of the development of intermodal transport in the Slovak Republic until 2030, which is currently on its way to an inter-ministerial commentary procedure. The concept addresses both one-off support for intermodal/combined transport on the basis of the recovery and resilience plan and regular support for intermodal/combined transport inspired by the so-called Austrian model and support for the modernisation and construction of new terminals.

One-off support is aimed at supporting start-up lines in the system of unaccompanied combined transport and the purchase of technical equipment such as intermodal transport units, wagons, transshipment equipment and the like. The Ministry expects this scheme to make more attractive the use of manipulable semi-trailers in the combined transport system, although it is not limited to this segment only.

Transparent scheme

Regular support means, simply put, a subsidy for each intermodal transport unit transported. The amount of a subsidy is fixed per TEU and graded according to the type of transport (domestic, import/export, transit) and the length of the rail route on the ŽSR network. - **We appreciate that the Ministry listened to the carriers and was inspired by the well-functioning Austrian model. The Slovak scheme is designed even more transparently, as the amount of a subsidy is determined per TEU. Subsidies will be provided to all carriers on a non-discriminatory basis, so competition in the free rail freight market will remain undistorted and, at the same time, we will take a big step towards accomplishing the objectives of the White Paper and the Green Deal. It is a glimmer of light at the end of the tunnel**, - evaluates Ms. Hágarová.

The area of modernisation and construction of new terminals is focused on maintaining the network and increasing its density, reflecting modern standards and the dynamics of the development of, and progress in, intermodal/combined transport.

(ij)

NOVÁ HODVÁBNA CESTA

Získajte objemovú zľavu

10 EUR

**na prekládku ucelených
vlakov (70 TEU) v TKD Dobrá!**

Vďaka zaradeniu vlakov ad-hoc intermodálnej prepravy s celkovým skutočne realizovaným výkonom nad 300 km a viac medzi vlaky s 90-percentným znížením úhrady z poplatkov za použitie železničnej infraštruktúry (U1, U2, U3, U4 a USZ3) vám dokáže ZSSK CARGO poskytnúť ešte atraktívnejšie podmienky.

Informujte sa na

ODDELENIE INTERMODÁLNEJ PREPRAVY A AUTOMOTIVE
Kontakt: + 421 903 290 065; hantak.mario@zscargo.sk

NEW SILK ROAD

**Get 10 EUR
volume discount
for transhipment of block trains
(70 TEU) at CTT Dobrá!**

Thanks to inclusion of trains with ad-hoc intermodal transport with actually carried out performance over 300 km and more into the trains with 90 per cent payment reduction from track access charges (U1, U2, U3, U4 and USZ3), ZSSK CARGO can offer you even more attractive conditions.

For more information please contact:
INTERMODAL TRANSPORT AND AUTOMOTIVE UNIT,
Mr. Mario Hanták, +421 903 290 065
hantak.mario@zscargo.sk

Väčšia pružnosť pri prenájme vozňov

Po viac ako jedenapolročných rokovaniach podpísala ZSSK CARGO 14. júla dodatok k pôvodnej zmluve so spoločnosťou Cargo Wagon o prenájme vozňov. Cargo Wagon je spoločný podnik ZSSK CARGO, ktorý vlastní spolu s VTG, najväčším európskym držiteľom vozňov. Ide o pokračovanie úspešnej spolupráce, ktorá trvá už od roku 2015. Vďaka podpisu zmluvy si ZSSK CARGO zaistí flotilu viac než 6000 vozňov na nasledujúcich 6 rokoch. Nový dodatok obsahuje viaceré prvky, ktoré zlepšujú flexibilitu pri spolupráci s Cargo Wagon pri prenájme nákladných vozňov. Na zmluvné podmienky v novom dodatku sme sa pýtali riaditeľa sekcie technicko-technologickej prípravy prevádzky Miroslava Buca.



V čom je nový dodatok k pôvodnej zmluve s Cargo Wagon pre našu spoločnosť priaznivý?

Dodatok obsahuje viaceré parametre ako štruktúru vozňového parku, možnosť vracania nevyužívaných vozňov už v roku 2021, zlepšenie flexibilitu vracania vozňov v ďalšom období a podobne. Vzhľadom na skutočnosť, že posledné roky už dokážeme merať výkonnosť jednotlivých vozňov, identifikovali sme rady a počty, ktoré dlhodobo nedosahovali stanovené klíčové ukazovatele výkonnosti, takzvané KPI, a čo je dôležité, ani tu nebola predikcia na zvýšenie ich výkonnosti. V rámci sadzby za nájom vozňov sme dosiahli pokračovanie nájomného po zohľadení inflácie, teda bez skokovitého nárastu ceny od júla 2023.

ZSSK CARGO sa už dlhšie snažila prehodnotiť. Z akého dôvodu?
Tu treba zdôrazniť, že nejde o novú zmluvu, ale o dohodnutie podmienok,

s ktorými súhlasili obe strany. Aktuálny dodatok platí do 31. 12. 2029. Komunikácia o potrebe aktualizovať zmluvu prebiehala kontinuálne z dôvodu zmeny potrieb na prepravnom trhu a tiež s ohľadom na technický stav vozňov. Optimalizácia vozňového parku prebiehala aj v predchádzajúcom období. Našim cieľom bolo definovať štruktúru vozňového parku, ktorý je potrebný na realizáciu prepráv.

Aktivity okolo zmluvy tohto druhu nekončia jej podpisaním. Je to dennodenná práca pre zabezpečenie plnenia dohodnutých podmienok. Ide o termíny, sadzby, nahlasovania udalostí a podobne. Až prevádzka prinesie otázky, ktoré je potrebné odkomunikovať a dohodnúť s naším partnerom. Jedným z hlavných prínosov bude zvýšenie flexibility a tiež úspory nákladov, ktoré dosiahneme už v období rokov 2021-2023. Tie majú byť vo výške 7,5 milióna eur.

Pripúšťa nový dodatok úpravy ohľadom počtu vozňov, prípadne zúženia či rozšírenia výberu potrebných radov vozňov?

Áno, ide o jednu, no nie jedinú výhodu dodatku. Flexibilita zmluvy v oblasti vozňového parku chápeme ako možnosť vrátiť nevyužívané vozne, ale zároveň aj doplniť používanú flotilu o vozne, ktorých máme nedostatok. V tejto súvislosti môžem uviesť, že v období rokov 2021-2023 postupne vrátime z nájmu 1 400 vozňov.

O tejto zmluve sa hovorí ako o najväčšom kontrakte v železničnom sektore v strednej a východnej Európe v roku 2021...

Kedže nás core business je preprava tovaru, tak zmluvy na nájom nákladných vozňov patria medzi klíčové pre zabezpečenie vnútroštátnych a medzinárodných prepráv. Samotné nájmy vozňov tvoria druhý najväčší náklad v ZSSK CARGO. Preto je prirodzené, že aj vedenie spoločnosti kladie veľký dôraz na ich podmienky a spôsob. V roku 2015 sme odštartovali nový spôsob obstarania flotily vozňov. Vtedy to súviselo hlavne s finančnou kondíciou našej spoločnosti. Ďalšie roky potvrdili, že je to správna cesta, po ktorej sa vydalo viaceru spoločností. Kedže ide o dlhodobý kontrakt, bolo potrebné dohodnúť podmienky, tak aby boli pre obe strany win-win. Uzatvorenie kontraktu jasne hovorí, že ZSSK CARGO bude nadálej poskytovať kvalitné služby pre svojich zákazníkov a obchodných partnerov.

Ladislav JANDOŠEK

Greater flexibility in the lease of wagons

After more than one and a half years of negotiations, ZSSK CARGO signed, on 14 July, an amendment to the original wagon rental contract with the company Cargo Wagon. Cargo Wagon is a joint venture which ZSSK CARGO owns jointly with VTG, the largest European wagon keeper. This is a continuation of the successful cooperation, which has been going on since 2015. Thanks to the signing of the contract, ZSSK CARGO will secure a fleet of more than 6,000 wagons for the next 6 years. The new amendment contains a number of provisions that improve the flexibility of cooperation with the Cargo Wagon in the rental of wagons. We have asked Miroslav Buc, the Director of the Technical and Technological Preparation of Operations Section, about the contractual conditions set forth in the new amendment.

What are the benefits that the new amendment to the original contract with Cargo Wagon brings to our company?

The amendment contains several parameters, such as the structure of

the wagon fleet, the possibility of returning unused wagons as early as 2021, improving the flexibility of returning wagons in the next period and the like. Being able to measure the performance of individual wagons in recent years, we have identified the series and numbers that did not reach the set key performance indicators in the long run, the so-called KPIs, and more importantly, there was no prediction forecasting an increase in their performance. As to the wagon rent rate, we achieved its continuation, with account only being taken of the inflation; i.e. there will be no rent hikes from July 2023.

ZSSK CARGO had long sought to review the contract. Why?

It should be emphasised that this is not a new contract, but coming to an understanding about the terms that both parties agreed to. The current amendment is to be in force until 31 December 2029. Communication about the need to update the contract was going on continuously

due to changing needs in the transport market and also with regard to the technical condition of the wagons. The optimisation of the wagon fleet also took place in the previous period. Our goal was to define the structure of the wagon fleet that is necessary for making shipments. Activities concerning a contract of this kind do not end with its signing. It is day-to-day work aimed at ensuring that the agreed conditions are met. These include dates, rates, event reports, etc. The operations as such will bring issues that need to be communicated and agreed with our partner. One of the main benefits will be increased flexibility as well as cost savings that we will achieve as early as between 2021 and 2023. These are expected to reach EUR 7.5 million.

Does the new amendment allow for adjustments to the number of wagons, or the narrowing or widening of the selection of required wagon series?

Yes, it does. This is one, but not the only, benefit of the amendment. We understand the wagon fleet contract flexibility as allowing us to return unused wagons, but also to supplement the used fleet with wagons that

we lack. In this context, I can say that between 2021 and 2023, we will gradually return 1,400 wagons of those we have rented.

This contract is said to be the largest contract in the railway sector in Central and Eastern Europe in 2021 ...

As our core business is the transport of goods, wagon rental contracts are key to securing national and international transport. Wagon rentals themselves constitute the second highest cost at ZSSK CARGO. Therefore, it is understandable that the company's management places great emphasis on their conditions and method of implementation. In 2015, we launched a new way of procuring wagons. At that time, it was mainly related to the financial condition of our company. The following years proved this to be the right path that several companies had taken. As this is a long-term contract, it was necessary to agree on the conditions so that they would be a win-win for both parties. The conclusion of the contract clearly implies that ZSSK CARGO will continue to provide high-quality services for its customers and business partners.

Ladislav JANDOŠEK

RAILVIS – líder v digitalizácii nákladnej železničnej dopravy

RAILVIS je portál, ktorý ponúka atraktívny a užívateľsky jednoduchý spôsob vyhľadávania a zdieľania voľných kapacít v železničnej doprave. Pre ZSSK CARGO je momentálne zaujímavé najmä zdieľanie voľných kapacít vagónov a hnacích dráhových vozidiel.

Od štvrtého kvartálu 2021 je naplánované spustenie zdieľania kontajnerov, ľudských zdrojov a prázdnych výkonov HDV. Aktuálne je táto platforma považovaná za nezávislého lídra v procese digitalizácie nákladnej železničnej dopravy v Európe.

Vďaka registrácii na portáli RAILVIS.COM môže ZSSK CARGO vytvárať neobmedzený počet ponúk na prenájom a predaj vozňov a HDV. Tieto sa automaticky stávajú viditeľné pre najväčších hráčov nákladnej železničnej dopravy. Takisto sa na portáli dajú vyhľadávať a uskutočňovať nezáväzné rezervácie voľných kapacít kolajových vozidiel. V blízkom čase plánuje portál spustiť aj zdieľanie a vyhľadávanie kapacít v oblasti údržby a opráv ŽKV, ako aj prepravných kapacít. Do portálu budú mať prístup zamestnanci relevantných organizačných útvarov ZSSK CARGO.

Okrem stránky railvis.com existuje aj adresa railmarket.com, na ktorej inzerujú svoje služby rôzne firmy z dopravného sektoru a železníc.

Ilustračné foto: Dana SCHWARTZOVÁ



RAILVIS – a leader in the digitalisation of rail freight

RAILVIS is a portal that offers an attractive and easy-to-use way of searching for and sharing free capacities in rail transport. It is particularly interesting for ZSSK CARGO to share free capacities of wagons and locomotives nowadays.

In the 4th quarter of 2021, it is planned to start the sharing of containers, human resources and empty locomotive capacities. Currently, this platform is considered an independent leader in the process of digitalisation of rail freight in Europe.

Thanks to registration on the RAILVIS.COM portal, ZSSK CARGO can create an unlimited number of offers for renting and selling wagons and locomotives. These automatically become visible to the largest rail freight

players. It is also possible to search for and make non-binding reservations of free rolling stock capacities on the portal. In the near future, the portal also plans to launch the sharing and search of capacities in the field of rolling stock maintenance and repairs including transport capacities. Employees of the relevant organisational units of ZSSK CARGO will have access to the portal.

In addition to the website railvis.com, there is also the website railmarket.com, where various companies from the transport and railway sectors advertise their services.

Rudné vlaky ťahajú viac vozňov

V každom z rudných nákladných vlakov prepravuje ZSSK CARGO od mája do Česka o tri vozne viac. Umožnila to úprava infraštruktúry na českej strane, ktorá doteraz obmedzovala celkovú hmotnosť vlaku na 2500 ton. Taktôm môže slovenský nákladný dopravca vyťažovať takzvané ťažké rudné vlaky do Ostravy a do Třince až na 2800 ton.

Pre dopravcu prináša zvýšenie normatívu zaujímavú úsporu. V máji pri skúšobnej prevádzke prepravila ZSSK CARGO o 21 vlakov menej, ako by bolo potrebné pri danom objeme pri pôvodnom nižšom normatíve. Aj v ďalších mesiacoch sa prepočítaná úspora pohybovala na úrovni 20 vlakov.

- Kým počas prvých štyroch mesiacov roka sme dosiahli priemer nákladu na jeden vlak do Ostravy alebo Třince okolo 1700 ton, v máji už evidujeme vyťaženosť zásielok do Ostravy na vyše 1870 ton a v júni cez 1900 ton, do železiarní v Třinci to boli len o málo nižšie čísla na úrovni 1850 ton na jeden vlak. Toto zvýšenie vyťaženosťi sa potvrdilo aj v júli a auguste, - informuje vedúci oddelenia plánovania a analýzy prevádzky Michal Krajiník.

Dôvodom, prečo dopravca aktuálne prepravuje ťažšie vlaky, nie sú úpravy hnacích vozidiel, či interných predpisov. Dlhé roky bol normatív obmedzený stavom infraštruktúry v Česku. Cez PPS Čadca – Mosty u Jablunkova nebolo možné prepraviť vlaky ťažšie ako 2500 ton. - Správca českej železnicej infraštruktúry však v minulom roku príslušný úsek trate modernizoval a tak automaticky bolo možné zvýšiť normatívy vlakov na celej trase z Čiernej nad Tisou do českých oceliarí, - vysvetlil M. Krajiník.

Obdobná situácia dlhé roky pretrvávala v bratislavskom uzle. Aj tu boli normatívy obmedzené na 2400 ton, ale kvôli technickému stavu trakčnej napájacej sústavy. Po nedávnej modernizácii v Bratislave bolo možné zvýšiť hmotnosť vlakov, preto sa dajú

tažšie rudné vlaky prepravovať aj do Bratislavu Páleniska. Doterajšie normatyvy hmotnosti vlakov sa v príslušných tabuľkách zošitových cestovných poriadkov ŽSR nemenili niekolko rokov. Až teraz ZSSK CARGO vzhľadom na úpravy na českej strane požadala o ich aktualizáciu.

Pokiaľ ide o prevádzkované hnacie vozidlá, tie majú dostatočný výkon aj ťažnú silu, aby utiahli ešte ťažšie vlaky, aké sú v prevádzke aktuálne. Napríklad jedna sekcia zdvojeného rušňa radu 131 má maximálnu ťažnú silu 230 kN, to znamená, že pri dvojčike sa sily sčítajú na maximálnych 460 kN. V prevádzke pritom musí byť ťažná sila reálne obmedzená na hodnotu 350 kN. Hnacie dráhové vozidlá, ktoré ZSSK CARGO prevádzkuje, majú dostatočnú výkonovú rezervu pre prípustnú hmotnosť vlakov podľa predpisov správcu infraštruktúry ŽSR. Zvýšená hmotnosť vlakov pritom nespôsobuje vyššie opotrebenie súčasti, ani vyššie nároky na údržbu alebo skrátenie termínov periodických opráv hnacích vozidiel.

Ladislav JANDOŠEK
Ilustračné foto: Adam KOMARA



Heavy ore trains pull more wagons

Since May, each of the ZSSK CARGO ore freight trains has been transporting three more wagons to the Czech Republic. This has been made possible by the modification of the Czech infrastructure, which has so far limited the total train weight to 2500 tonnes. This allows the Slovak freight carrier to use the so-called heavy ore trains heading to Ostrava and Třinec with a total weight of up to 2,800 tonnes.

The increased total weight brings interesting savings to the carrier. In May, during the trial operation, ZSSK CARGO transported 21 trains less than would have been necessary for the given volume using the original lower total weight. In the following months, the recalculated saving was also about 20 trains.

- While during the first four months of the year we reached an average load weight per train heading to Ostrava or Třinec of around 1,700 tonnes, in May we recorded a weight of wagon loads carried to Ostrava of more than 1,870 tonnes and in June over 1,900 tonnes; those carried to the ironworks in Třinec showed only a little lower figures reaching the 1,850 tonnes per train level. This increase in the wagon load weight was also confirmed in July and August, - informs Michal

Krajiník, the head of the operations planning and analysis unit. The reason why the carrier is currently transporting heavier trains is not modifications to locomotives or internal regulations. For many years, the standard train weight was limited by the condition of the infrastructure in the Czech Republic. It was not possible to transport trains heavier than 2,500 tonnes via the border-crossing station Čadca - Mosty u Jablunkova. - Last year, however, the Czech railway infrastructure manager modernised the respective section of the line, making it automatically possible to increase the weight standards for trains travelling along the entire route from Čierna nad Tisou to the Czech steelworks - explained Mr. Krajiník.

A similar situation persisted for many years in the Bratislava node. Here, too, the standard train weights were limited to 2,400 tonnes, but due to the technical condition of the traction supply system. After the recent modernisation in Bratislava, it was possible to increase the weight of trains, so heavier ore trains can also be transported to Bratislava Pálenisko.

Ladislav JANDOŠEK

Tablety pre rušňovodičov sa osvedčili

Rušňovodiči ZSSK CARGO majú od minulého roka namiesto zošitových cestovných poriadkov a predpisov tabletov. Za rok fungovania v praxi dokázala tato novinka svoju opodstatnenosť. Ich funkcia sa bude ďalej rozširovať.

Čo sa týka fungovania systému, sú tabletov spoľahlivé. Takisto sa osvedčila ich odolnosť, hoci sú to prístroje bežne predávané v obchodoch. - **Ak by sme chceli špeciálne priemyselné tabletov, tá investícia by bola rádovo vyššia. Preto sme zvolili jednoduchšiu a lacnejšiu alternatívu a vidíme, že to bolo dobré rozhodnutie,** - pochvaluje si riaditeľ sekcie riadenia prevádzky a trakcie Jaroslav Kocan.

Postupne sa začali do tabletov inštalovať aj predpisy, kniha rozkazov a ďalšie informácie, teda maximum vecí, ktoré rušňovodič potrebuje. Druhá vec je,



že prostredníctvom tabletov sa nemajú posúvať len informácie k rušňovodičom, ale riadiaci zamestnanci chcú z nich získať dátá a štatistiky pre riadenie dopravy. Teda vyhodnotenie zmeny, dochádzku, plánovanie nástupov až 30 dní dopredu, rozpis služby od strojmajstra, ktorý má s rušňovodičmi komunikovať elektronicky, ak potrebujú napríklad zmeniť službu, či vybrať si dovolenku. Ani tu sa však využitie osobných tabletov nekoná.

- **Chceli by sme do tabletov dostať ďalšiu dokumentáciu, aby prichádzala od ŽSR online. Ale to si zasa vyžaduje zmenu predpisu Z1 a všetkých súvisiacich predpisov,** - predstavuje plány J. Kocan. Keď to zhnieme, v prístrojoch aktuálne fungujú zošitové cestovné poriadky, ďalej tabuľky traťových pomerov, rozkazy, funkčná je tiež komunikácia s dochádzkovým systémom. Chystá sa aplikácia na zahraničné cestovné, aby rušňovodič nemusel vypĺňať tlačívá. Dlhodobým cieľom je však zdokumentovať celú činnosť rušňovodiča a pripraviť kompletný výstup pre spracovanie dochádzky.

A aké sú skúsenosti so samotným zavádzaním tabletov do prevádzky? - **Zavádzali sme ich, dá sa povedať, v nevhodnom čase. Pred druhou vlnou pandémie, čo ale nikto nemohol vedieť,** - hovorí J. Kocan. Posledné školenia z užívania tabletov obmedzil covid, v októbri minulého roka sa stretnutia museli skončiť. Školitelia ale pripravili inštruktažné videá, takže sa ľudia mohli učiť online. A môžeme povedať, že to zvládli. Na konci roka pri zmene grafiku sa už nezabezpečovali tlačené zošitové cestovné poriadky, rušňovodiči rovno prešli na tabletov. Potrebné však bolo napríklad vyriešiť aj nabíjanie prístrojov na rušnoch, preto boli všetky HDV vybavené autonabíjačkami, resp. konektormi, pripadne niektoré rušne majú priamo USB vstup. Pri Vectronoch je to zasa zásuvka na 220 V.

(lj)
Ilustračné foto: Peter MIZNER

Tablets for drivers proved helpful

Since last year, ZSSK CARGO drivers have had tablets instead of timetables and regulations in book form. Being used in practice for a year, this innovation has proved its worth. Their functionality will be further expanded.

When it comes to the functioning of the system, the tablets are reliable. They have also proved durable although they are devices commonly sold in shops. - **If we wanted special industrial tablets, the investment would be an order of magnitude higher. Therefore, we chose a simpler and cheaper alternative and we see that it was a good decision,** - says Jaroslav Kocan, the Director of the Operations and Traction Control Section.

Gradually, regulations, a book of orders and other information began to be installed on the tablets, i.e. as many things as a driver needs. The other thing is that the tablets should not only be used to forward information to drivers, but the managers want to obtain data and statistics for traffic management from them. That is, change evaluation, attendance, planning of arrivals for a shift 30 days in advance, a schedule of shifts from the locomotive running foreman, who is to communicate with the drivers electronically, if they need, for example, to change their shift or take paid leave. However, the use of

personal tablets does not end here either.

- **We would like to install additional documentation on the tablets so that it comes from ŽSR online. But this, on the other hand, requires amendments to the Z1 regulation and all related regulations,** - Mr. Kocan presents the plans. To summarise, the devices currently contain timetable books, route condition tables, a book of orders; communication with the attendance system is also functional. The preparation of an application for travel expenses abroad is underway so that the driver does not have to fill in forms. However, the long-term goal is to document all activities of the driver and prepare a complete output for the attendance processor.

And what is the experience with the actual putting of tablets into service? - **We did it, so to speak, at the wrong time. Before the second wave of the pandemic, which no one could have foreseen,** - says Mr. Kocan. The last training sessions on the use of tablets were limited by the Covid pandemic; in October last year they had to be cancelled. However, the trainers prepared instructional videos so people could learn online. And we can say they succeeded.

(lj)

Od pieskov na Záhorí k skleneným fľašiam na Považí

Kým väčšina Slovákov si piesok spája s letnou dovolenkou na pláži pri mori, pre ZSSK CARGO predstavuje jednu z komodít v rámci kategórie stavebniny. Hoci väčšina prepráv piesku smeruje do stavebnictva, piesok dovážame aj pre spoločnosti vyrábajúce predmety, ktoré používame dennodenne. Piesok je totiž základnou surovinou pri výrobe obalového skla.

Bohaté ložiská kvalitného piesku

Borská nížina, ležiaca na Záhorí, je špecifická svojím geologickým podložím. Okrem zriedkavých ložísk ropy tu nájdete najmä piesky. Hoci viete piesky sú ako geologický substrát na Slovensku zastúpené len niečo vyše jedným percentom, v Borskej nížine dominujú, pričom ich kvalita je vysoko cenéná. Okrem stavebnictva a chemického priemyslu je po záhorských piesoch dopyt najmä u výrobcov skla.

Žažobné ložisko spoločnosti Kerkosand v Šajdíkových Humenciach leží len 80 kilometrov severozápadne od Bratislavы. Piesok sa tu ľaží už viac než 40 rokov a doteraz bohatu zásobuje slovenský sklársky priemysel.

Návrat železnice

Ešte v roku 2003 sa obyvatelia Šajdíkových Humencie sťažovali na každodenňý prejazd až 35 nákladných áut naložených pieskom po úzkej ceste v obci. Tieto spôsobovali nielen zvýšenú prašnosť a hlučnosť, ale aj otrasy budov. Aj to bol dôsledok toho, keď sa zdaliu nepovšimnuté, drobné prepravy presunuli na cesty. Zlepšiť celkovú dopravnú situáciu sa podarilo až presunom prepráv pieskov, minimálne tých sklárskych, späť na železnicu. Súčasťou dodávateľského a výrobného reťazca najekologickejších obalových materiálov sa tak stala aj najekologickejšia doprava.

Prepravy pieskov

ZSSK CARGO realizuje každé dva týždne prepravu sklárskych pieskov zo Záhoria až k výrobcovi obalových sklenených materiálov, spoločnosti Vetropack do Nemšovej. Vzhľadom k tomu, že na prepravu tejto komodity sú potrebné špeciálne vozne, kooperuje ZSSK CARGO v týchto prepravách s českými kolegami z ČD Cargo, ktorí takýmito vozňami disponujú. Vozne sú v ranných hodinách dovezené z Čiech a okamžite sú pristavené na na-

kládku na vlečke spoločnosti Kerkosand. Ešte v ten istý deň sú v poobedných hodinách podané na prepravu.

150-kilometrová preprava

Šajdíkove Humence ležia na jednokoľajnej elektrifikovanej trati, ktorá na trase z Kútov do Trnavy prechádza cez pohorie Malých Karpát. Aj preto sa tejto trati zvykne hovoriť „hrbatá“. Do čela 18 až 20 vozňov sa radia elektrické rušne: na 150-kilometrovú trasu sú nasadzované rušne radov 363, ale aj 240, no občas sa na čele tejto súpravy vyskytne aj najmodernejší rušeň ZSSK CARGO – jeden z desiatich Vectronov radu 383. Po prejazde „hrbatou“ sa v Trnave vlak napojí na hlavný železničný ľah a po modernizovanej trati smeruje až do stanice Trenčianska Teplá. Tu sa do čela vozňov s pieskom postavia rušne radu 742 alebo 736, ktoré ich dopravia posledné štyri kilometre do stanice Nemšová a pristavia na vlečku Vetropacku k vykládke.

Zo sypkých pieskov pevné sklo

Okrem kremičitých pieskov potrebuje výrobca vápenec, sódu, dolomit a živec na to, aby pri teplote 1 600 °C vyrobil z týchto sypkých materiálov odolné obalové sklo. Pri výrobe skla sa pritom spotrebuje menej energie a „chémie“, než napríklad pri výrobe hliníka. Takéto sklo sa dá prakticky neobmedzene recyklovať. Výrobcovia nápojov, ale ani bežná domácnosť, ktorá potrebuje záváraninové fľaše, si život bez sklenených obalov nevedia predstaviť.

Ďalšie prepravy do Európy

Ložisko sklárskeho piesku v Šajdíkových Humenciach a služby ZSSK CARGO pri jeho prepravách využíva aj ďalší výrobca skla, tentoraz zo Slovinska. Na túto prepravu sú dlhodobo využívané slovenské vozne, radené v ucelenej súprave 21 vozňov. Tri až päťkrát mesačne smeruje takýto ucelený vlak opačným smerom – po „hrbatej“ do stanice Kúty, kde sa súprava odovzdáva partnerskému prepravcovi – ČD Cargo.

Vozňové zásielky a potenciál prepravy recyklovaných odpadov

K zákazníkom smerujú nielen ucelené súpravy: v jednotlivých vozňových

Do čela vlakov s vozňami naloženými sklárskym pieskom sa radia aj elektrické rušne radu 240.

Locomotives of the 240-series are also used to the head of trains loaded with sand for glass producers.



zásielkach a skupinách vozňov smeruje piesok zo Šajdíkových Humenec aj do ďalších staníc. Na druhej strane zabezpečuje ZSSK CARGO aj odvoz časti hotových výrobkov pre Vetropack z Nemšovej: v krytých vozňoch smerujú k výrobcovi potravín, ktorí potrebujú obaly pre expedíciu svojich výrobkov. Keďže ide o ideálnu vozbu na železnici medzi dvomi stabilnými miestami výroby a odbytu, firma sa ako dopravca snaží spoločnostiam ponúknut' ešte viac možností prepráv, nielen hotových výrobkov. Dopolnil' nevyužitou oblasťou, s veľkým potenciálom do budúcnosti, je vozba recyklovaného skla. Význam logistiky recyklovaných odpadov, podobne ako je tomu pri železnom šrote, bude pri transformácii ekonomik na „zelené“, hrať čoraz dôležitejšiu úlohu.

Piesok pre vlaky

Neodmysliteľnou súčasťou vozíb piesku sú dodávky pre samotné ZSSK CARGO, ako aj pre národného osobného dopravcu ZSSK. Jemný piesok je totiž súčasťou každého rušňa a vlaku na koľajniciach. Miesto, kde sa kovová koľaj stretáva s kovovým kolesom rušňa, sa počas dažďa a najmä na jeseň začne kŕzať. Piesok sa postupne uvolňuje priamo ku každému kolesu a zlepšuje sa tak jeho prílnavosť, eliminuje sa preklzávanie kolies vlakov na koľajniciach.

Lubomír ČECH

Foto: Peter NIKMON

From sands in Záhorie to glass bottles in Považie

While most Slovaks associate sand with a summer holiday on a sea beach, for ZSSK CARGO it is one of the commodities within the “building materials” category. Although most shipments of sand are intended for the building industry, we also import sand for companies that produce items that we use on a daily basis. Sand is the basic raw material in the production of container glass.

Rich deposits of high-quality sand

The Borská nížina lowland, located in Záhorie, is specific for its geological subsoil. In addition to rare oil deposits, sands can mainly be found here. Although drift sands as a geological substrate in Slovakia represent slightly more than one percent, they dominate in the Borská nížina lowland and their quality is highly valued. Not only the building and chemical industries but also glass producers show high demand for Záhorie sands.

The Kerkosand mining deposit in Šajdíkove Humence is located only 80 kilometres northwest of Bratislava. Sand has been mined here for more than 40 years, providing rich supplies for the Slovak glass industry to date.

Railways come back

Yet in 2003, the inhabitants of Šajdíkove Humence used to complain about roughly 35 trucks fully loaded with sand travelling along a narrow road in the village every day. Those trucks caused not only excessive dust and noise, but also shocks to buildings. This was also a consequence of the seemingly unnoticed small shipments moving to roads. The overall traffic situation was only improved by moving shipments of sands, at least those intended for glass producers, back to rail. The most environmentally friendly mode of transport thus became part of the supply and production chain of the most environmentally friendly packaging materials.

Shipments of sand

Every two weeks ZSSK CARGO makes a shipment of glass sands from Záhorie to the manufacturer of container glass materials, which is the company Vetropack, based in Nemšová. Due to the fact that special wagons are needed for the transport of this commodity, ZSSK CARGO cooperates in making these shipments with its Czech colleagues from ČD Cargo who have such wagons at their disposal. During the morning hours wagons are imported from the Czech Republic and made immediately available for loading on the Kerkosand siding track. On the very same day they are handed in for carriage during the afternoon hours.

A 150-kilometre route

Šajdíkove Humence lies near a single-track electrified line, which passes through the mountains of the Little Carpathians on the route from Kúty to Trnava. That is why this route is usually called a “humped line”. Electric locomotives are used to head 18 to 20 wagons: locomotives of the 363 and 240 series are deployed along the 150-kilometre route, but

occasionally the most modern ZSSK CARGO locomotive - one of the ten 383-series Vectrons can be seen at the head of a train. After travelling along the “humped line”, the train joins the modernised main railway line in Trnava and is headed to the Trenčianska Teplá station. Here, locomotives of the series 742 or 736 are used to head the sand wagons, carrying them along the last four kilometres to the Nemšová station and positioning them on the Vetropack siding for unloading.

Solid glass made of loose sand

In addition to silica sands, the manufacturer needs limestone, soda, dolomite and feldspar to produce durable container glass from these loose materials at a temperature of 1,600 °C. Glass production uses less energy and “chemicals” than, for example, aluminium production. Such glass can be recycled almost infinitely. Neither beverage producers nor ordinary households, which need storage jars, cannot imagine life without glass containers.

Further shipments to Europe

The glass sand deposit in Šajdíkove Humence and the ZSSK CARGO transport services are also used by another glass producer, this time from Slovenia. Slovenian wagons have been used for those shipments for a long time, arranged to form a block train consisting of 21 wagons. Three to five times a month, such a block train is headed in the opposite direction – along the “humped line” to the Kúty station, where the train set is handed over to the partner carrier – ČD Cargo.

Wagon load shipments and potential for the transport of recycled waste

Not only block trains are headed to customers: single wagon load shipments and groups of wagons carry the sand from Šajdíkove Humence also to other stations. On the other hand, ZSSK CARGO also ensures the transport of part of the finished products for Vetropack in Nemšová: covered wagons carry them to food producers who need glass packaging to dispatch their products. As it is ideal carriage on a railway between two stable places of production and sale, we as a carrier strive to offer other companies even more transport options, not just for finished products. The transport of recycled glass has so far remained an unused area with great future potential. The importance of recycled waste logistics, as in the case of scrap iron, will play an increasingly important role upon the transformation of economies to “green” ones.

Sand for trains

Deliveries for ZSSK CARGO itself, as well as for the national passenger carrier ZSSK, are an integral part of the carriage of sand. Fine sand is part of every locomotive and train on the rails. The place where the metal rail meets the metal wheel of the locomotive begins to be slippery during the rain, especially in autumn. The sand is gradually released directly to each wheel, thus improving its grip and preventing train wheels from slipping on the rails.

Lubomír ČECH

Progresívny prístup k poskytovaniu služieb prekládky



Vďaka úspešnému projektu súkromného a štátneho sektora v podobe spoľočného podniku BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., v pohraničnej prekládkovej stanici (PPS) Čierna nad Tisou sú dnes vytvorené podmienky pre progresívnu udržateľnosť, vysokú konkurencieschopnosť prepráv po najdlhších rámennach železničnej infraštruktúry Slovenskej republiky a efektívne využívanie ekologickej železničnej dopravy na Slovensku.



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

vých prevádzok s využitím technológií, ktoré prinášajú vyššiu výkonnosť a zároveň zabezpečujú ekologickú udržateľnosť prekládky.

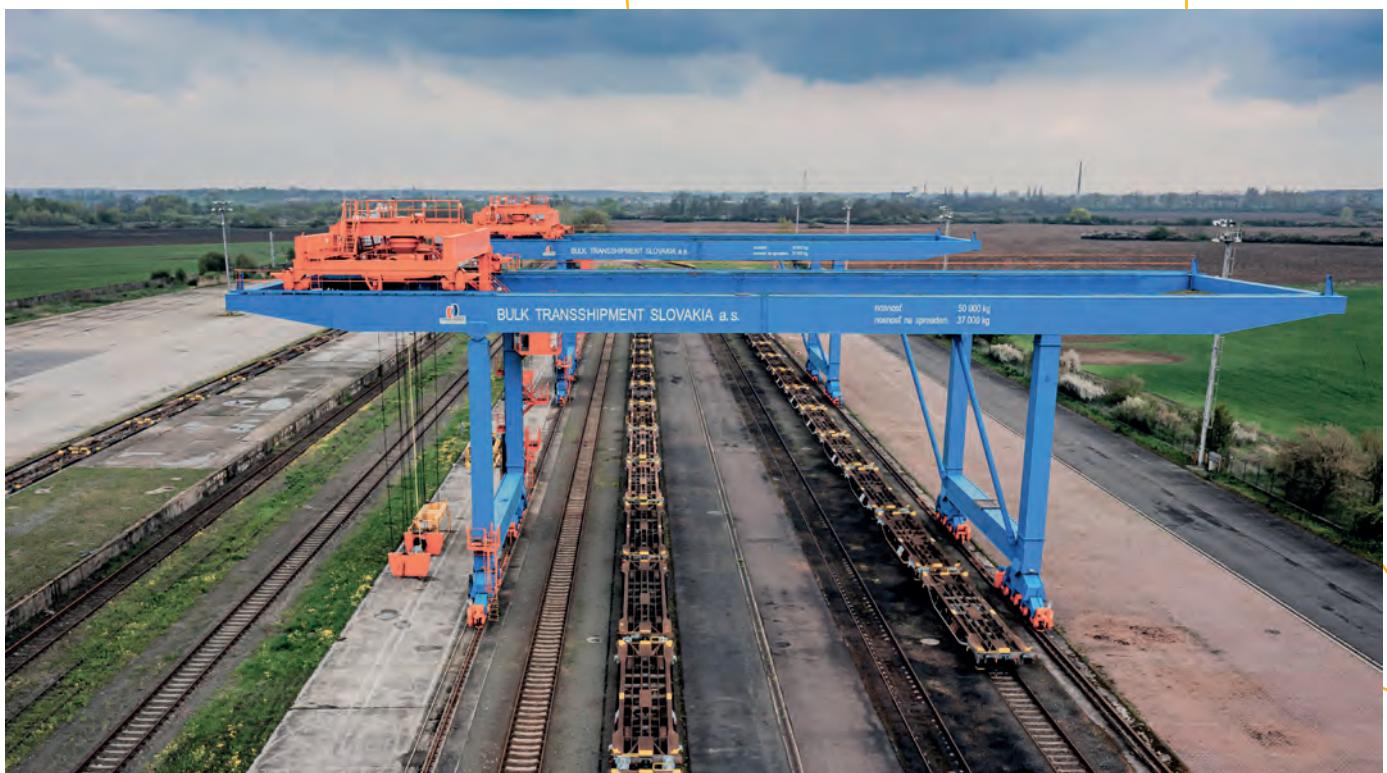
Najvýznamnejšími investíciami BTS sú automatizované pracoviská dvoch prekládkových komplexov, spustené do prevádzky v rokoch 2009 a 2017. Sú určené na priamu aj nepriamu prekládku sypkých substrátov z vozňov širokého rozchodu (1520 mm) do vozňov nor-

málneho rozchodu (1435 mm). Prínosom tejto technológie a tiež jeho výnimočnosťou je spojenie technológie rotačného výklopníka s automatizovaným systémom pásovej dopravy. Využitím tohto spojenia bola dosiahnutá štvornásobná výkonnosť oproti klasickej prekládke rýpadlami pri rovnakom personálnom obsadení a tiež bola podstatne znížená ekologická záťaž prostredia. V súčasnosti je ročná prekládková kapacita komplexov spolu 5 až 5,5 milióna ton sypkých substrátov so zameraním na prekládku železnorudných substrátov, uhlia a koksu.

Ku zvýšeniu konkurencieschopnosti prekladiska a k jeho ekologickejšej prevádzke významne prispeli modernizácie dvoch rozmrazovacích hál v rokoch 2008 a 2017 (II. a III. Rozmrazovacia hala). Vďaka týmto investíciam je v PPS Čierna nad Tisou zabezpečená bezproblémová prekládka v zimnom období. Kapacita rozmrazovania je 1,3 milióna ton substrátov za 90 dní. Súčasťou pridanéj hodnoty poskytovaných služieb prekládky v zimnom období je možnosť ošetrenia prekladaného substrátu technologickou kvapalinou. Obmedzenie zamrznutia substrátu tak prispieva k vyššej efektívnosti následnej vykládky tovaru u konečného odberateľa.

Spoločnosť BTS sa od roku 2017 vybudovaním moderného portálowego žeriava s nosnosťou 50 ton na Východnej rampe venuje aj prekládke kusových tovarov ako sú brámy, zvitky, plechy, kusová ruda, strojné súčasti a podobne. Na pracovisku Východnej rampy Portál sa súčasne realizuje doplnková, rýpadlová priama a nepriama prekládka sypkých substrátov s možnosťou ich dočasného uskladnenia v colnom režime.

Rozvojové aktivity sú súčasťou dlhodobej stratégie spoločnosti BTS a vychádzajú z reflexie na požiadavky obchodných partnerov a ich zákazníkov. S tým úzko súvisí v súčasnosti ukončovaný investičný zámer zvýšenia kapacity preskladnenia sypkých substrátov. Po ukon-





čení kolaudácie stavby Skladovacích plôch – Stred bude možné na ploche 12-tisíc metrov štvorcových v závislosti od druhu komodity uskladniť 60 až 80-tisíc ton substrátov. BTS tak bude mať v rámci PPS Čierna nad Tisou pre svojich zákazníkov k dispozícii colné sklady s celkovou kapacitou 200-tisíc ton na plochách s výmerou takmer 35-tisíc metrov štvorcových.

Od začiatku roka 2020 BTS prijala možnosť poskytovať služby prekládky aj v oblasti intermodálnych prepráv v Termináli kombinovanej dopravy Dobrá. Prvou úlohou bolo v spolupráci so ZSSK CARGO ako prenajímateľom uviesť terminál do stavu, ktorý zaručí jeho bezpečnú prevádzku a zatraktívnu jeho služby. Túto úlohu sme splnili. Na úrovni akcionárov sa naďalej vyvíjajú aktivity na vytvorenie čo najlepších obchodných podmienok pre záujemcov o dané prepravy. Najdôležitejšie je získanie časti prepráv po trase Novej hovábnej cesty. Nevyhnutné je však bezodkladne vyriešiť a aplikovať schému podpory zo strany štátu.

Naša spoločnosť si uvedomuje, že základom udržateľnosti jej rastu sú predovšetkým kvalifikovaní a lojalní zamestnanci. V oblasti prevádzky sa zameriavame na zvyšovanie ich odbornosti a rozvíjanie kvalifikácie v rozsahu vykonávaných činností. Medzi významné investície spoločnosti sú pravidelne zaraďované rekonštrukcie sociálno-prevádzkových priestorov, ktoré vytvárajú zamestnancom zázemie primerané ich potrebám a dnešnej dobe.

Súčasťou spoločnosti BTS sú aj služby v oblasti nákladnej železničnej dopravy. Pracovisko v Spišskej Novej Vsi sa zameriava hlavne na prenájom hnacích vozidiel a poskytovanie technickej podpory nájomcom v oblasti údržby a opráv hnacích koľajových vozidiel. Dnes má BTS v portfóliu 32 hnacích koľajových vozidiel závislej i nezávislej trakcie. Od roku 2011 prostredníctvom dcérskej spoločnosti INTER CARGO, Sp. z o. o., realizujeme prepravno-zasielateľské služby na území Poľska. Už takmer rok a pol je dcérskou spoločnosťou BTS aj spoločnosť LO-

KORAIL, a. s. Táto spoločnosť vytvára svojimi výkonomi podporu pre ZSSK CARGO pri pravidelných i nepravidelných prepravách tovarov hlavne do Českej republiky. Spolupráca je zameraná na nadväzné prepravy ako je napríklad pravidelný vlak Shuttle Slovakia, ktorý je spoločným projektom ZSSK CARGO a skupiny DB Schenker. Umožňuje dosiahnuť vysokú kvalitu služby, spokojnosť zákazníka a v neposlednom rade aj efektívnejšie plánovanie a nasadzovanie kapacít ZSSK CARGO.

Spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., s podporou svojich akcionárov - spoločností BUDAMAR LOGISTICS, a. s., a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., naďalej pokračuje v trende rozvoja a prínose progresívnych postupov nielen do procesov prekládky v pohrianičnej prekládkovej stanici Čierna nad Tisou. Proces modernizácie s cieľom zefektívnenia činností a vytvorenia konkurenčnej výhody je nevyhnutným prvkom rozvoja každej činnosti v spoločnosti.

Alojz FILIPEK
Technický riaditeľ
BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s.



Progressive approach to the provision of transshipment services

in the form of the joint venture BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., at the transshipment border-crossing station (BCS) Čierna nad Tisou there are today conditions created for progressive sustainability, high competitiveness of transport along the longest transport routes of Slovakia's rail infrastructure and the efficient use of environmentally-friendly railway transport in Slovakia.

Over the past 13 years, BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s. (BTS), in cooperation with its shareholders BUDAMAR LOGISTICS, a. s., and Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO), has built five technologically advanced workplaces on the Schengen border which have contributed to increasing the quality of the transshipment services provided. Within the individual modernisation stages, the premises of the original workplaces, which had been unused for a long time, were revamped by building new facilities with the use of technologies that bring higher performance and, at the same time, ensure the ecological sustainability of transshipment.

BTS's most significant investments include automated workplaces of the two transshipment centres, which were put into operation in 2009 and 2017. They are intended for direct and indirect transshipment of bulk substrates from broad gauge wagons (1,520 mm) to standard gauge wagons (1,435 mm). The benefit of this technology and also its uniqueness is the combination of circular tipper technology with an automated belt conveyor system. By using this combination, the performance achieved represents four times the output of conventional transshipment with excavators involving the same number of employees, and the ecological burden on the environment was significantly reduced, too. Nowadays, the total annual transshipment capacity of the centres is around 5 to 5.5 million tonnes of bulk substrates, focusing on the transshipment of iron ore substrates, coal and coke.

The modernisation of two defrosting halls (Defrosting Halls II and III) in 2008 and 2017, respectively, significantly contributed to increasing the competitiveness of the transshipment yard and to its more ecological operation. Owing to these investments, trouble-free transshipment is ensured at the BCS Čierna nad Tisou in the winter. The defrosting capacity reaches 1.3 million tonnes of substrates in 90 days. Part of the added value of the transshipment services provided in the winter is the possibility of treating the transshipped substrate with a technological liquid. Preventing the substrate from freezing thus contributes to higher efficiency in the subsequent unloading of goods on the final customer's premises.

Since 2017, when a modern gantry crane with a capacity of 50 tonnes was built on the East ramp, BTS has also been engaged in the transshipment of piecemeal goods, such as slabs, coils, steel sheets, ore pieces, machinery parts and the like. At the East ramp - Portal workplace, additional, direct and indirect excavator transshipment of bulk substrates with the possibility of their temporary storage under a customs procedure is carried out at the same time.

Development activities are part of BTS's long-term strategy and are based on reflection of the requirements of business partners and their customers. Closely related to this is the currently

finalised investment project aimed at increasing the capacity of storage of bulk substrates. After the Storage Areas - Centre are approved for use, it will be possible to store 60 to 80 thousand tonnes of substrates in an area of 12,000 square meters, depending on the kind of commodity. At the border-crossing station Čierna nad Tisou, BTS will thus have customs warehouses available to its customers with a total capacity of 200,000 tonnes in an area of almost 35,000 square meters.

Since the beginning of 2020, BTS has accepted the opportunity to provide transshipment services also in the area of intermodal transport at the Dobrá Combined Transport Terminal. The first task was, in cooperation with ZSSK CARGO as the lessor, to put the terminal in a condition that would guarantee its safe operation and make its services more attractive. We accomplished this task. At the level of shareholders, activities continue to be undertaken to create the best possible business conditions for those interested in the given shipments. The most important thing is to get a part of the shipments along the New Silk Road. However, it is necessary to resolve and apply the state support scheme without delay.

Our company is aware that the basis for the sustainability of its growth is primarily qualified and loyal employees. In the field of operations, we focus on enhancing their expertise and developing qualifications for the activities performed. The company's significant investments regularly include the reconstruction of sanitary and operating facilities that afford our employees background as appropriate to their needs and the present times.

BTS's business also includes rail freight services. The workplace in Spišská Nová Ves focuses mainly on the rental of locomotives and the provision of technical support to tenants in the field of maintenance and repairs of locomotives. BTS currently has 32 locomotives with dependent and independent tractive power in its portfolio. Since 2011, we have, through the subsidiary INTER CARGO Sp. z o. o., been engaged in providing transport and forwarding services in Poland. For almost one and a half years, LOKORAIL, a. s., has been a subsidiary of BTS. With its services, this company provides support for ZSSK CARGO in the regular and irregular transport of goods, especially to the Czech Republic. The cooperation is focused on follow-up shipments, such as the regular Shuttle Slovakia train, which is a joint project of ZSSK CARGO and the DB Schenker Group. It helps to achieve the high quality of services, customer satisfaction and, last but not least, more efficient planning and deployment of ZSSK CARGO capacities.

BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., with the support of its shareholders - BUDAMAR LOGISTICS, a. s., and Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., continues the trend of developing progressive procedures and making them contribute not only to the transshipment processes at the border-crossing station Čierna nad Tisou. The process of modernisation aimed at streamlining activities and creating a competitive advantage is a necessary element for the development of any activity in the company.

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



ČLEN SKUPINY
MEMBER OF



... TVORÍME JEDEN TÍM...

... WE CREATE ONE TEAM...



PONÚKANÉ SLUŽBY / OFFERED SERVICES

PREKLÁDKA SYPKÝCH SUBSTRÁTOV - plne automatizovaná priama prekládka z vozňov rozchodu 1520 mm do vozňov rozchodu 1435 mm na pracoviskách Prekládkový komplex Východ a Prekládkový komplex Západ, v zimných mesiacoch aj s možnosťou aplikácie technickej kvapaliny pre obmedzenie zamízania tovaru pri následných prepravách

PREKLÁDKA KUSOVÝCH TOVAROV - priama prekládka z vozňov rozchodu 1520 mm do vozňov rozchodu 1435 mm, prekládka z a na cestné motorové vozidlá na pracovisku Východná rampa Portál

INTERMODÁLNA PREKLÁDKA – priama a nepriama prekládka intermodálnych jednotiek na pracovisku Terminál kombinovanej dopravy Dobra

PRESKLADNENIE TOVAROV – nepriama prekládka sypkých a kusových tovarov s ich krátkodobým preskladnením tovarov a dočasné skladovanie intermodálnych jednotiek v colnom režime

ROZMRAZOVANIE SYPKÝCH SUBSTRÁTOV – rozmrazovanie sypkých substrátov v zimnom období

NAKLADNÁ ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA - prenájom hnacích koľajových vozidiel radov 183, 240 a 131, realizácia dopravných výkonov prostredníctvom dcérskych spoločností INTER CARGO Sp. Z o. o. v Poľsku a LOKORAIL a. s. v Českej republike, poskytovanie servisu, konzultačnej a poradenskej činnosti v oblasti opráv hnacích koľajových vozidiel

TRANSSHIPMENT OF BULK SUBSTRATES - fully automated direct transhipment from 1,520 mm gauge wagons to 1,435 mm gauge wagons at the workplaces of the Transhipment Centre East and the Transhipment Centre West; in the winter months also with the possibility of applying a technical fluid to prevent goods from getting frozen during subsequent transport

TRANSSHIPMENT OF PIECemeAL GOODS - direct transhipment from 1,520 mm gauge wagons to 1,435 mm gauge wagons, transhipment from and onto road vehicles at the East Ramp - Gantry Crane

INTERMODAL TRANSSHIPMENT – direct and indirect transhipment of intermodal units at the combined transport terminal Dobra

STORAGE OF GOODS – indirect transhipment of bulk and piecemeal goods with short-term storage of goods and temporary storage of intermodal units placed under a customs procedure

DEFROSTING OF BULK SUBSTRATES – defrosting of bulk substrates in the winter season

RAIL FREIGHT TRANSPORT - rental of locomotives of the series 183, 240 and 131, performance of transport services through the subsidiaries INTER CARGO Sp. Z o. o. in Poland and LOKORAIL a. s. in the Czech Republic, provision of repair and maintenance, consulting and advisory services regarding locomotives



www.btslovakia.sk

Železničná 1, 076 43 Čierna nad Tisou, Slovensko / btslovakia@btslovakia.sk





Zástupcovia Európskej komisie, ktorí pricestovali špeciálnym expresom do Bratislavu 10. septembra, si so zástupcami regiónu vymenili vlajky, čo bola súčasť rituálu vitania vlaku v každom meste.
Representatives of the European Commission, who arrived on September 10 to Bratislava on the special express train, exchanged flags with representatives of the region, which was part of the train welcome ceremony in each city.



Európsky expres na Slovensku

Rok 2021 je v Európe rokom železníc. Európsky rok železníc vyhlásila Európska komisia s cieľom podporiť a viac spropagovať osobnú a nákladnú železničnú dopravu v Európe. Pri tejto príležitosti bol vypravený špeciálny vlak s názvom Connecting Europe Express. Vlak začal svoju cestu 2. septembra v Lisabone a 7. októbra, po prejdení takmer 20 tisíc kilometrov napriek celou Európu, dorazil do cieľovej stanice v Paríži.

Vzhľadom na rôzne šírky rozchodu v rámci Európy Connecting Europe Express v skutočnosti zahŕňal tri vlaky – pyrenejský, štandardný a pobaltský vlak – ktoré sa stretli pozdĺž trasy. Išlo o jedinečný projekt, do ktorého sa zapojilo vyše 40 železničných spoločností a manažérov infraštruktúry. Spolu s ďalšími subjektmi spojili svoje sily na úrovni EÚ, národnej aj miestnej. Hoci interoperabilita medzi niektorými časťami európskej železničnej siete nie je stále úplná, projekt Connecting Europe Express bol excelentnou ukázkou výbornej spolupráce medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry z celej Európy. Cieľom európskeho expresu bola nielen propagácia vzájomnej európskej súdržnosti a spolupráce, ale aj podpora ekologickej udržateľnosti medzinárodnej prepravy, ktorú najviac reprezentuje práve železničná doprava.

Niekoľko zaujímavostí o železniciach v EÚ

- V Európskej únii pracuje v železničnom sektore 916 000 pracovníkov, 21 % z nich tvoria ženy.
- Železničná doprava je najbezpečnejším spôsobom pozemnej dopravy.
- Európska únia je popretkávaná sieťou železničných tratí s celkovou dĺžkou približne 201 tisíc kilometrov (len trate v prevádzke).
- V EÚ máme približne 9 100 kilometrov vysokorýchlosnej železničnej siete.
- 75 % kilometrov prejdú vlaky poháňané elektrickou energiou.
- Železničná doprava je udržateľná – tvorí len 0,4 % emisií skleníkových plynov z dopravy. Tento spôsob dopravy je jediným, ktorý od roku 1990 svoje emisie značne znížil.





Zástupcov EK v Košiciach na prvom nástupišti milo privítal detský folklórny súbor.

Representatives of the EC in Košice on the first platform warmly welcomed by a children's folklore ensemble.



Connecting Europe Express in Slovakia

The Connecting Europe Express project came into existence thanks to partners from the European railway sector and institutions that had joined forces at EU, national and local level. Due to the different gauge widths across Europe, the Connecting Europe Express included in fact three trains - a Pyrenean train, a standard-gauge train and a Baltic train - which met along the route. The project was intended to remind, on the one hand, that interoperability between some parts of the European rail network is still incomplete, but on the other hand it was an excellent presentation of very good cooperation between railway undertakings and infrastructure managers.

The aim of the European Express was not only to promote mutual European cohesion and cooperation, but also to support the ecological sustainability of international transport, which is most represented by rail transport.

Some interesting facts about the railways in the EU

- The European Union railway sector employs 916,000 workers, of whom 21% are women.
- Railway transport is the safest mode of land transport.
- The European Union is intertwined with a network of rail lines with a total length of approximately 201 thousand kilometres (only those in use).
- We have around 9,100 kilometres of high-speed rail network in the EU.
- 75% of kilometres travelled are covered by electric trains
- Rail transport is sustainable – it accounts for only 0.4% of greenhouse gas emissions from transport. This mode of transport is the only one that has significantly reduced its emissions since 1990.

19. septembra priviezol rušeň 363 ZSSK CARGO s tematickým polepom k Európskemu roku železníc 2021 európsky expres do Košíc.
The European Express was pulled to Košice by a ZSSK CARGO 363-series locomotive featuring thematic visuals for the European Year of Rail 2021.



	3 rozchody 3 gauges - trains		33 hraničných priechodov 33 border crossings
	26 krajín 26 countries		> 100 zastávok >100 stops
	20 000 kilometrov 20 000 kilometres of journey		40 železničných partnerov 40 railway partners



Zmeny v oblasti ECM s novými pravidlami

ZSSK CARGO ako subjekt ECM (Entity in Charge of Maintenance - subjekt zodpovedný za údržbu nákladných vozňov) je najväčším poskytovateľom služieb ECM na Slovensku z hľadiska početnosti nákladných vozňov v Národnom registri vozidiel. O zmenách nariadení zo strany Európskej únie sme sa rozprávali s Tiborom Gondom, manažérom ECM a vedúcim oddelenia kontroly údržby a opráv ŽKV - ECM.

Aké zmeny v oblasti ECM sa udiali v poslednom období a čom je ich podstata?

Hlavná zmena je vo vydaní nového vykonávacieho nariadenia Komisie EÚ s číslom 2019/779 zo 16. mája 2019, ktorým sa ustanovujú podrobne nariadenia o systéme certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2016/798, a ktorým sa zrušilo pôvodné nariadenie 445/2011.

Pripomeňme, že všetko čo sa deje v oblasti ECM sa robí pre lepšie zabezpečovanie cieľov interoperability systému európskych železníc, pričom sa má dosiahnuť stanovenie optimálnej úrovne technickej harmonizácie, s dôrazom uľahčovať, zlepšovať a rozvíjať služby poskytované v medzinárodnej železničnej doprave. Zámerom je vytváranie vnútorného trhu so zariadeniami a službami určenými na výstavbu, obnovu, modernizáciu a prevádzku systému železníc v EÚ.

Podstatou nového vykonávacieho nariadenia je poskytnúť rámec na harmonizáciu požiadaviek a metód posudzovania schopnosti subjektov zodpovedných za údržbu. Jeho účelom je definovanie povinností, ktoré musia byť naplnené.

Aké sú rozdiely nového nariadenia oproti pôvodnému a aké povinnosti z neho vyplývajú pre ZSSK CARGO?

Vykonávacím nariadením komisie zo 16. júna 2019 je stanovené, že od 16. júna 2022 každé železničné vozidlo musí mať subjekt zodpovedný za údržbu - ECM. Z toho vyplýva, že ZSSK CARGO do tohto termínu musí získať potrebné osvedčenie aj na hnacie dráhové vozidlá. Zároveň musí získať nové osvedčenie na nákladné vozne do 20. marca 2023. A je tu ešte jedna podstatná zmena a tou je v skratke KKHB, čo znamená zavedenie komponentov kritických z hľadiska bezpečnosti a sprísnenie požiadaviek na akreditáciu certifikačných orgánov. V súčasnosti už vo firme pracujeme na získaní nových osvedčení ECM na všetky štyri funkcie.

Môžete nám v krátkosti popísť o aké štyri funkcie ide pri osvedčení ECM?

Ide o funkciu riadenia, funkciu rozvoja údržby, funkciu riadenia údržby parku ŽKV a štvrtou je funkcia poskytovania údržby. Ich podstatu skúsim v krátkosti vysvetliť. Funkcia riadenia – pri nej ide o dohľad nad všetkými funkciemi údržby a ich koordináciu, ako aj o zaistenie bezpečného stavu HDV v železničnom systéme. Funkcia rozvoja údržby má za úlohu spravovať dokumentáciu o údržbe vrátane riadenia konfigurácie na základe konštrukčných a prevádzkových údajov, ako aj výkonnosti a predchádzajúcich skúseností.

Pri tretej funkcií riadenia údržby parku ŽKV sa riadi presun ŽKV na údržbu a jeho navrátenie do prevádzky po údržbe. A v rámci poslednej funkcie je to poskytovanie požadovanej technickej údržby ŽKV alebo jeho dielov vrátane dokumentácie o uvoľnení do prevádzky. Osvedčenie ECM sa dá získať na všetky funkcie ale aj na každú samostatne.

Čo sú to komponenty kritické z hľadiska bezpečnosti?

To sú také komponenty na ŽKV, ktorých zlyhanie môže viesť k priamej



vážnej nehode alebo vážnej udalosti. „Priamy“ znamená bezprostredný nasledujúci účinok, nie akékoľvek ďalšie udalosti alebo činy, ktoré viedli k udalosti. Komponenty dôležité pre bezpečnosť podliehajú procesom, ktoré jasne dokumentujú údržbu a sledovanie história a musia byť identifikované ako individuálne komponenty. Prvotnú identifikáciu KKHB zvyčajne vykoná výrobca. Subjekt ECM už pri zadávaní požiadavky na výrobu vozidla by mal požadovať od výrobcu zadefinovanie KKHB.

Ak ho určí výrobca, tak v tomto prípade ide o všeobecný kritický komponent a týka sa všetkých vozidiel, ktoré ho obsahujú. Výrobca určí, čo a ako je potrebné sledovať a prečo je tento komponent kritickým. Taktiež by mal vymiešať jeho vhodné označenie. Zároveň by mal stanoviť podmienky parametrov pre sledovanie týchto komponentov, ich vyhodnocovanie, ako aj opatrenia v prípade ich prekročenia.

A ako to bude v prípade starších železničných koľajových vozidiel?

Pri prvotnej identifikácii KKHB pri starších ŽKV nemusia byť k dispozícii zoznamy komponentov od výrobcu, a preto si musí túto agendu zadefinovať ich užívateľ, napríklad držiteľ či vlastník vozidiel.

Výrobcovia a subjekty ECM musia mať záznamy o KKHB, ktoré sú priebežne aktualizované. To znamená, že výrobca vede evidenciu týchto komponentov v technickej dokumentácii. Subjekt ECM vede evidenciu v dokumentácii o údržbe.

V prípade, že sa objavia nečakané zistenia ohľadom bezpečnosti vo vzťahu k ŽKV a jeho komponentom, je nevyhnutné zabezpečiť výmenu informácií

a týchto zistení medzi vlastníkmi, držiteľmi, železničnými podnikmi, manažérmi infraštruktúry a ďalšími subjektmi, pre ktorých by mohlo byť toto zistenie relevantné.

Pre koho platia spomínané nové ustanovenia? Kto každý musí mať ECM?

Platí to pre všetky subjekty, ktorých ŽKV sú zaregistrované v registri vozidiel, teda majú pridelené 12-miestne číslo. Každý ECM musí byť certifikovaný v termíne do 16. júna 2022. Subjekty, ktoré využívajú ŽKV výlučne

pre vlastné potreby a nezachádzajú napr. na sieť ŽSR, teda ŽKV sa budú pohybovať iba v rámci vlečky, tak nemusia mať ECM, avšak odoberú sa im 12-miestne čísla.

Pokiaľ chce subjekt ponechať číslo na ŽKV, musí mať vlastnú certifikáciu ECM alebo si potrebné činnosti zabezpečí outsourcingom.

Ďakujem za rozhovor.
Dana SCHWARTZOVÁ

Changes in the ECM area with new rules

ZSSK CARGO as an ECM (Entity in Charge of Maintenance - entity responsible for the maintenance of freight wagons) is the largest provider of ECM services in Slovakia in terms of the number of freight wagons in the National Vehicle Register. We talked about changes in regulations by the European Union with ECM manager Tibor Gonda, the head of the rolling stock maintenance and repair control - ECM unit.

What changes have taken place in the ECM area recently and what is their purpose?

The main change is the issuance of new Commission Implementing Regulation (EU) 2019/779 of 16 May 2019, laying down detailed provisions on a system of certification of entities in charge of maintenance of vehicles pursuant to Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council and repealing original Regulation No. 445/2011.

It should be noted that everything that is happening in the ECM area is being done to better ensure the objectives of the interoperability of the European railway system, while achieving an optimal level of technical harmonisation, with an emphasis on facilitating, improving and developing international rail transport services. The aim is to create an internal market for equipment and services intended for the construction, renewal, modernisation and operation of the EU's railway system.

The purpose of the new implementing regulation is to provide a framework for harmonising requirements and methods to assess the ability of entities in charge of maintenance. Its aim is to define the obligations that must be fulfilled.

What are the differences between the new regulation and the original one and what obligations does it impose on ZSSK CARGO?

The Commission Implementing Regulation from 16 June 2019 stipulates that from 16 June 2022, each railway vehicle must have an entity in charge of maintenance - ECM. It follows that ZSSK CARGO must also obtain the necessary certificate for locomotives by this deadline. At the same time, it must obtain a new certificate for freight wagons by 20 March 2023. And there is another significant change, and that is SCCs, which abbreviation means the introduction of safety-critical components and the tightening of requirements for the accreditation of certification bodies. At ZSSK CARGO we are currently working to obtain new ECM certificates for all four functions.

Can you briefly describe the four functions in respect of ECM certification?

These are the management function, the maintenance development function, the fleet maintenance management function and the fourth is the maintenance delivery function. I will try to explain their essence in brief. The management function - it involves the supervision of all maintenance functions and their coordination, as well as ensuring the safe condition of locomotives in the railway system. The maintenance development function is responsible for managing maintenance documentation, including configuration management, based on design and operational data as well as performance and previous experience.

The third fleet maintenance management function is responsible for

sending rolling stock for maintenance and its return to operation after maintenance. And as part of the last function, it is the delivery of the required technical maintenance of rolling stock or its parts, including documentation on release to service. An ECM certificate can be obtained for all functions, but also for each of them separately.

What are safety-critical components?

These are rolling stock components whose failure may lead to a serious direct accident or serious incident. "Direct" means the immediate subsequent effect, not any other incidents or actions that led to the incident. Safety-critical components are subject to processes that clearly document maintenance and history tracking and must be identified as individual components. The initial identification of SCCs is usually carried out by the manufacturer. The ECM should require the manufacturer to define a safety-critical component when placing an order for the manufacture of a vehicle.

If identified by the manufacturer, then it is considered a general critical component and applies to all vehicles containing it. The manufacturer will determine what and how to monitor and why this component is critical. The manufacturer should also provide its appropriate designation. At the same time, the manufacturer should set the conditions of parameters for monitoring these components, their assessment, as well as measures in case they are exceeded.

And what about older rolling stock?

The initial identification of SCCs for older rolling stock may not provide lists of components from the manufacturer, and, therefore, they must be defined by their user, such as the keeper or owner of the vehicles.

Manufacturers and ECMS must have safety-critical component records that are continuously updated. This means that the manufacturer keeps records of these components in the technical documentation. The ECM keeps such records in the maintenance documentation.

In the event of unexpected safety-relevant findings concerning the rolling stock and its components, it is necessary to ensure the exchange of information and such findings between owners, keepers, railway undertakings, infrastructure managers and other entities for which such findings may be relevant.

To whom do the new provisions apply? Who needs to have an ECM?

This applies to all entities whose rolling stock is registered in the vehicle register, i.e. their vehicles are assigned a 12-digit number. Each ECM must be certified no later than 16 June 2022. Entities that use rolling stock exclusively for their own needs and do not make use, for example, of the ŽSR network, i.e. their rolling stock will only move on a siding, do not need to have an ECM, but the 12-digit numbers will be removed from them.

If the entity wants to keep the number on its rolling stock, it must have its own ECM certification or outsource the necessary activities.

Thank you for the interview.
Dana SCHWARTZOVÁ

Manipuláky s drevom na Gemerí

Hoci osobná doprava prestala na gemerských lokálkach premávať už pred mnohými rokmi, na tratiach v regióne stále panuje čulý ruch manipulačných nákladných vlakov, ktoré prepravujú tovar po železnici. Aj vďaka nám sú miestne cestné komunikácie menej vyťažované a preplnené.

Najčastejšie prepravovanou miestnou komoditou je drevo, keďže aj Lesy SR tu majú niekol'ko z viac než tridsiatky nakladacích miest a vlečiek, z ktorých zásobujú svojich odberateľov. O vozbu týchto jednotlivých vozňových zásielok a skupín vozňov sa stará ZSSK CARGO.

Viacerí zákazníci ZSSK CARGO deklarujú, že pri svojom podnikaní sa správajú zodpovedne k životnému prostrediu a pre svoje prepravy si zvolili najekologickejší spôsob dopravy - po železnici.

(lc)

Foto: Kristián KARDOS



Rušeň 742 326 mieri 25. augusta v čele manipulačného vlaku z Betliara do Plešivca.

A 742 326 locomotive at the head of a handling train on 25 August on its way from Betliar to Plešivec.

Timber handling operations in the region of Gemer

Although passenger transport ceased to be operated on the Gemer local rail lines many years ago, there is still busy traffic with handling freight trains carrying goods on the local lines in the region. Thanks to us, local roads are less busy and congested.

The most frequently transported local commodity is timber, as Lesy

SR (the Forests of the Slovak Republic) has several of its more than thirty loading places and sidings located here, from where it supplies its customers. Those single wagon loads and groups of wagons are transported by ZSSK CARGO.

(lc)

Plachetnica na Dolnej Nitre

V auguste sa v okolí Nitry, kde v nákladnej doprave dominujú prevažne rušne radu 751, vyskytli hnacie vozidlá radu 756.

Hoci po autorizačných skúškach sú novou posilou miestnych manipulačných vlakov medzi Lužiakmi a Nitrou, ich hlavným poslaniem sú nákladné expresy medzi „terminálom intermodálnej prepravy“ v Lužiakach a Leopoldovom. Práve na tomto úseku, vzhľadom na vyššiu hmotnosť prevážaných áut s hybridným pohonom, a tým aj celkové zaťaženie viakov, už výkon HDV 751 nepostačoval. V Leopoldove si zásielku nových vozidiel preberú elektrické rušne ZSSK CARGO, ktoré ich následne dopravujú do pohraničných staníc a odovzdávajú spolupracujúcim železničným spoločnostiam, pre ich ďalšiu cestu k zákazníkom vo svete.

(lc)

Foto: Martin MAČANGA



A locomotive nicknamed the ‘sailboat’ appearing in the Lower Nitra region

In August, locomotives of the 756 series could also be seen near Nitra, where freight traffic is largely dominated by locomotives of the 751 series.

Although after having undergone the authorisation tests, they are a new addition to the local handling trains between Lužianky and Nitra, their main mission is express freight shipments between the ‘intermodal transport terminal’ in Lužianky and Leopoldov. Given the greater weight of transported hybrid cars and thus the overall train

loading, the power output of locomotives of the 751 series was no longer sufficient for this route section. In Leopoldov, shipments of new vehicles are taken over by ZSSK CARGO electric locomotives which are employed to carry them to border crossing stations where they are handed over to cooperating railway companies for their next journey to customers around the world.

(lc)

RockTainery nahradili klasické výsypné vozne

Od konca marca vozia železnú rudu z Čiernej nad Tisou do ostravskej oceliarne špeciálne výsypné kontajnery RockTainer Ore umiestnené na dvojčlánkových plošinových voznoch. Súprava, ktorá premáva v dvoj až trojdňových obechoch, má 14 dvojčlánkových vozňov a odvezie v 28 výsypných kontajnerech až 2 700 ton substrátu. Prepravu vlakov zabezpečuje ZSSK CARGO dvojčkami, rušnami radu 131.



RockTainery na vykládke v Ostrave. (Foto: BUDAMAR)

RockTainers unloaded in Ostrava. (Photo: BUDAMAR)

67 ton na vozeň. Ako sme už spomenuli, hlavnou výhodou je jednoduchšia manipulácia s vozňom počas otvárania klapiek.

V prekládkových komplexoch spoločnosti BTS, kde sa ruda prekladá zo širokorozchodných vozňov, bolo potrebné upraviť technológiu počtu pristavených ŠR vozňov, ale k zásadnej zmene nakladky nedošlo.

Pokiaľ ide o podmienky, ktoré musí splňať zákazník pri manipulácii s novými nadstavbami, je potrebné pri RockTaineroch mať miesto vykládky s roštom na gravitačnú vykládku a prívod vzduchu na pneumatické otváranie vozňov, takže identické ako v prípade vozňov Falns.

Nadstavby aj vozne sú majetkom spoločnosti BUDAMAR INNOVATIONS, a. s., a nejde o úplnú novinku, pretože spoločnosť tieto vozne používa aj pri prepravách vápencov a vápna pre firmu ČEZ v Českej republike.

(lj)



Prepravu súprav s dvojčlánkovými vozňami, na ktorých sú umiestnené nové kontajnery na rudu, zabezpečuje ZSSK CARGO dvojčkami, rušnami radu 131. Záber je z 10. apríla v Smižanoch. (Foto: Miroslav BELAY).

Train sets with two-section wagons on which new ore containers are transported by ZSSK CARGO using twin-unit locomotives of the 131 series. The photo was taken in Smižany on April 10. (Photo: Miroslav BELAY)

RockTainers have replaced conventional discharging wagons

Since the end of March, special RockTainer Ore containers placed on two-section platform wagons have been transporting iron ore from Čierna nad Tisou to the Ostrava steelworks. A train set which travels at two-to three-day intervals has 14 two-section wagons and can carry up to 2,700 tonnes of substrate in 28 discharging containers. Trains are transported by ZSSK CARGO using twin-unit locomotives of the 131 series.

The first loading took place on March 30; by mid-April, they loaded four train sets at Čierna nad Tisou. The new containers have a greater loading capacity, compared to conventional wagons, they are easier to handle, but they are used for shipments also due to the lack of high-walled wagons on the market.

RockTainers are a technological equivalent to Falns discharging wagons, which the ores recipient Liberty Ostrava requires to be used for transport due to the unloading technology. The two-section wagons which are used can be loaded up to 136 tonnes. If converted into the Falns wagon equivalent, it is 67 tonnes per wagon. As

already mentioned, the main advantage is easier handling of the wagon during the opening of the discharging flap valves.

In the BTS transshipment centres, where the ore is transshipped from broad gauge wagons, it was necessary to adjust the technology of the number of positioned standard gauge wagons, but there was no fundamental change in the loading process.

As for the conditions that the customer must meet when handling new superstructures, RockTainers need to have a place of unloading equipped with a grate for gravity unloading and air supply for the pneumatic opening of wagons, so they are identical to those applicable to Falns wagons.

Superstructures and wagons are the property of BUDAMAR INNOVATIONS, a. s., and this is not a complete novelty, because the company also uses these wagons to transport limestone and lime for ČEZ in the Czech Republic.

(lj)

Inovácie na TRAKO 2021

V dňoch 21. – 24. septembra sa na výstavisku AMBEREXPO v polskom Gdansku uskutočnila druhá najvýznamnejšia akcia svojho druhu v Európe a prvá významná európska železničná výstava v „postcovidovom“ období. Na tejto výstave, zameranej predovšetkým na novinky a inovácie v železničnej doprave, prezentovala svoje služby aj ZSSK CARGO.

Slovenský štátnej železničný nákladný dopravca sa predstavil v spoločnom stánku so spolupracujúcimi spoločnosťami Budamar Group, Inter Cargo, NH Trans a BTS, s ktorými pôsobí na polskom trhu. Táto súčinnosť



ZSSK CARGO sa predstavila v spoločnom stánku s firmami, s ktorými pôsobí na polskom trhu.

ZSSK CARGO presented itself in a joint stand with the companies with which it operates on the Polish market.

pri zabezpečovaní prepráv nerastných surovín, najmä koksovateľného uhlia z prístavov v Gdansku a Gdyni, umožňuje expanziu aktivít ZSSK CARGO aj za hranicami Slovenska. V spoločnom stánku, ktorý dominoval pavilónu E, v priebehu celého týždňa prebiehali intenzívne rozhovory: pri rokovacích stoloch sa počas výstavy vystriedalo množstvo súčasných i potenciálnych zákazníkov, spolupracovníkov a partnerov. Zvýšený záujem o stánok spomínaných slovenských spoločností potvrdil, že v tejto zostave spolupracujúcich firiem dokážu poskytnúť aj na vysoko konku-



Poľská Pesa uviedla prvý posunovací rušeň na vodíkový pohon na báze svojho rušna SM42.

The Polish company Pesa introduced the first hydrogen-driven shunting locomotive based on its locomotive SM42.

renčnom polskom trhu konkurencieschopné dopravné riešenia. Výstava TRAKO sa koná každé dva roky a svoje novinky tu predstavujú najmä výrobcovia techniky, dodávateľia rôznych komponentov, ale aj všetci významní poľskí výrobcovia a dopravné spoločnosti. Medzi nimi sú spoločnosti, s ktorými ZSSK CARGO intenzívne spolupracuje v cestných prepravách. Ak by sme mali zhodnotiť najinovatívnejšie technológie predstavené počas TRAKO 2021, musíme spomenúť najčastejšie skloňovaný vodíkový pohon. A to nielen v teoretickej rovine. Spoločnosť Pesa tu uviedla prvý posunovací rušeň na vodíkový pohon na báze bežného poľského posunovacieho rušna SM42. Jeho unikátny vzhľad jednoznačne zaujal a o tom, že nejde len o koncept, svedčí záujem o jeho kúpu energetickou spoločnosťou PKN Orlen. Vodíkový pohon v reálnej prevádzke predstavila tiež spoločnosť Alstom demonštráciou vodíkovej jednotky iLint priamo na výstavisku. Všetky inovácie svedčia o tom, že železničný priemysel ich zavádzá tak, aby preprava tovaru i osôb po koľajnicach zostala nadálej najekonomickejšou a predovšetkým najekologickejšou suchozemskou dopravou.

Lubomír ČECH
Foto: autor

Innovations presented at TRAKO 2021

On 21 to 24 September, the AMBEREXPO exhibition centre in Gdansk, Poland, hosted the second most important event of its kind in Europe and the first major European railway exhibition in the 'post-Covid' period. ZSSK CARGO also presented its services at this exhibition, which focuses mainly on innovations and new technologies in railway transport.

The Slovak state-owned rail freight carrier presented itself in a joint stand with the cooperating companies Budamar Group, Inter Cargo, NH Trans and associate BTS, with which it operates on the Polish market. This cooperation in ensuring the transport of raw materials, especially coking coal from the ports of Gdansk and Gdynia, allows ZSSK CARGO to expand its activities beyond the borders of Slovakia. In the joint stand, which dominated Pavilion E, intensive talks were taking place throughout the week: a number of current and potential customers and partners took turns at the negotiating tables during the exhibition. The increased interest in the stand of the mentioned Slovak companies confirmed that being such a group of cooperating companies, they are also able to provide competitive transport solu-

tions on the highly competitive Polish market. The TRAKO exhibition, which takes place every two years, is a forum where manufacturers of equipment, suppliers of various components, including all major Polish manufacturers and transport companies, present their innovations. Among them are companies with which ZSSK CARGO cooperates in cross-border transport intensively. To evaluate the most innovative technologies introduced during the TRAKO 2021 exhibition, we must refer to the most frequently mentioned hydrogen drive. And not just on a theoretical level. The company Pesa introduced here the first hydrogen-driven shunting locomotive based on the common Polish shunting locomotive SM42. Its unique appearance unequivocally drew much attention and the fact that it is not just a concept is evidenced by the interest in its purchase by the energy company PKN Orlen. The company Alstom also presented a hydrogen drive in real operation by demonstrating the iLint hydrogen unit directly at the exhibition centre.

Lubomír ČECH

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.

Kontakty/Contacts

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

Martina SURMÍKOVÁ

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

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

Zuzana KORUŠIAK VARGOVÁ

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

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

Denisa PELEŠKOVÁ

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

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

Jozef CENKÝ

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

REGIÓN/REGION KOŠICE

Renáta IHNÁTOVÁ

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

REGIÓN/REGION ŽILINA

Luboš MIERNY

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

REGIÓN/REGION ZVOLEN

Alena VENDERLOVÁ

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

REGIÓN/REGION BRATISLAVA

Richard KRIŠPINSKÝ

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

**INTERMODÁLNA PREPRAVA/
INTERMODAL TRANSPORT**

Mário HANTÁK

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

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

Marcel MINICH

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

Mikuláš SABO

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

**PREPRAVA MIMORIADNYCH
ZÁSIELOK/EXCEPTIONAL TRANSPORT**

Matúš KANDRIK

tel.: +421 55 229 5528
mobil: +421 911 876 421
e-mail: kandrik.matus@zscargo.sk

**ZÁKAZNÍCKE CENTRUM/
CUSTOMER CENTRE**

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

**ÚSEK SLUŽIEB ŽELEZNIČNÝCH
KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL/
ROLLING STOCK SERVICES DIVISION**

Miloš SABO

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

ECM

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

**ZASTÚPENIE V ZAHRANIČÍ/
REPRESENTATION ABROAD**

**Generálne zastupiteľstvo na Ukrajine/
General Representation in Ukraine**

Jozef VIRBA

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

ZÁKAZNÍCKE CENTRUM

PONDELOK - NEDEĽA

06:00 - 22:00

+421 55 229 5513

+421 55 229 5519

INFOSERVIS@ZSCARGO.SK



CUSTOMER CENTRE

MONDAY - SUNDAY

06:00 - 22:00

+421 55 229 5513

+421 55 229 5519

INFOSERVIS@ZSCARGO.SK