

BUSINESS



Modernizačné kroky v železničnej doprave sú nevyhnutné
Modernisation steps in rail transport are a must

O prepravy kaučuku súperíme kvalitou služieb
We compete for rubber shipments by quality of our services

So železnicou ušetria dvetisíc jázd kamiónov ročne
Thanks to rail transport, they save two thousand trucks a year

Editoriál / Editorial



Vážení obchodní partneri,

keď som začiatkom tohto roku hodnotil rok predchádzajúci, bol som veľmi rád, že jeho ľažký rozbeh skončil už v prvom kvartáli. Potom nasledovali po merne vyravnané a úspešné mesiace, a tak hodnotenie celého roka, vďaka pozitívnemu pokračovaniu obchodných aktivít, dopadlo lepšie. Z obchodného hľadiska bol rok 2021 pre nás dokonca omnoho príaznivejší ako ten predchádzajúci.

Naša spoločnosť prepravila vlasti celkom 31,4 milióna ton tovarov, čo predstavuje významný medziročný nárast o 5,2 milióna ton. Odzrkadilo sa to aj na dosiahnutí historicky najlepšieho výsledku hospodárenia od začiatku existencie firmy, na čo môžeme byť právom hrdí. Rozhodujúcou komoditou bola z hľadiska prepravy železná ruda a celkovo prevládali prepravy súvisiace s hutníctvom. Zo vstupných surovín to bolo uhlie, dolomit a šrot a z produkcie kovy a troska.

Aj napriek výbornému hodnoteniu to bol však pre nás všetkých náročný rok poznačený pretrvávajúcim pandémiou a s ňou súvisiacimi výpadkami v dochádzke zamestnancov nielen u nás, ale aj u vás - našich zákazníkov. Na koniec sme to spoločne zvládli a celý rok sme v jeho finále mohli hodnotiť kladne. Okrem významného medziročného nárastu prepravených objemov si

pozitívne hodnotenie zaslúžia aj dosiahnuté tržby, ktoré narástli o takmer 20 percent a takisto aj úspešne prebiehajúci ozdravný proces na zefektívnenie činností. Zmenou organizačnej štruktúry sme sa prispôsobili požiadavkám trhu a zákazníkom.

Dnes už môžeme skonštatovať, že dopad pandémie na ekonomiku a na železničnú nákladnú dopravu najmä v druhej polovici roka 2021 už neboli taký silní ako v roku 2020, kedy mnohí naši významní zákazníci museli výrobu značne obmedziť až prerušiť. Pozitívne sa na našich výkonoch odrazili zmeny vo vývoji svetového hutníctva, ktoré sa vrátili takmer na predkrízové úrovne. Pokles čínskeho exportu a na druhej strane vzýšenie produkcie oceliarní v celej Európskej únii pocítila aj naša spoločnosť.

Rok 2022 začal v duchu pozitívneho hodnotenia a s veľkým odhadláním pokračovať v náročnom tempe. Všetkých nás však 24. februára zaskočili správy, že ruské vojská napadli Ukrajinu. Vojna trvá doteraz a ja len skonštatujem, že zatiaľ nespôsobuje významné výpadky v dovoze a tranzite surovín. Prevádzka cez oba slovensko-ukrajinské železničné hraničné priechody je doteraz pre nákladnú dopravu stále plynulá. A spomeniem aj nový rozmer našich činností v súčasnosti, a tým je, že naša spoločnosť sa stala dopravcom pri humanitárnych prepravách na Ukrajinu.

Významné objemy prepravy pokračujú v prvom štvrtroku 2022 a ostáva nám veriť, že hodnotenie našich obchodných a ďalších aktivít bude na konci roka podobné ako vlasti. Aj keď vzhľadom na vysoké ceny energií, rastúcu infláciu, rôzne obmedzenia logistických reťazcov a vojnu, si nemôžeme robiť ilúzie.

Čo je však isté, aj v tomto roku budeme pokračovať v upevňovaní spolupráce so strategickými partnermi. Pokračovať budeme v propagácii a presadzovaní nákladnej železničnej dopravy, ako aj v hľadaní ďalších obchodných aktivít. Mojou osobnou ambíciou je mať čo najviac spokojných zákazníkov, ale aj zamestnancov. Som presvedčený, že len s pomocou našich zamestnancov zvládнемe všetky náročné výzvy a ZSSK CARGO dokáže pokračovať v nastupenej ceste efektivity s dôrazom na napĺňanie ekologických a dopravných cieľov.

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

Dear business partners,

when I evaluated the previous year earlier this year, I was very happy that its difficult start had already ended in the first quarter. This was followed by relatively balanced and successful months, so the evaluation of the whole year, thanks to the positive continuation of business activities, turned out better. From a business perspective, the year 2021 was even more favourable for us than the previous one.

Last year, our company transported a total of 31.4 million tonnes of goods, which represents a significant year-over-year increase of 5.2 million tonnes. This was also reflected in achieving the historically best economic results since the beginning of the company's existence, which we can be rightfully proud of. In terms of transport volumes, iron ore was the decisive commodity while metallurgy-related shipments predominated in general. The input raw materials included coal, dolomite and scrap and it was also metals and slag from production.

Despite being evaluated as very successful, it was a challenging year for all of us, marked by the ongoing pandemic and related absences of both our employees and those of your companies - our customers. Eventually, we did it together so that our final evaluation of the whole year could be positive. In addition to the significant year-over-year increase in transport volumes, a positive evaluation should also be given to the achieved revenues, which rose by almost 20 per cent, as well as the successful ongoing recovery process aimed at enhancing efficiency in our operations. By changing the organisational structure, we adapted to the requirements of the market and customers.

Today, we can say that the impact of the pandemic on the economy and rail freight transport, especially in the second half of 2021, was not so strong as in 2020, when many of our major customers had to significantly reduce or even suspend

their production. The changes in the development of global metallurgy, which almost returned to pre-crisis levels, also had a positive effect on our performance. The decline in Chinese exports and, on the other hand, increase in the production of steel mills throughout the European Union were also felt by our company. The year 2022 began in a spirit of positive evaluation and with great determination to continue at such a challenging pace. However, on February 24, we were all shocked by reports that Russian troops had invaded Ukraine. Even today, the war continues and I just state that so far it has not caused significant declines in the import and transit of raw materials. And let me mention a different and new dimension of our activities today, which is the fact our company has become a carrier transporting humanitarian aid shipments to Ukraine.

Significant transport volumes continue, and we believe that the end-year evaluation of our business and other activities will be similar to that of last year. Although due to high energy prices, rising inflation, various logistics chain constraints and the war, we cannot have illusions.

However, what is certain is the strengthening of cooperation with our strategic partners, and we will continue this trend this year, too. We will continue promoting rail freight as well as looking for further business activities.

My personal ambition is to have as many satisfied customers and employees as possible. I am convinced that only with the help of our employees can we meet all the demanding challenges and that ZSSK CARGO can continue following the path of efficiency with an emphasis on meeting the environmental and transport goals.

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

Vlani sa prepravy zvýšili o 5,2 milióna ton	4
Last year's transport volumes increased by 5.2 million tonnes	
Modernizačné kroky v železničnej doprave sú nevyhnutné	6
Modernisation steps in rail transport are a must	
Prekládka v Čiernej nad Tisou je od marca v rézii BTS. Pre zákazníkov sa nič nemení	8
The transhipment operations in Čierna nad Tisou have been fully managed by BTS since March. Nothing has changed for ZSSK CARGO customers	
O prepravy kaucuku súperime kvalitou služieb	10
We compete for rubber shipments by quality of our services	
Dopravcovia sa museli vyrovnať s rastom cien trakčnej elektriny	12
Carriers had to cope with rising traction electricity prices	
Vojna za dva mesiace nespôsobila významné výpadky v dovoze a tranzite surovín	14
The first two months of the war did not cause significant outages in the import and transit of raw materials	
Spokojnosť zákazníka na prvom mieste	16
Customer satisfaction - our first priority	
So železnicou ušetria dvetisíc jazd kamiónov ročne	18
Thanks to rail transport, they save two thousand trucks a year	
Exportujte ekologickej so Slovakia Expressom	22
Export ecologically with Slovakia Express	
Kvalitné služby v košickej opravovni nákladných vozňov	24
The Košice wagon repair workshop offers high quality services	
Ostávame nadalej najväčším poskytovateľom služieb ECM	26
We remain the largest provider of ECM services	
Prepravy obilních netradične	30
Unconventional transport of cereals	



Vlani sa prepravy zvýšili o 5,2 milióna ton



Pri vybraných automotive prepravách do nemeckých prístavov, ale aj do destinácií vo francúzsko-nemeckom pohraničí, poskytuje ZSSK CARGO hnacie dráhové vozidlá aj na zahraničné úseky. Viacsystémové rušne Vectron prekonávajú hranice krajín bez nutnosti preprahov na pohraničných priechodových staniciach a pri zmenách napäťových systémov. Foto: Michael Goll.

For selected automotive transports to German ports, but also to destinations on the French-German borderlands, ZSSK CARGO provides motive power units also for foreign sections. Vectron multi-system locomotives cross borders of countries without the need for change of locomotives at border crossing stations and when changing voltage systems. Photo: Michael Goll

Rok 2021 bol pre ZSSK CARGO z obchodného pohľadu oveľa priaznivejší ako ten predchádzajúci. Spoločnosť prepravila celkom 31,4 milióna ton tovaru, čo predstavuje medziročný nárast 5,2 milióna ton.

V porovnaní s rokom 2020 eviduje spoločnosť nárast takmer vo všetkých komodítach, najviac v komoditách železná ruda (+ 2,8 mil. ton), kovy (+ 1,0 mil. ton) a uhlie (+ 0,8 mil. ton). Pokles bol zaznamenaný v intermodálnych prepravách (- 0,2 mil. ton), a to najmä z dôvodu zníženia tranzitných prepráv a vývozu drevnej štiepky.

V roku 2020 bola ZSSK CARGO postavená pred úlohu vyrovnať sa nie len s poklesom výkonov hutníctva na Slovensku a v okolitých krajinách v dôsledku prebytku lacnej čínskej ocele na svetových a európskych trhoch, ale aj s negatívnymi dopadmi celosvetovej pandémie. Protiepidemiologické opatrenia v uplynulom roku už neboli takou ťažkou skúškou pre ekonomiku, no najmä sme pozorovali značný medziročný rast prepravných požiadaviek oceliarní. Čína ako krajina s 54-percentným podielom na svetovej výrobe surovej ocele zaznamenala zvýšenú domácu spotrebu, čo sa prejavilo poklesom čínskeho exportu a zvýšením produkcie hutníctva v ostatných štátach. A to sa výrazne prejavilo aj na výkonoch ZSSK CARGO, ktorá je už dlhodobo závislá na tomto odvetví hospodárstva. Zatiaľ čo v roku 2020 spoločnosť realizovala 16,4 milióna ton prepráv súvisiacich s hutníctvom, v uplynulom roku 2021 to bolo už 21,3 milióna ton.

Najprv rast, potom útlm

Zvláštny priebeh mali v roku 2021 prepravy v segmente automotive. Po období pandémie, keď aj automobilky prerušovali výrobu, nastal v prvom polroku 2021 rast výkonov.

Objavil sa však problém, s ktorým sme sa doteraz nestretávali – nedostatok polovodičových komponentov, ktorý nútí výrobcov automobilov obmedzovať, ba až zastavovať produkciu. A podľa medializovaných vyjadrení ich najťažšie časy ešte len čakajú. Narušené logistické reťazce, nedostatok komponentov a najnovšie vojna na Ukrajine opäť spôsobujú odstávky v automobilkách.

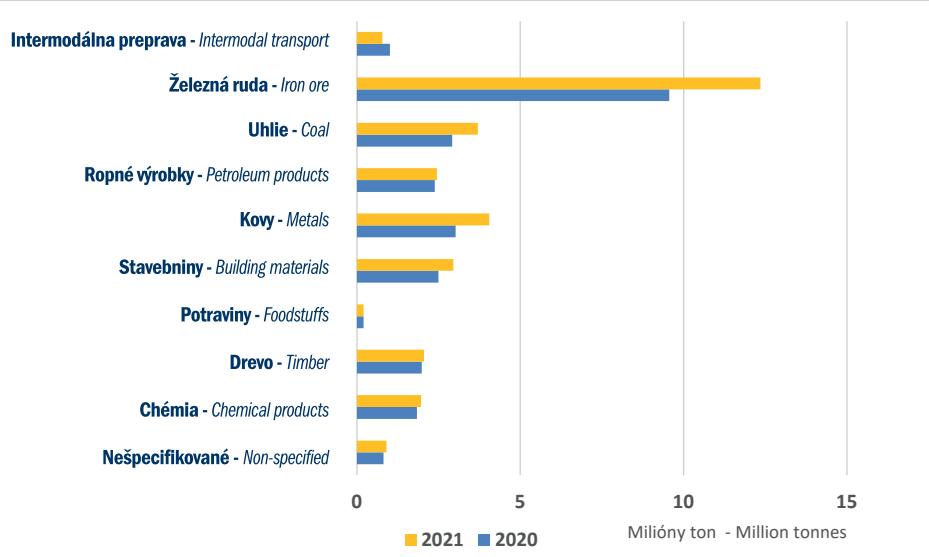
Nové trasy pre zvýšenie exportu

Medziročný rast prepráv nie je dôsledkom len oživenia trhu, ale je aj výsledkom úspešných obchodných aktivít ZSSK CARGO ako napríklad získanie prepráv automobilov od konkurenčných železničných dopravcov. V spolupráci s DB Cargo sa nám podarilo vytvoriť nové trasy uceleného vlaku pre navýšenie exportu hutníckej produkcie do Nemecka a Francúzska, pričom tieto vlaky zároveň ponúkajú svoju kapacitu pre získanie ďalších prepráv, najmä z cesty, do oblasti Nemecka a ďalej.

Ďalšími získanými, či významne navýšenými prepravami sú vývoz oceľových brám do Poľska a Rakúska, vnútroštátne prepravy štrkov na výstavbu diaľnic, vývoz cementu, tranzit sadrovca, dovoz a tranzit metanolu, vývoz papiera, vývoz ropného bitúmenu, dovoz ropných výrobkov a podobne.

V dreve je potenciál

ZSSK CARGO pokračuje v spolupráci so zákazníkom v úspešnom projekte vnútroštátnych i dovozových prepráv dreva pre slovenský drevospracujúci priemysel s využitím staníc zhromažďovania jednotlivých vozňových zásielok, kde sa z týchto vozňov zostavujú súpravy, tie následne pokračujú k prijemateľovi ako ucelený vlak. Podobne realizujeme prepravy dreva formou

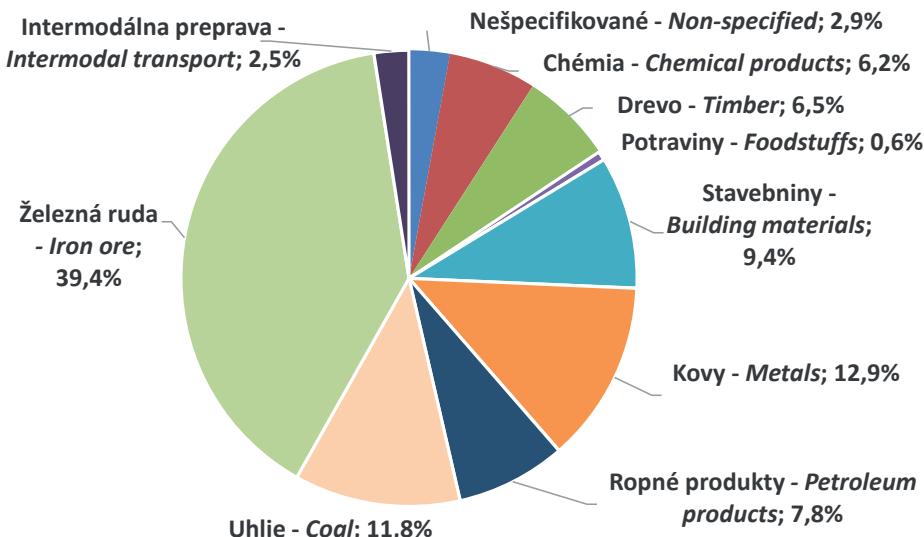


Porovnanie výkonov železničnej nákladnej prepravy ZSSK CARGO v rokoch 2021 a 2020 podľa komodít
Comparison of ZSSK CARGO rail freight transport volumes in 2021 and 2020 by commodities

ucelených vlakov s využitím medziskladu, v ktorom zákazník sústredí drevo zvezené z atrakčného obvodu cestnými vozidlami. V roku 2021 sme takto odviezli 222 zostavenej ucelených vlakov. V tejto spolupráci vidíme veľký potenciál a vnímame ju ako jednu z cest k zachovaniu systému jednotlivých vozňových zásielok v kombinácii s pripravovanou plánovanou podporou zo strany štátu. Aj toto je cesta k získavaniu nových prepráv mimo odvetvia hutníctva, k diverzifikácii našich prepráv, a tým aj k zníženiu závislosti na hutníctve, ale je to beh na dlhé trate.

K javom s nepríaznivým dopadom na našu spoločnosť patrí aj postupný prechod teplární a elektrární na spalovanie iných médií, a to nielen na Slovensku. Medziročný pokles prepráv pre odvetvie energetiky dosiahol viac ako 150 tisíc ton.

Jaroslav DANIŠKA
riaditeľ úseku obchodu



Podiel komodít na prepravách ZSSK CARGO v roku 2021.
Percentage of commodities in the ZSSK CARGO transport volume in 2021.

Last year's transport volumes increased by 5.2 million tonnes

From a commercial point of view, the year 2021 was much more successful for ZSSK CARGO than the year before. The company transported a total of 31.4 million tonnes of goods, which represents a year-over-year increase of 5.2 million tonnes.

Compared to 2020, the company recorded an increase in almost all commodities, mostly in iron ore (+ 2.8 million tonnes), metals (+ 1.0 million tonnes) and coal (+ 0.8 million tonnes). A decrease was recorded in inter-modal transport (- 0.2 million tonnes), mainly due to a reduction in transit shipments and wood chip exports.

In 2020, ZSSK CARGO was faced with the task of coping not only with 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, but also with the negative impacts of the global pandemic. Last year's anti-epidemiological measures did not impact the economy severely, but, on the contrary, we saw a significant year-over-year increase in the transport requirements of steel plants. As a country with a 54-per cent share in global crude steel production, China experienced increased domestic steel consumption, resulting in a decline in Chinese exports and an increase in metallurgical production in other countries. And this was largely reflected in the volumes of goods transported by ZSSK CARGO, which has long been dependent on this sector of the economy. While in 2020 the company transported 16.4 million tonnes of metallurgy-related shipments, in 2021 it was as much as 21.3 million tonnes.

First growth, then decline

In 2021, the course of automotive shipments was quite odd. After the pandemic, when car factories also suspended their production, there was an increase in output in the first half of 2021. However, a problem has emerged that we have not encountered so far - the lack of semiconductor components, which has forced car manufacturers to limit or even cease production. And according to publicised statements, the most difficult times are still ahead of them. Disrupted logistics chains, the lack of components and the recent war in Ukraine are again causing downtimes in car companies.

New routes to increase exports

The year-over-year increase in transport volumes is not only the result of market recovery but is also attributable to successful business activities of ZSSK CARGO, such as recovering car shipments from competing railway carriers. In cooperation with DB Cargo, we managed to create new block train routes to increase the export of metallurgical products to Germany and France. These trains also offer their capacity to gain additional shipments, especially those transported by road, to Germany and other regions.

Other gained or significantly increased shipments include exports of steel slabs to Poland and Austria, domestic shipments of gravel for highway construction, cement exports, gypsum transit, methanol import and transit, paper exports, oil bitumen exports, imports of petroleum products, and the like.

There is potential in wood

ZSSK CARGO continues cooperating with its customer in the implementation of a successful project concerning domestic shipments and imports of timber for the Slovak wood processing industry, with the use of single wagonload 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 2021, we transported 222 block trains thus formed. We see great potential in this cooperation and perceive it as one of the ways to maintain the system of single wagonloads in combination with the planned support from the state. This, too, is a way to gain new transport orders outside the metallurgical sector, to diversify our shipments and thus to reduce our dependence on metallurgy, but it is a long-distance run.

The circumstances with an adverse impact on our company include the gradual transition where heating plants and power plants burn other fuels, and this happens not only in Slovakia. The year-over-year decrease in shipments for the energy sector was more than 150,000 tonnes.

Jaroslav DANIŠKA
Trade Division Director

Modernizačné kroky v železničnej doprave sú nevyhnutné

So štátnym tajomníkom Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky Jaroslavom Kmeťom sme sa rozprávali o nákladnej železničnej doprave. Témou bola podpora jednotlivých vozňových zásielok aj intermodálna doprava. Dotkli sme sa otázky koncepcie obnovy parku hnacích vozidiel i poplatkov za dopravnú cestu.



Ako vnímate podporu vozby jednotlivých vozňových zásielok (JVZ) v Maďarsku a Rakúsku ako „green“ formu alternatívnej prepravy voči kamiónevej preprave? Predpokladáte, že podobný model podpory sa zavedie aj na Slovensku?

Rátame s touto podporou v rámci Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy. Jedným z hlavných dôvodov podpory jednotlivých vozňových zásielok je snaha, aby tovar prepravujúci sa železnicou neprechádzal postupne na cesty a jeho podiel na železnici sa zvyšoval. Čím viac cestujúcich a nákladu budeme smerovať na kolaje, tým viac sa odľahčia cesty a zníži sa produkcia emisií. Aktuálne sa realizuje precíznejšia štúdia ohľadom JVZ na Slovensku. Na základe prepočtov však môžeme s určitosťou povedať, že v porovnaní s cestnou nákladnou prepravou je železničná „green“ formou prepravy.

Je možné očakávať, že ministerstvo dopravy finančne podporí inštaláciu ETCS do koľajových vozidiel tak, ako sa to realizuje napríklad v susednej Českej republike, keďže sú tieto náklady vyvolané zmenou riadenia vlakov na infrastruktúre?

ETCS je náhrada za staré vlakové zabezpečovacie systémy. Potreba systému, akým je ETCS, pramení z väčšieho počtu a dlhších chodov vlakov v dôsledku hospodárskej integrácie Európskej únie a liberalizácie vnútroskôpových železničných trhov. ETCS je v súčasnosti inštalované na tratiach Bratislava - Trenčín a Žilina - Čadca. Plánované sú aj ďalšie inštalácie ETCS, napríklad do konca roku 2023 na trati Trenčín - Žilina. Plánuje sa aj zavedenie ETCS na tratiach Zwardoň - Skalité - Čadca a Bratislava Petržalka - Kittsee. Dôležitým opatrením je aj zavádzanie ETCS na trati od Devínskej Novej Vsi po hranicu s Českou republikou. Ministerstvo dopravy podporuje v rámci realizácie dopravných projektov spolufinancovanie projektov implementácie interoperability železničných subsystémov. Zdroje z EÚ sú však prioritne zamerané na infraštruktúrne investície a podporu zvyšovania

podielu alternatívnych palív a pohonov v doprave.

Vzhľadom na obmedzené zdroje z EÚ sa zameriavame na infraštruktúru a model podpory ETCS pre samotné koľajové vozidlá je predmetom diskusie. Ministerstvo dopravy sa bude snažiť presadiť podporu z Nástroja na prepájanie Európy (CEF).

Ako plánujete dosiahnuť rýchle a účinné rozvinutie intermodálnej dopravy tak, aby sme dosiahli čo najrýchlejšie úroveň 20 percent podielu, ako je deklarované v Pláne obnovy intermodálnej dopravy v nákladnej železničnej doprave?

Akcelerátorom bude prijatie Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy, ktorá si kladie za cieľ priblížiť sa týmto podielom okolitým krajinám ako je Česká republika, Maďarsko, Rakúsko. Z koncepcie vyplývajú aj rôzne typy podpôr a ich následné implementovanie - od jednorazových podpôr v rámci schváleného plánu obnovy a odolnosti SR do zavedenia pravidelnej linky intermodálnej dopravy a podpôr do nákupu intermodálnych jednotiek, cez pravidelné podpory do JVZ a zvyšovania objemu tejto dopravy do roku 2030 až po podpory týkajúcej sa intermodálnych terminálov na Slovensku. V rámci plánu obnovy pre realizáciu opatrení v intermodálnej doprave bude ešte potrebné s Európskou komisiou doriešiť otázky navrhovaných schém štátnej pomoci.

ZSSK CARGO pripravila koncepciu obnovy parku HDV na roky 2021 - 2030. Ako vnímate jej obsah?

ZSSK CARGO musí modernizovať, ak nechce čeliť stratám dopravných výkonov, napríklad v dôsledku zmien v infraštrukture na Slovensku a v okolitých štátach. Plán koncepcie zohľadňuje tieto plánované zmeny a snaží sa pripraviť spoločnosť aj na expanziu na zahraničný trh. Pozitívom je aj využitie potenciálu v podobe jestvujúcich hnacích dráhových vozidiel a ich zhodnotenie modernizáciou, čím sa zvýši ich spoločnosť a znížia sa náklady. Prvé modernizované rušne budú uvedené do prevádzky už v tomto roku. Pri vyradení rušnov či naopak pri pokračovaní ich prevádzky však treba starať sa o zhodnotenie všetkých faktorov. To sa týka napríklad zámeru vyradiť rušne radu 240, či pokračovania prevádzky zastaraných rušnov radu 183.

Mnohé úseky slovenských železničných tratí sú v zlom technickom stave. Pomalé tempo obnovy železničnej siete je ospravedlňované dôvodmi rozpočtových obmedzení a nákladnosti, avšak ceny za dopravnú cestu sa aj napriek tomu zvyšujú. Uvažujete o krokoch, ktoré by to zmenili?

Uvedomujeme si, že situácia na železnici za posledné roky nie je prialiná a že takmer tretina železničných tratí nie je práve v najlepšom stave. Dlhodobé podfinancovanie železničnej infraštruktúry má za následok zaostávanie rozvoja železničných tratí na Slovensku, a to aj v porovnaní s okolitými štátmi. Poplatok za dopravnú cestu je myto, ktoré následne celé smeruje ako investícia do udržiavania infraštruktúry. Avšak tieto investície nestačia ani na jednoduchú reprodukciu. Preto Plán obnovy a Program Slovensko ponúkajú jedinečné možnosti ako skôr zlepšiť tento stav. Na ministerstve tiež pripravujeme materiál udržateľnej stratégie poplatkov za železničnú dopravnú cestu.

Ten má za cieľ zaviesť taký režim, ktorý bude predstavovať dostatočný motivačný nástroj pre nákladných dopravcov pre zvýšenie využívania slovenských železničných trás. A zároveň má zaviesť stabilitu v celkovej výške úhrady za prístup a používanie železničnej infraštruktúry, čo je základným prvkom udržateľného podnikania.

Terminál v Dobrej bol v poslednom čase, aj pred vojnovým konfliktom na Ukrajine, málo využívaný. Zúčastnili ste sa niekoľkých stretnutí na medzinárodnej úrovni aj priamo v Dobrej a Čiernej nad Tisou, kde pomoc prisľúbili aj diplomati z Ukrajiny a Číny pôsobiaci na Slovensku. Je niečo

nové v tejto oblasti?

Terminál v Dobrej má veľký potenciál, je však nevyužitý. Kapacita prekladiska je deväť vlakov denne a našou ambíciou je prekladať tisíc až tisíckvesto vlakov ročne. Viedli sme intenzívne dialógy so zástupcami Číny aj Ukrajiny a boli to naozaj veľmi korektné rozhovory. Práve Ukrajina by mohla byť na Hodvábnej ceste pre Slovensko strategickým partnerom. Predikovať však ďalší vývoj vzhľadom na vojnový konflikt je momentálne náročné. Hľadáme

spolu s partnermi iné alternatívy, ktoré by nešli cez územie Ruskej federácie. Čo však s istotou možno povedať je, že rozvoj pôjde skôr opačne, a to pri zabezpečovaní humanitárnej pomoci a po vojne bude trasa zase vytážená pri obnove krajiny. Verme, že to druhé menované sa udeje čo najskôr.

Ďakujem za rozhovor.
Dana SCHWARTZOVÁ

Modernisation steps in rail transport are a must

We interviewed Jaroslav Kmet, the State Secretary of the Ministry of Transport and Construction of the Slovak Republic, about rail freight transport. The topic was the support for single wagonloads and intermodal transport. We mentioned the issue of the concept of renewing the locomotive fleet and the rail infrastructure charges.

How do you perceive the support for single wagonloads (SWL) in Hungary and Austria as a "green" form of alternative transport vis-a-vis truck transport? Do you assume that a similar model of support will also be introduced in Slovakia?

We are counting on this support as part of the Intermodal Transport Development Concept. One of the main reasons to support single wagonloads is the effort to ensure that goods transported by rail do not gradually get on the road and that the percentage of goods transported by rail increases. The more passengers and cargo are shifted to rail, the more we ease traffic congestion on roads and reduce the emissions. A more detailed study on SWL in Slovakia is currently being made. However, based on the calculations, we can say with certainty that, compared to road freight transport, rail freight is a "green" form of transport.

Is it possible to expect the Ministry of Transport to financially support the installation of ETCS equipment on the rolling stock, as is the case, for example, in the neighbouring Czech Republic, since these costs are caused by a change in train control on the infrastructure?

ETCS is a replacement for outmoded train control systems. The need for a system such as ETCS stems from a greater number of trains and longer train runs due to the economic integration of the European Union and the liberalisation of national railway markets. ETCS is currently installed on the Bratislava - Trenčín and Žilina - Čadca lines. Other ETCS installations have also been planned, for example on the Trenčín - Žilina line by the end of 2023. It is also planned to install ETCS on the Zwardoň - Skalité - Čadca and Bratislava Petržalka - Kittsee lines. An important measure is also the installation of ETCS on the line from Devínska Nová Ves to the border with the Czech Republic. The Ministry of Transport supports the co-financing of projects for the implementation of the interoperability of railway subsystems within the implementation of transport projects. However, EU funds are prioritised for infrastructure investment and support for increasing the share of alternative fuels and propulsion systems in transport.

Given the limited EU funds, we are focusing on infrastructure and the ETCS support model for rolling stock itself is under discussion. The Ministry of Transport will seek to enforce support from the Connecting Europe Facility (CEF).

How do you plan to achieve the rapid and efficient development of intermodal transport so that we reach the 20% share level as quickly as possible, as declared in the Recovery Plan of Intermodal Transport in Rail Freight?

The accelerator will be the adoption of the Concept for the Development of Intermodal Transport, which aims to bring this share as close as possible to those of the surrounding countries, such as the Czech Republic, Hungary, and Austria. The concept also implies various types of support and their subsequent implementation - from one-off support within the approved recovery and resilience plan of the Slovak Republic to the introduction of a regular intermodal transport line and support for the purchase of intermodal

units, including regular support for SWL and increasing the share of this transport by 2030 and including support for intermodal terminals in Slovakia. As part of the recovery plan for the implementation of intermodal transport measures, the proposed state aid schemes will still need to be discussed with the European Commission.

ZSSK CARGO has prepared a concept for the renewal of its locomotive fleet for 2021 - 2030. How do you perceive its content?

ZSSK CARGO must modernise if it does not want to face the loss of transport volumes, for example due to infrastructure changes in Slovakia and the surrounding countries. The concept plan takes into account those planned changes and seeks to prepare the company for expansion into foreign markets. The use of the potential in the form of existing locomotives and their modernisation, which will increase their reliability and reduce costs, is also positive. The first modernised locomotives will be put into service this year.

Many sections of the Slovak railway lines are in poor technical condition. The slow pace of modernisation of the rail network is justified by budgetary constraints and high costs, but the rail infrastructure charges are still rising. Are you considering steps which would change that?

We realise that the situation on the railways has not been favourable in recent years and that almost a third of the railways are not just in the best condition. Long-term underfunding of railway infrastructure causes lagging behind in the development of railway lines in Slovakia, even when compared to the neighbouring countries. A rail infrastructure charge is a toll which all goes as an investment towards the maintenance of infrastructure. However, these investments are not enough even for simple replacement of assets. Therefore, the Recovery Plan and the Slovakia Program offer unique opportunities to improve this situation by leaps and bounds. The Ministry is also preparing a document material for a sustainable railway infrastructure charging strategy. It aims to introduce a regime that will constitute a sufficient incentive for freight carriers to increase the use of Slovak railways. At the same time, it aims to introduce stability in the overall level of charges for access to and use of railway infrastructure, which is an essential element of sustainable business.

The terminal in Dobrá has not been used much recently, nor before the war in Ukraine. You have attended several meetings at the international level also directly in Dobrá and Čierna nad Tisou, where diplomats from Ukraine and China serving in Slovakia have also promised to help. Is there anything new in this area?

The terminal in Dobrá has great potential, but it still remains untapped. The capacity of the transshipment yard is nine trains a day and our ambition is to transship one thousand to one thousand two hundred trains a year. We had intensive talks with representatives of both China and Ukraine, and these were indeed fair dialogues. Just Ukraine could be a strategic partner for Slovakia on the Silk Road. However, it is now very difficult to predict further developments, given the ongoing war conflict. We and our partners are looking for other alternatives that would bypass the territory of the Russian Federation. What can be said for sure, however, is that development will go the other way around in terms of providing humanitarian aid, and after the war the route will be used to the maximum in the restoration of the country. We believe that the latter will take place as soon as possible.

Thank you for the interview.
Dana SCHWARTZOVÁ

Prekládka v Čiernej nad Tisou je od marca v réžii BTS.

Pre zákazníkov sa nič nemení

Od 1. marca prešli všetky prekládkové činnosti, ktoré doteraz vykonávali Východoslovenské prekladiská v Čiernej nad Tisou, spolu s podstatnou časťou dopravnej obsluhy pod spoločnosť **BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s. (BTS). Pre zákazníkov ZSSK CARGO sa nič nemení. Tak ako doteraz si prekládku tovarov objednávajú u štátneho dopravcu, ktorý si túto službu outsourcuje v spoločnosti, kde má 40-percentný podiel.**

Od roku 2017, keď BTS spustila do prevádzky druhý prekládkový komplex v Čiernej nad Tisou, prekladala táto spoločnosť pomocou rotačných výklopníkov zapojených do automatizovanej prekládky okolo 75 percent z celkového množstva rudných substrátov, ktoré sa v stanici preložili zo širokého rozchodu. V roku 2021 išlo napríklad o objem do 4,9 milióna ton.

Zvyšok rudy, teda od 1,2 do 1,7 milióna ton ročne prekladala ZSSK CARGO pomocou rýpadiel. Tento spôsob prekládky je však zdľahčejší, náročnejší na personál, menej šetrný k nákladným vozňom a teda aj nákladovo vychádza drahšie. Kým automatizovaná prekládka jednej tony rudy v komplexe vyde priebližne na dve eurá, pri prekládku rýpadlami je to až dvojnásobok.

Prekladisko v Čiernej nad Tisou poskytuje služby prekládky pre viaceru druhov komodít, ale najvyšší podiel, takmer 90 percent z celkového objemu pripadá železnej rude a zvyšné percentá sa delia medzi uhlie, kovy, stavebniny, chémiu, či drevo. V posledných rokoch sa celkové prepravy cez tento železničný uzol pohybujú na úrovni 6 až 7 miliónov ton ročne.

Výkvy na trhoch s oceľou

Kzmenám v prekládke v Čiernej nad Tisou pristúpila ZSSK CARGO aj z toho dôvodu, že požiadavky zákazníkov na výkony kolísali najmä podľa vývoja hutníctva na Slovensku a v okolitých krajinách, resp. dopytu po oceli na európskom a svetovom trhu a jej cenách. Spoločnosť kvôli personálnej stabiliti nemohla okamžite reagovať na tieto výkvy, čo malo, samozrejme, nepriaznivý vplyv na jej hospodárenie.

- Vybrali sme sa cestou outsourcingu procesov prekládky v Čiernej nad Tisou. Nadalej teda budeme poskytovať zákazníkom služby prekládky a súvisiacich činností, a to prostredníctvom spoločného podniku. Tam predpokladáme vyššiu mieru flexibility z pohľadu kapacít technických aj personálnych, a teda aj v rozsahu poskytovaných výkonov, - uvádzá riaditeľ úseku obchodu ZSSK CARGO Jaroslav Daniška.



Spoločnosť BTS od 1. marca prebrala prekládku tovarov a dopravnú obsluhu prekládkových komplexov v Čiernej nad Tisou.

Since March 1, BTS has taken over the transshipment of goods in Čierna nad Tisou.

Očakávajú vyššiu flexibilitu

Už začiatkom decembra 2021 sa v Čiernej nad Tisou spustila skúšobná prevádzka, počas ktorej boli optimalizované technologické postupy a aktualizované prevádzkové poriadky. Od 1. marca 2022 bola spustená riadna prevádzka v novom režime. **- Základom je maximálne možné vyťaženie prekládkových komplexov. Na zabezpečenie prekládky sypkých substrátov mimo prekládkové komplexy sme presunuli odkúpené prekládkové mechanizmy z II. rudnej rampy na Východnú rampu - Portál. Sú to tri pásové rýpadlá, pričom prekladáme dvomi strojmi a tretí slúži ako záloha, - informuje prevádzkový riaditeľ BTS Attila Miklós. Ako ďalej dodal, spolu s rýpadlami sa na Východnú rampu presunula aj časť vodičov pracovných strojov a prekládkových robotníkov, ktorí boli do BTS prijatí z Východoslovenských prekladísk.**

Prvých prevádzkových zamestnancov z VSP prijala BTS do svojho stavu v polovici januára. Do konca marca sa ich presunulo celkovo 133, a to v profesiach prekládkový robotník, strojník - bagrista a žeriavník, dispečer, posunovač a vedúci posunu.

Ďalších 27 rušnovodíčov z Čiernej nad Tisou prijala v rámci BTS jej dcérská

spoločnosť LOKORAIL, a. s., keďže dochádza aj k zmene dopravnej obsluhy prekládkových komplexov. Aj túto obsluhu od začiatku marca vykonáva BTS vo vlastnej rézii.

BTS podľa jej prevádzkového riaditeľa očakáva od nových zamestnancov zodpovednú tímovú prácu s väčšou flexibilitou a zastupiteľnosťou. - **Priorytity našej spoločnosti sú dlhodobo známe, z nich vychádzajú požiadavky na prácu, ale aj zodpovedný prístup a podmienky, ktoré zamestnancom poskytujeme**, - uviedol A. Miklós.

Zmena prebehla plynulo

Podľa riaditeľa sekcie VSP Michala Fazekaša prebehol presun prekládko-

vých a vybraných činností do BTS plynulo. Pre ZSSK CARGO spomínané zmeny vo VSP znamenajú celkový úbytok 290 zamestnancov, z nich 160 prešlo do BTS. Veľká časť - okolo stovky zasa využila sociálny program a z firmy odišla. Zvyšní našli podľa možnosti uplatnenie na iných pracoviskách ZSSK CARGO, v ŽSR či u osobného dopravcu. - **Sme radi, že naši zamestnanci našli uplatnenie u nového zamestnávateľa. Ďakujem im za dobre vykonávanú prácu a prajem im na novom pôsobisku veľa úspechov. Dovolím si povedať, že BTS získava v našich zamestnancoch skvelý výkonný personál**, - odkazuje na záver Michal Fazekaš.

(lj)

The transshipment operations in Čierna nad Tisou have been fully managed by BTS since March. Nothing has changed for ZSSK CARGO customers

Since March 1, 2022 all transshipment operations so far carried out by the East Slovak Transshipment Yards in Čierna nad Tisou, including a substantial part of the transport services, have been entrusted to BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s. (BTS). Nothing has changed for ZSSK CARGO customers. As before, they order the transshipment of goods from the state-owned carrier, which has outsourced this service to a company where it has a 40-per cent shareholding.

Since 2017, when BTS commissioned the second transshipment facility in Čierna nad Tisou, the company has transshipped nearly 75 per cent of the total amount of ore substrates transshipped from broad-gauge wagons at the station by using circular tippers employed in automated transshipment operations. In 2021, for example, the transshipped volume was up to 4.9 million tonnes.

The rest of the ore substrates, i.e. from 1.2 million to 1.7 million tonnes per year, was transshipped by ZSSK CARGO using excavators. However, this method of transshipment requires more personnel, is lengthier and less friendly to freight wagons and, therefore, also more expensive. While the automated transshipment of one tonne of ore at the facility costs about two euros, transshipment by excavators is roughly twice as much.

The transshipment facility in Čierna nad Tisou provides transshipment services for several types of commodities, but the greatest share, almost 90 per cent of the total volume, is attributable to iron ore, with the remaining percentage being divided between coal, metals, building materials, chemicals, and timber. In recent years, the total traffic through this railway node has ranged from 6 million to 7 million tonnes per year.

Fluctuations in steel markets

ZSSK CARGO has made changes to the transshipment operations in Čierna nad Tisou due to the fluctuation in customers' requirements for shipments, depending mainly on the development of metallurgy in Slovakia and the surrounding countries and on demand for steel on the European and world markets and its prices, respectively. Due to staff stability, the company could not respond promptly to these fluctuations, which, of course, had an adverse effect on its economic results.

- **We have opted to outsource the transshipment processes in Čierna nad Tisou. We will, therefore, continue providing the transshipment and related services to our customers through the joint undertaking. There, we expect a higher degree of flexibility in terms of technical and personnel capacities, and thus also in the scope of services provided**, - says Jaroslav Daniška, the Trade Division Director at ZSSK CARGO.

They expect more flexibility

As early as December 2021, trial operation was launched in Čierna nad Tisou, during which technological procedures and operating rules were optimised and updated. Since March 1, 2022, full operation has begun in a new mode. - **It is based on the maximum possible utilisation of the transshipment facilities. To ensure the transshipment of bulk substrates outside the transshipment facilities, we moved the purchased transshipment mechanisms from the 2nd ore ramp to the Eastern Ramp - Portal. These are three belt excavators, with two machines being employed in transshipment operations and the third one serving as a backup**, - informs Attila Miklós, the Chief Operating Officer at BTS. He further added that along with the excavators, some of the machine drivers and transshipment workers taken over by BTS from the East Slovak Transshipment Yards had also been redeployed to the Eastern Ramp.

BTS took over the first operating employees from the East Slovak Transshipment Yards in mid-January. By the end of March, a total of 133 employees were redeployed, including such professions as a transshipment worker, machinist - excavator and crane operator, dispatcher, road-rail shunter, and a head of shunting operations.

Another 27 engine drivers from Čierna nad Tisou were taken over by BTS's subsidiary LOKORAIL, a. s., as there are also changes in the transport services of the transshipment facilities. Those services have also been performed by BTS since the beginning of March.

According to its chief operating officer, BTS expects responsible teamwork with greater flexibility and substitutability from the new employees. - **The priorities of our company have been known for a long time, and they are the basis not only for work requirements but also for the responsible approach and conditions that we provide to our employees**, - said Mr. Miklós.

The changes went smoothly

According to Michal Fazekaš, the ESTY Section Director, the transfer of transshipment and other selected activities to BTS went smoothly. For ZSSK CARGO, the mentioned changes in the ESTY mean a total loss of 290 employees, of which 160 were taken over by BTS. Many of them - roughly a hundred took advantage of the social programme and left the company. The remaining employees were employed at other ZSSK CARGO workplaces or taken on by ŽSR or a passenger carrier, as the case may be. - **We are glad that our employees have found employment with a new employer. I thank them for a job well done and I wish them a lot of success at their new workplaces. I dare to say that BTS has found highly qualified operating staff in our employees**, - concludes Michal Fazekaš, the ESTY Section Director.

(lj)

O prepravy kaučuku súperime kvalitou služieb



Prepravy kaučuku sú v rézii ZSSK CARGO od mája 2021.
Rubber shipments have been carried out by ZSSK CARGO since May 2021.

ZSSK CARGO prepravila v januári pre Continental Matador 3 392 ton kaučuku. Prepravený objem v prvom mesiaci tohto roka je najvyšší od mája 2021, odkedy sa tieto prepravy realizujú v rézii ZSSK CARGO. Vlaňajšie začiatky a prvé prepravy syntetických a prírodných kaučukov začali opatrné aj vzhľadom na silnú konkurenciu ostatných dopravcov. - Dnes sme radi, že sa podarilo tieto prepravy získať, keďže ide o stabilné a pravidelné objemy, - konštatuje Luboš Mierny, obchodný manažér žilinského regiónu zo sekcie predaja.

V Púchove pôsobia najvýznamnejšie zložky firmy Continental a to Continental Matador Rubber a Continental Matador Truck Tires. Spoločnosť s dlhorocnou tradíciou patrí medzi piatich top dodávateľov pneumatík pre automobilový priemysel.

Len pre zaujímavosť uvádzame, že moderná pneumatika osobného automobilu obsahuje priemerne až 25 zložiek a z toho 12 rôznych kaučukových zmesí. Všetko sa začína prírodným kaučukom získaným zo stromov rastúcich na veľkých plantážach. Táto kvapalina - latex sa vyzráža pomocou kyseliny, očistí sa vodou a lisuje do balíkov. Syntetický kaučuk sa vyrába v samostatnom procese za použitia zmesi chemických látok. V priebehu výrobnej fázy sa tieto balíky narežú, zviažu a zmiešajú s inými zložkami podľa presných receptúr.

Po krátkom exkurze do tajov technológie výroby pneumatík si uvedme prepravené objemy kaučuku v tomto roku. ZSSK CARGO za prvé tri mesiace prepravila do Púchova spolu 11 115 ton tejto komodity v 210 vozňoch. V marci to bolo rekordných 4 241 ton technického kaučuku v 80 vozňoch.

Preprava kaučuku patrí na koľajnice

Od vzniku spoločnosti Continental na Slovensku sa na prepravu kaučuku využívala nákladná železničná doprava. Pred začiatkom budovania považského koridoru boli tieto prepravy



Od začiatku roka do konca marca sa po železnici do Púchova prepravilo 11 115 ton prírodných a syntetických kaučukov. Zmesi sa prepravujú v špeciálnych nádržach vo veľkokapacitných krytých vozňoch radu H.

From the beginning of the year until the end of March, 11,115 tonnes of natural and synthetic rubbers were transported by rail to Púchov. The mixture is transported in special tanks on large-capacity H-series wagons.

realizované v rámci intermodálnych prepráv v reláciach Hamburg – Púchov s nácestnou prekládkou v termináli operátora METRANS Praha Uhříněves. V stanici Púchov končil kontajnerový vlak vo vlečke Mikona, odkiaľ sa následne do vlečky Continental Matador vykonával miestny prevoz ešte vtedy pôsobiacou staničnou posunujúcou zálohou.

Po začatí prestavby železničnej stanice Púchov už táto technológia prepravy nebola možná a kontajnery v pôvodnej relácii končili v najbližšom termináli METRANS Moravia v železničnej stanici Lípa, 60 kilometrov od Púchova. Zvoz a rozvoz zásielok sa však robil výlučne cestnou dopravou.

Aj po ukončení prác na považskom koridore boli už uvedené prepravy silne podchytené cestnou dopravou a presun prepráv na železnicu bol veľmi zložitý. Jediným riešením ako uspiet' bola ponuka konkurenčnej ceny a úplne obísť pôvodnú prepravnú reláciu Hamburg - Púchov, resp. Hamburg - Lípa.

- **Po dôkladných analýzach jednotlivých možností vzišiel návrh presmerovať kaučuk z pôvodného nemeckého prístavu Hamburg do slovinského prístavu Koper Luka**, - priblížil prvé návrhy na získanie prepravy L. Mierny. Dôležitým partnerom tohto variantu je dlhorčný zákazník ZSSK CARGO firma Logisped, ktorý zastrešuje zahraničný úsek. - **Pri stanovení ceny sa vychádzalo z vytážovania vozňov radu Habb po výklaďke reziva v prístave Koper**, - doplnil informácie obchodný manažér zo Žiliny.

Viac vozňov na dlhej ceste

S odstupom času už vozne ZSSK CARGO na odvoz kaučuka nepostačovali, a preto sa používajú aj vozne zmluvných držiteľov, ako aj vozne AVV. Nakol'ko je v súčasnosti vozňov radu Habb nedostatočok, systém je nastavený tak, aby prázdne behy nevznikali, ale ak vzniknú, tak len do najbližších stanic opäťovnej nakladky ako Lisková alebo Tomášovce, v smere do stanice Kopre Luka.

Skupiny vozňov vstupujú na Slovensko väčšinou cez PPS Bratislava Petržalka, štátnej hranica a následne sú v zriaďovacej stanici Bratislava východ radené do relačného vlaku Pn 68511. Vlak je vedený viacsystémovým rušňom radu 363 až do nácestnej stanice Trenčianska Teplá. Posledný úsek na svojej dlhej ceste je kaučuk prepravovaný vlakom miestnej obsluhy Mn 85631 do cieľovej stanice Púchov.

- **Ako som už spomíнал, preprava kaučuku je pre našu spoločnosť výsadou a vypovedá to o našom dôležitom postavení na konkurenčnom trhu. V dnešných rýchlych časoch je veľmi dôležité nie len prepravu získať, ale hlavne o ňu neustále súperiť. A to je možné len zdokonalovaním poskytovaných služieb a servisu**, - dodal v závere Ľuboš Mierny.

(sch)

We compete for rubber shipments by quality of our services

ZSSK CARGO transported 3,392 tonnes of rubber for Continental Matador in January. The volume transported in the first month of this year is the highest since May 2021, i.e. since when these shipments have been carried out by ZSSK CARGO. Last year's beginnings and the first shipments of synthetic and natural rubbers began cautiously, also due to strong competition from other carriers. - Today we are glad to have managed to gain these shipments, as they are stable and regular transport volumes, - states Ľuboš Mierny, Sales Manager for Žilina region.

The most important Continental business units, namely Continental Matador Rubber and Continental Matador Truck Tires, operate in Púchov. The company with a long tradition is one of the top five suppliers of tyres for the automotive industry.

Just for the sake of interest, it should be noted that a modern car tyre contains, on average, up to 25 components, of which 12 are different rubber compounds. It all starts with natural rubber extracted from trees growing on large plantations. This liquid - latex is coagulated by using acid, washed with water and pressed into bales. Synthetic rubber is produced in a separate process using a mixture of chemicals. During the production phase, these bales are cut, bundled and mixed with other ingredients according to exact formulas.

After a brief insight into the secrets of tyre production technology, let us take a look at the volumes of rubber transported this year. During the first three months ZSSK CARGO transported a total of 11,115 tonnes of this commodity in 210 wagons to Púchov. In March, it was a record volume of 4,241 tonnes of technical rubber in 80 wagons.

The transport of rubber belongs to the rails

Since the establishment of Continental in Slovakia, freight rail transport had been employed to transport rubber. Prior to the start of the construction of the Považie corridor, these shipments were carried out as part of intermodal transport on the Hamburg - Púchov route with road transhipment at the METRANS Praha Uhříněves terminal. At the Púchov station, a container train ended up on the Mikona siding, from where it was then locally transported to the Continental Matador siding by the station's shunting reserve service still operating at that time.

After the reconstruction of the Púchov railway station began, this transport technology was no longer possible and the containers intended to

be transported on the original route ended up at the nearest METRANS Moravia terminal at the Lípa railway station, 60 kilometres from Púchov. However, the collection and distribution of consignments were done exclusively by road.

Even after the completion of the works on the Považie corridor, said shipments were heavily dependent on road transport and a shift from road to rail was very difficult. The only solution how to succeed was to offer a competitive price and completely bypass the original transport route Hamburg - Púchov and Hamburg - Lípa, respectively.

- **After a thorough analysis of individual options, a proposal was made to redirect the rubber transport from the original German port of Hamburg to the Slovenian port of Koper Luka**, - Mr. Mierny presented the first proposals for gaining the shipments. An important partner for this variant is ZSSK CARGO's long-term customer Logisped, which covers the foreign route sections. - **The price was determined taking account of the use of Habb wagons after unloading timber in the port of Koper**, - added the Sales Manager.

More wagons on a long journey

With the passage of time, the ZSSK CARGO wagons were no longer sufficient for the carriage of rubber, and, therefore, the wagons of contractual wagon-keepers as well as AVV wagons are also used. As there is currently a shortage of Habb wagons, the system is set up so as to avoid empty runs, but if they do occur, so only to the nearest reloading stations such as Lisková or Tomášovce, in the direction to the Koper Luka port.

Groups of wagons enter Slovakia mostly via the border-crossing station Bratislava Petržalka, state border, and are subsequently marshalled into the relation train Pn 68511 at the Bratislava východ marshalling yard. The train is pulled by a 363-series multi-system locomotive to the Trenčianska Teplá station. On the last section of its long journey the rubber is transported by a Mn 85631 local service train to the Púchov destination station.

- **As I have already mentioned, the transport of rubber is a privilege for our company and proves our significant position in a competitive market. In today's fast times, it is very important not only to gain transport orders, but especially to constantly compete for them. And this is possible only by improving the services provided**, - finally added Ľuboš Mierny

(sch)

Dopravcovia sa museli vyrovnáť s rastom cien trakčnej elektriny

Rok 2021 priniesol enormný nárast cien viacerých komodít. S touto skutočnosťou sa vyrovnávajú všetky výrobné či obchodné spoločnosti, nielen ZSSK CARGO. Železničných dopravcov trápi najmä dramatický medziročný nárast nákladov na trakčnú elektrickú energiu, ktorú mali ŽSR ako jediný možný dodávateľ pre všetkých železničných dopravcov ešte na rok 2021 zakontrahovanú za výrazne výhodnejších podmienok.

Už dva mesiace pred koncom minulého roka ZSSK CARGO upozornila zákazníkov, čo sa deje na trhu s energiami a že bude musieť pristúpiť aj k takému nepopulárному a bezprecedentnému kroku, ako je otvorenie už zakontrahovaných obchodných prípadov. - **Ani dopravcovia, ani zákazníci** túto situáciu nezapočínili, ale musíme na ňu všetci reagovať. Sme spoločnosťou, ktorá je povinná dodržiavať základné ekonomicke pravidlá, preto sa snažíme rast vstupných nákladov eliminovať jednak hľadaním vhodných interných riešení, jednak úpravou realizačných cien za prepravu, - prehlásil riaditeľ úseku obchodu ZSSK CARGO Jaroslav Daniška ešte vlasti v novembri s dodatkom, že rok 2022 bude pre firmu z obchodného pohľadu určite jedným z najnáročnejších.

Počas viac ako troch mesiacov prebehlo množstvo rokovania na rôznych úrovniach manažmentu ZSSK CARGO so všetkým zákazníkmi. To, že boli tieto rokovania náročné, asi netreba zdôrazňovať. - **Aj touto cestou sa chcem našim obchodným partnerom podčakovať, že boli ochotní si vypočuť všetky argumenty a výsledkom týchto rokovania je skutočnosť, že sme sa korektnie dohodli**, - ocenil otvorenosť v rokovaniach J. Daniška.

Problémový dodávateľ

Napriek tomu, že sa koncom minulého rok podarilo ŽSR uzavrieť zmluvu na dodávku trakčnej elektriny na nasledujúcich 12 mesiacov, peripetie sa nekončili. Vojna na Ukrajine koncom februára totiž spôsobila ďalší nárast cien energií a firma, s ktorou mali ŽSR ako dodávateľ trakčnej elektriny zmluvu, v polovici marca oznámila, že nie je schopná elektrinu dodať. Nielenže ceny boli na trhu oveľa vyššie ako v pôvodnej zmluve, ale trh s energiami bol taký rozkolísaný, že elektrina sa nedala kúpiť ani za spotové, teda denné ceny. Preto správca infraštruktúry - ŽSR zmluvu vypovedali a v polovici marca začali elektrinu nakupovať u Západoslovenskej, Stredoslovenskej a Východoslovenskej energetiky. Ich cena je však vyššia ako v pôvodnej zmluve. Pre ilustráciu uvedme, že kým v roku 2021 ZSSK CARGO platila za trakčnú elektrinu podľa sústavy a tarify maximálne 67 eur, v zmluve na rok 2022 to už bolo 162 eur. Spotové ceny v marci sa pritom pohybovali medzi 200 a 300 eurami za megawathodinu.

Zatiaľ ministerstvo dopravy prisľúbilo, že by sa zvýšenie nemalo prenášať na dopravcov. Teda prípadná kompenzácia by sa mala vyriešiť v rámci ŽSR, ktoré poskytujú elektrinu všetkým dopravcom na sieti. Nové zmluvy na dodávku sú platné do konca júna, dovtedy by mali ŽSR vysútať nového dodávateľa. Ministerstvo dopravy deklarovalo, že štát využije všetky nástroje, ktoré má, aby neboli ohrozený chod klúčovej infraštruktúry.



Riaditeľ úseku obchodu ZSSK CARGO

Director of the Trade Division Jaroslav Daniška.

Európa postupuje spoločne

Tu len pripomeňme, že situácia s drahými energiami sa netýka len Slovenska, ale všetkých krajín v Európe, nevynímajúc také silné ekonomiky ako Nemecko či Rakúsko. Na stole je návrh na vytvorenie kompenzačného rámca zo strany Európskej únie. Rast cien energií sa musí riešiť spoločne a koordinované, keďže je ovplyvnený množstvom faktorov, od plánovaného prechodu na zelené energie, odstavovaním jadrových elektrárn v Nemecku, až po možnosť, že sa (postupne) zastaví príson plynu a ropy z Ruska do Európy. Či už z dôvodu, aby štáty EÚ prestali financovať agresora, alebo by k tomuto kroku ako prvý pristúpilo samotné Rusko.

Inflácia ako dôsledok vojny

Navýšovanie realizačných cien za prepravu však nie je iba o cene za trakčnú elektrickú energiu, prípadne naftu. - **Ako už bolo spomenuté, vstupy rastú prakticky všetkým spoločnostiam, čiže aj dodávateľom, od ktorých ZSSK CARGO nakupuje materiál či služby. Sú nútene premiechať do svojich cien vyššie náklady na energie, vyššiu cenu práce akcelerovanú nezvyčajne vysokou infláciou, čo následne spôsobuje aj rast nákladov na IT služby, opravy, údržbu, prenájom dopravných prostriedkov a ďalšie nákladové položky**, - zdôraznil ďalší rozmer špirály rastu cien obchodný riaditeľ J. Daniška.

(lj)

Carriers had to cope with rising traction electricity prices

The year 2021 brought an enormous increase in the prices of several commodities. All production and trading companies, including ZSSK CARGO, are faced with such price hikes. Rail carriers are particularly troubled by the dramatic year-over-year increase in the cost of traction electricity, which ŽSR, as the only possible supplier for all rail carriers, had contractually agreed yet for 2021 under significantly more favourable conditions.

Two months before the end of last year, ZSSK CARGO warned the customers about what was happening in the energy market and that it would have to take such an unpopular and unprecedented step as the opening of the business cases already contracted. - **Neither the carriers nor the customers have caused this situation, but we must all respond to it. Being**

a company that is obliged to comply with basic economic rules, we try to eliminate the growth of input costs by both looking for suitable internal solutions and adjusting the prices at which shipments are made

- said Jaroslav Daniška, the Director of the Trade Division at ZSSK CARGO last November, adding that 2022 is sure to be one of the most challenging years for the company from a commercial point of view.

During more than three months a number of negotiations took place at various ZSSK CARGO management levels with all customers. Needless to say, these negotiations were difficult. - **I would like to thank our business partners for being willing to hear all the arguments, and the result of these negotiations is the fact that we have come to a fair agreement** - Mr. Daniška appreciated the openness in the negotiations.

Supplier problems

Although ŽSR finally managed to conclude a contract for the supply of traction electricity for another 12 months at the end of last year, the "ups and downs" did not end. At the end of February, the war in Ukraine caused a further rise in energy prices, and the company with which ŽSR, as a supplier of traction electricity, had a contract announced in mid-March that it was unable to supply electricity. Not only were prices much higher on the market than in the original contract, but also the energy market was so volatile that electricity could not be bought at spot price, i.e. daily prices.

Therefore, the infrastructure manager - ŽSR terminated the contract and, in mid-March, began to buy electricity from Západoslovenská energetika, Stredoslovenská energetika, and Východoslovenská energetika. However, the price offered by them is higher than that set out in the original contract. Just as an example, it should be mentioned that while in 2021 ZSSK CARGO paid a maximum price of EUR 67 for traction electricity, depending on the traction system and the tariff, the price set out in the contract for 2022 is as much as EUR 162. In March, the spot prices ranged between EUR 200 and EUR 300 per megawatt-hour.

So far, the Ministry of Transport has promised that the increased costs should not be passed on to carriers. Thus, any compensation, if applicable, should be addressed within ŽSR, which provides electricity to all carriers on the network. The new electricity supply contracts are valid until the end of June, by when ŽSR shall have closed its tender for a new supplier. The Ministry of Transport has declared that the

state will use all the tools at its disposal so that the operation of key infrastructure is not endangered.

Europe is proceeding together

It should be noted that the situation with expensive energy does not only concern Slovakia, but all countries in Europe, not excluding such strong economies as Germany or Austria. A proposal has been put forward by the European Union to create a compensatory scheme. Soaring energy prices must be addressed jointly and in a coordinated manner, as they are influenced by a number of factors, including the planned transition to green energy, the shutting down of Germany's nuclear power plants, and the possibility of gas and oil supplies from Russia to Europe being gradually stopped. Whether for EU countries to stop financing the aggressor, or Russia itself would be the first to take this step.

Inflation as a consequence of the war

However, the increase in the prices for transport services is not just about the price for traction electricity or diesel. - As already mentioned, input costs are growing for virtually all companies, including suppliers from which ZSSK CARGO purchases materials or services. They are forced to reflect in their prices higher energy costs and higher labour cost accelerated by unusually high inflation, which in turn causes the costs of IT services, repairs, maintenance, vehicle rental and other cost items to rise, - Mr. Daniška, the Director of the Trade Division, emphasised another dimension of the spiral of price growth.

(lj)

Neistota ohľadom cien za dopravnú cestu

Neistotu do obchodných rokovaní a nastavení cien za prepravu v minulom roku vneslo aj spoplatnenie železničnej dopravnej cesty (ŽDC). Poskytovanie zľav z maximálnych cien za použitie ŽDC je viazané na sumu vyčlenených prostriedkov najmä zo štátneho rozpočtu SR a nereflektuje na celkový výkon realizovaný všetkými dopravcami na tratiach ŽSR.

Koncom minulého roka prišlo k situácii, že po ukončení znížených úhrad malo byť použitie infraštruktúry spoplatnené v plnej výške na základe výnosu Dopravného úradu, a to v sume približne 4 eurá za vlakový kilometr, čo predstavuje dvojnásobok hodnoty odporúčanej Európskou komisiou. Za zvýšený objem sú dopravcovia de facto potrestaní vyššími nákladmi a železničná doprava v rámci SR sa stáva nekonkurenceschopnou a systém jednotlivých vozňových zásielok úplne neudržateľným.

V súčasnosti ŽSR dostávajú každý rok z rozpočtu dotáciu na zľavy poplatkov

za dopravnú cestu pre dopravcov vo výške 22,5 milióna eur. Ako sme uviedli, v minulom roku sa zľava vyčerpala už v októbri, a tak ministerstvo predĺžilo jej platnosť do konca roka. Zdroje na to však pokrylo z čiastky, ktorá bola určená na tento rok. Došlo tak k tomu, že sa výška zľav tento rok znížila. Navýše sa suma rovnomerne rozdelila na rovnaké čiastky po celé obdobie do konca roka. A tak klesli percentuálne výšky jednotlivých zľav, čím prišlo k výraznému medziročnému zdraženiu týchto položiek. Napríklad pri pravidelných vlakoch do 300 kilometrov stúpli náklady na ŽDC až o 40 percent oproti roku 2021. Železniční dopravcovia žiadajú nový regulačný rámec, v ktorom by zľavy boli zakomponované priamo v cenách. Veria, že sa ho podarí zaviesť, aby podpora ekologickej železničnej dopravy na Slovensku neostávala iba na papieri a cennami sme sa priblížili k zvyšku Európy.

(r)

Uncertainty about rail infrastructure charges

Uncertainty in trade negotiations and setting prices for transport last year was also brought about by rail infrastructure charges. The grant of discounts on the maximum prices for the use of rail infrastructure depends on the amount of funds allocated mainly from the state budget of the Slovak Republic and does not reflect the overall transport volume realised by all carriers on ŽSR lines. At the end of last year, a situation happened that after the reduced payments ended, the use of rail infrastructure should have been charged in full on the basis of a decree of the Transport Authority, amounting to approximately EUR 4 per train-kilometre, which is twice the value recommended by the European Commission. For increased transport volumes, the carriers are de facto punished by higher costs and Slovak rail freight transport becomes uncompetitive, causing the single

wagonload system to be entirely unsustainable.

At present, ŽSR receives a subsidy from the state budget every year for discounts on rail infrastructure charges for carriers in the amount of EUR 22.5 million. As stated, last year the discount was exhausted already in October, so the Ministry extended its validity until the end of the year. However, the funds used to cover it had been taken from the amount earmarked for this year. As a result, the amount of discounts has decreased this year. Besides, the amount has been evenly distributed over the whole period until the end of the year. Thus, the percentage amounts of individual discounts have decreased, which has led to a significant year-over-year increase in these items.

(r)

Vojna za dva mesiace nespôsobila významné výpadky v dovoze a tranzite surovín

Za dva mesiace od začiatku vojny na Ukrajine neprišlo k zásadným negatívnym dopadom v dovoze a tranzite surovín v smere východ – západ po železnici. ZSSK CARGO preto zatiaľ neuvažovala o aktualizácii podnikateľského plánu na tento rok.

Podľa riaditeľa úseku ekonomiky Petra Fejfara všetko závisí od dĺžky trvania vojnového konfliktu a dopadov na prepravované objemy a dosahované tržby. Pripúšťa, že ak sa vývoj zvráti na negatívny a prehľbi, tak sa plán bude aktualizovať, podobne ako pred dvomi rokmi po vypuknutí pandémie.

Vývoj v marci a apríli 2022 poukazuje na skutočnosť, že prepravy z Ruska sú postupne nahradzované zvýšenou nakladkou na Ukrajine, respektíve, ako v prípade uhlia, alternatívnymi trasami.

- Podľa informácií od zákazníkov sa prepravy rudy operatívne trasujú z rôznych baní na Ukrajine, aby sa minimalizoval negatívny efekt na plynulosť dodávok spracovateľom v strednej Európe a pokles zatiaľ nie je zaznamenaný, - vysvetlil P. Fejfar. Zároveň sa hľadajú alternatívne cesty na dovoz rudy a uhlia mimo Ukrajiny a Ruska.

V prípade dlhodobého obmedzenia, resp. prerušenia dodávok začnú zákazníci využívať alternatívne možnosti, teda iné trasy, a to zo polských a jadranských prístavov.

Odberatelia železnej rudy mali v marci aj v priebehu apríla snahu sa v maximálnej miere predzásobiť, aby predišli nepríaznivým dôsledkom prípadného neskoršieho obmedzenia prísunu surovín. Táto neistota a riziká z pretrvávajúceho konfliktu sa prejavili na marcových výkonoch ZSSK CARGO. Objem prepráv za marec atakoval hranicu 2,75 milióna ton tovaru, čo je lepšie o 6 percent voči plánu. Najväčší náраст bol zaznamenaný pri železnej rude a dreve - spolu takmer 250 tisíc ton, ktorý sanuje výpadky najmä pri uhlí, kde je v sledovanom období zaznamenaný pokles o 84 tisíc ton.



Prísun tovarov v Čiernej nad Tisou zatiaľ neviazne. Prepravy z Ruska sú postupne nahradzované zvýšenou nakladkou na Ukrajine.

The flows of goods to Čierna nad Tisou have not yet stopped. Shipments from Russia are being gradually replaced by increased volumes of goods loaded in Ukraine.

Výsledky počas apríla sú podobné, objem prepráv by sa tiež mal priblížiť k objemu 2,7 milióna ton, a to aj napriek svatočným dňom a kratšiemu 30-dňovému mesiacu.

Na záver ešte porovnajme objemy prepráv železnej rudy z Ukrajiny a Ruska v minulom roku. Cez Maťovce bolo v roku 2021 prepravených 6,5 milióna ton tovarov, z toho z Ukrajiny 54% (pritom objemy rudy dosiahli 3,3 milióna ton) a z Ruska 46% (ruda 2,1 mil. ton, uhlie 0,8 mil. ton). Cez Čiernu nad Tisou prešlo 6,8 milióna ton tovaru, z toho z Ukrajiny 5,8 milióna ton (objemy rudy boli 5,6 mil. ton) a z Ruska jeden milión ton (ruda 0,6 mil. ton). Železničná doprava medzi Ruskom a Ukrajinou, respektíve Bieloruskom a Ukrajinou je prerušená v podstate od začiatku vojny. Ešte 26. februára ukrajinské vojsko zničilo časti infraštruktúry, aby Rusi nemohli cez hranice prevážať vojenskú techniku do napadnutej krajiny.

(r)

**Prepravy rudy cez PPS Maťovce a Čierna nad Tisou v roku 2021 z Ukrajiny a Ruska /
Shipments of ore through Maťovce and Čierna nad Tisou in 2021 from Ukraine and Russia**

2021	Ukrajina / Ukraine	Rusko / Russia
Maťovce	3,3 mil. ton	2,1 mil. ton
Čierna nad Tisou	5,6 mil. ton	0,6 mil. ton

Prepravy rudy cez PPS Maťovce a Čierna nad Tisou v roku 2021, objemy dovezené z Ukrajiny a Ruska. Celkovo bolo cez obidva priechody prepravených 11,6 milióna ton železnej rúd. Podiel prepráv z Ukrajiny dosiahol 76 percent z celkového množstva, z Ruska 23 percent. V porovnaní nie je zarátaný dovoz uhlia z Ruska cez Maťovce v objeme 0,8 milióna ton.

Shipments of ore through the border-crossing stations Maťovce and Čierna nad Tisou in 2021, volumes imported from Ukraine and Russia. A total of 11.6 million tonnes of iron ore were transported through both border-crossing stations. Out of the total volume, shipments from Ukraine account for 76 per cent while those from Russia represent 23 per cent. The figures do not include coal imports from Russia via Maťovce in the amount of 0.8 million tonnes.

The first two months of the war did not cause significant outages in the import and transit of raw materials

Over the two months since the beginning of the war in Ukraine, there have been no significant adverse impacts on the import and transit by rail of raw materials in the east-west direction. Therefore, ZSSK CARGO has not yet considered updating its business plan for this year.

According to Peter Fejfar, the Director of the Economic Division, everything depends on the duration of the war conflict and the impact on the volumes of goods transported and the revenues earned. He admits that if the development turns negative and worsens, the plan will be updated, as two years ago after the outbreak of the pandemic.

The developments in March and April 2022 show that shipments from Russia are being gradually replaced by increased volumes of goods loaded in Ukraine and by alternative routes - as in the case of coal.

- According to information from customers, ore shipments are operatively routed from various mines in Ukraine in order to minimise the negative effect on the flow of supplies to processors in Central Europe and no decline has been recorded so far, - explained Mr. Fejfar. At the same time, alternative routes are being sought for ore and coal imports outside Ukraine and Russia.

In the case of long-term restriction or interruption of supplies, customers will start to use alternative options, i.e. other routes, in particular from the Polish and Adriatic ports.

In March and April, iron ore customers tried to stock up as much as possible in order to avoid the adverse consequences of possible later restriction of the supply of raw materials. This uncertainty and the risks stemming from the on-

going conflict were reflected in the transport volumes achieved by ZSSK CARGO in March. The transport volumes in March approached the level of 2.75 million tonnes of goods, which is a 6 per cent increase, compared to the plan. The largest increase was recorded in iron ore and timber shipments - almost 250 thousand tonnes in total, which offsets the declines, especially in coal shipments, where a decrease of 84 thousand tonnes was recorded in the reporting period.

The results for April are similar, the volume of shipments should also approach the level of 2.7 million tonnes, despite the holidays and the shorter 30-day month.

Finally, let us compare last year's volumes of iron ore shipments from Ukraine and Russia. 6.5 million tonnes of goods were transported through Maťovce in 2021, of which 54% from Ukraine (with ore volumes reaching 3.3 million tonnes) and 46% from Russia (2.1 million tonnes of ore, 0.8 million tonnes of coal). 6.8 million tonnes of goods passed through Čierne nad Tisou, of which 5.8 million tonnes from Ukraine (ore volumes amounting to 5.6 million tonnes) and one million tonnes from Russia (0.6 million tonnes of ore).

Rail transport between Russia and Ukraine and between Belarus and Ukraine, has, in fact, been interrupted since the beginning of the war. Yet on February 26, the Ukrainian army destroyed parts of the infrastructure to prevent the Russians transporting military equipment across the border to the invaded country.

(r)

Spolupráca a pomoc Ukrajinským železniciam

ZSSK CARGO aj počas vojny úzko spolupracuje s Ukrajinskými železnicami (UZ) pri prepravách tovarov, či mimoriadnych humanitárnych prepravách. Spoločnosť je aktívna v pracovných skupinách na ministerstve dopravy, ktoré riešia možnosti pomoci pre Ukrajinu.

Manažéri ZSSK CARGO navštívili 22. marca železničnú stanicu Čop na ukrajinskej hranici a rokovali s predstaviteľmi UZ o možnostiach zvýšenia kapacít prekládky tovarov a vozby. Ukrajinská strana má záujem na prepravách väčšieho množstva agroproduktov, prípadne uskladnenia najmä zrnovín, keďže momentálne nemôžu tento tovar prepravovať cez čiernomorské prístavy a hľadajú nové trasy. Zástupcovia UZ sa tiež zaujímali o kapacitné

možnosti prepráv pohonného hmôt smerom na Ukrajinu a možnosti prečerpávania do ich cisterien v prečerpávacom komplexe v Čiernej nad Tisou. ZSSK CARGO zabezpečuje aj dopravu humanitárnej pomoci Ukrajine. V polovici marca vláda SR zriadila v Haniske pri Košiciach centrálny sklad, z ktorého sa posielala humanitárna pomoc. Do 25. apríla vypravila ZSSK CARGO po širokom rozchode jednotlivu už 50 vozňov, väčšinou do Užhorodu. Niektoré zo zásielok boli ešte v marci určené až do Kyjeva a Charkova. Vo voznoch sa väčšinou nachádzalo oblečenie, spacie vaky, deky, karimatky, trvanlivé jedlo, drogérie, zdravotnícky materiál.

(r)

Cooperation and assistance to the Ukrainian Railways

Even during the war, ZSSK CARGO is closely cooperating with the Ukrainian Railways in the transport of goods or emergency humanitarian shipments. The company is very active within task forces at the Ministry of Transport to address assistance options for Ukraine.

On March 22, ZSSK CARGO managers visited the Chop railway station on the Ukrainian border to discuss with representatives of the Ukrainian Railways the possibilities of increasing the goods transshipment and wagon capacities. The Ukrainian side is interested in transporting a larger quantity of agro-products, or storing grain in particular, as they are currently unable to transport these goods through the Black Sea ports and are looking for new routes. Representatives of the Ukrainian Railways also inquired about the capacity

options for fuel shipments to Ukraine and the possibility of re-pumping fuel into their tanks in the re-pumping centre in Čierne nad Tisou.

ZSSK CARGO also provides for the transport of humanitarian aid to Ukraine. In mid-March, the Slovak government set up a central warehouse in Haniska pri Košiciach, from which humanitarian aid is being sent. By April 25, ZSSK CARGO dispatched a total of 50 broad-gauge wagons, mostly to Uzhhorod. Some of the shipments were destined for Kiev and Kharkov. The wagons mostly contained clothes, sleeping bags, blankets, mats, durable food, drugstore products, and medical supplies.

(r)

Spokojnosť zákazníka

na prvom mieste

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) ponúka svojim zákazníkom široké portfólio služieb v oblasti železničnej nákladnej dopravy. Okrem dopravno-prepravných služieb sa zaobrábame aj prenájomom, údržbou a opravami železničných koľajových vozidiel a ďalšími činnosťami, ktoré súvisia so železničnou nákladnou dopravou. V rámci Slovenska sme najväčším a jediným celosieťovým poskytovateľom týchto služieb.

Kvalitu našej práce potvrdzujú viaceré certifikáty v zmysle medzinárodnej normy ISO 9001 Systém manažérstva kvality:

- Nákladná železničná preprava (logistické vlaky)
- Údržba a oprava železničných koľajových vozidiel, skladovanie a distribúcia tovarov
- Východoslovenské prekladiská
- Zabezpečovanie odbornej spôsobilosti a vzdelávania zamestnancov

Okrem toho sme držiteľom certifikátu Systém manažérstva bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci v zmysle medzinárodnej normy ISO 45001.

Naším cieľom je byť pre vás stabilným obchodným partnerom, ktorého služby sú kvalitné, bezpečné, spoľahlivé a šetrné k životnému prostrediu a ku ktorému sa radi vrárite. Vaša spokojnosť je u nás na prvom mieste!



Služby železničnej nákladnej prepravy:

- Preprava jednotlivých vozňových zásielok
- Preprava skupín vozňov
- Preprava ucelených vlakov, vrátane certifikovaných
- Intermodálna preprava
- Automotive
- Preprava nebezpečných tovarov
- Preprava mimoriadnych zásielok
- Vlečkové služby



Služby údržby a opráv železničných koľajových vozidiel:

- ECM služby
- Periodická údržba rušňov (veľké a malé prehliadky, prevádzkové ošetrenie)
- Periodická údržba vozňov (N2.X, N4, N8)
- Plánovaná údržba ŽKV (defektoskopická kontrola, pravidelná kontrola v zmysle vyhlášky MDV SR, diagnostické merania, profilaktické kontroly, úprava jazdného profilu dvojkolesí, sústruženie brzdrových kotúčov, výmena obrúčí dvojkolesí a iné)
- Opravy vozňov podľa zmluvy AVV
- Opravy podvozkov
- Revízne opravy širokorozchodných podvozkov
- Zmeny konštrukcie (rekonštrukcie, modernizácie, prevádzkové úpravy)
- Pojazdná dielňa

Iné služby:

- Prenájom rušňov
- Prenájom vozňov
- Služby prekladky tovarov (Východoslovenské prekladiská)
- Služby bezpečnostného poradcu
- Úkony colného konania v mene zákazníka
- Udeľovanie licencie na výrobu a opravu EUR paliet
- Nehodové vlaky
- Zbrojenie nafty

Nenašli ste medzi uvedenými službu, ktorú potrebujete? Neváhajte kontaktovať naše zákaznícke centrum
infoservis@zscargo.sk.
Radi vám pomôžeme!

Customer satisfaction - our first priority

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) offers its customers a wide portfolio of rail freight transport services. In addition to transport services, we also engage in the rental, maintenance and repair of rolling stock and other activities related to rail freight transport. We are the largest and only network-wide provider of such services in Slovakia.

The quality of our services is confirmed by several certificates in accordance with the international standard ISO 9001 Quality Management System:

- Rail freight transport (logistic trains)
- Maintenance and repairs of rolling stock, storage and distribution of goods
- East Slovak Transshipment Yards
- Ensuring professional qualification and education of the employees

In addition, we hold a Managerial system of work safety and health protection at work certificate in accordance with the international standard ISO 45001.

Our goal is to be your stable business partner, whose services have high quality and are safe, reliable and environmentally friendly, and to whom you will be happy to return. Your satisfaction is our first priority!



Rail freight transport services:

- Single wagonload transport
- Transport of groups of wagons
- Transport of block trains, including certified trains
- Intermodal transport
- Automotive
- Carriage of dangerous goods
- Transport of special shipments
- Siding services

Other services:

- Rental of locomotives
- Rental of wagons
- Goods transshipment services (East Slovak Transshipment Yards)
- Safety advisor services
- Customs procedures on behalf of the customer
- Issuing licences for the production and repair of EUR-pallets
- Breakdown trains
- Diesel supplies



Rolling stock maintenance and repair services

- ECM services
- Periodic maintenance of locomotives (large and small inspections, operational maintenance)
- Periodic maintenance of wagons (N2.X, N4, N8)
- Planned rolling stock maintenance (defectoscopic inspections, regular inspections in accordance with the Decree of the Slovak Ministry of Transport, diagnostic measurements, preventive inspections, adjustment of the running profile of wheelsets, the lathing of brake discs, the replacement of wheelset treads and others)
- Wagon repairs according to the AWV contract
- Bogie repairs
- Overhaul repairs of broad-gauge bogies
- Design changes (reconstruction, modernisation, operational modifications)
- Mobile workshop



Didn't you find the service you need? Feel free to contact our customer centre infoservis@zscargo.sk.

We will be happy to help you!

So železnicou ušetria dvetisíc jazd kamiónov ročne



Spoločnosť Slowwood sa zameriava na maximálne využitie železničnej prepravy pri zvoze dreva. Po železnici dováža viac ako polovicu celého prepraveného objemu. Využíva aj plošinové vozne so špeciálnou klanicovou nadstavbou na prepravu gúľatiny.

Slowwood focuses on making maximum use of rail transport in timber transport. It imports more than half of the entire volume by rail. The company also uses flat wagons with a special stanchion superstructure for the transport of round timber.

Spoločnosť Slowwood realizuje dodávky dreva do celulóziek a papierní

Mondi SCP Ružomberok a k externým odberateľom. Keďže železnica predstavuje najekologickejší druh dopravy, zameriava sa na maximálne využitie železničných dodávok.

V súčasnosti Slowwood dováža približne polovicu všetkých dodávok dreva po železnici. Na porovnanie, od roku 2010 sa objem dreva dopravovaného do závodu SCP Mondi po železnici takmer zdvojnásobil. - **Naším cieľom je v tomto trende pokračovať, s čím súvisia aj investície do rekonštrukcie vlečky**, - podotýka vedúci oddelenia logistiky Slowwood Ružomberok Ján Kútik.

Významný zákazník

Že ide o významného zákazníka s celoslovenským a aj zahraničným pôsobením, potvrzuje obchodný manažér zo sekcie predaja ZSSK CARGO Ľuboš Mierny. - **So zákazníkom Slowwood Ružomberok, ktorý zastrešuje dovoz drevnej hmoty, sa stretávame pravidelne a preberáme možnosti prepráv, logistické vlaky, ale aj reklamácie**, - približuje Ľ. Mierny.

Drevo sa zváža v rámci vnútroštátnej prepravy z celého Slovenska, v medzinárodnej preprave momentálne hlavne z Poľska, Rumunska a Maďarska. Ide o technológiu zhromažďovania vozňov v danej oblasti a následne dovoz vlakov v presne stanovených grafikonových časoch. Gro dodávok je plánovaných na víkend, kedy sa uprednostňuje vykládka železničných vozňov.

- **To vvnútroštátnej preprave máme zorganizované logistické vlaky Zemplín, Zvolen a Západ**, - vymenúva Ľ. Mierny.

Sklad vo Veľkých Kozmálovciach

Ako najväčší spracovateľ dreva na Slovensku hľadá SCP Mondi spolu so Slowwoodom neustále riešenia, ktoré vedú k znižovaniu dopadov na životné prostredie. - **V roku 2020 sa nám podarilo otvoriť prvý prekládkový terminál vo Veľkých Kozmálovciach pri Leviceach, ktorý využívame ako dočasného skladu dreva**, - vysvetľuje J. Kútik zo Slowwoodu. Drevo, ktoré by sa z tohto regiónu bežne do závodu transportovalo po ceste, sa tam zhromažduje a na istý čas uskladní. Následne ho prepravia v ucelených vlakoch do závodu po železničnej trati. Skracuje sa tak transportná vzdialenosť pri autodoprave tým, že ju kombinujú so železničnou. Je to moderný, ekologickej spôsob, ako dopravovať drevo z väčších vzdialostí, pričom sa tak podarí znížiť podiel cestnej dopravy o približne 2000 kamiónov ročne a výrazne tak odlačiť doprava cez horský priečod Donovaly. Aktuálne pracujú na vytvorení dvoch ďalších podobných terminálov.

Inovácia v efektivite prepravy

Nad novými riešeniami sa zamýšľajú aj v oblasti efektivity prepravy. - **V spolupráci s kolegami z iných závodov Mondi a firmou Innofreight sme spolu navrhli nový klanicový vagón, pri ktorom na jeden kilogram „železa“ odvezieme o 50 percent viac dreva ako v bežne používanom vysokostennom vozni**, - pridáva J. Kútik informáciu o inovatívnom projekte. Energia potrebná na transport dreva sa tak zbytočne nemíňa na transport dopravných prostriedkov, ale tovaru. Ekologicky pristupujú aj k vykládke dreva, ktorú už niekolko rokov zabezpečuje elektrický vykladač.

Trvalo udržateľný rozvoj

Prečo je pre najväčšieho slovenského spracovateľa dreva a celulózy dôležité podporovať ekologickej riešenia? Jednoducho preto, lebo udržateľnosť je stredobodom jeho stratégie. - **Naším cieľom je byť zodpovedným podnikom, ktorý hľadá riešenia na dosiahnutie cieľov trvalo udržateľného rozvoja,** - definuje v skratke stratégiu J. Kútik. Skupina Mondi, ktorej sú súčasťou, spustila v januári 2021 svoj akčný plán s opatreniami, ktoré musia v nasledujúcim deštročí prijať, aby dosiahli ambiciozne ciele v oblasti udržateľnosti.

Na záver sa ešte pristavme pri hodnotení služieb dopravcu. Slovwood spolupracuje so ZSSK CARGO už niekol'ko rokov a ako vraví Ján Kútik, partnerstvo vŕňajú pozitívne. - **Sme v pravidelnom v kontakte s manažérmi Carga pre jednotlivé oblasti, s ktorými spoločne riešime požiadavky vyplývajúce z našej zmluvy,** - potvrdzuje vedúci oddelenia logistiky Slovwoodu efektívnu a obojstranne výhodnú spoluprácu. Priestor na zlepšenie vidí v oblasti vybavenosti vozového parku a vo zvýšení obrátkovosti vagónov.

Ladislav JANDOŠEK



Drevo sa zváža v rámci vnútroštátnej prepravy z celého Slovenska. Vozne sa zhromažďujú v určitej oblasti a následne vypravujú v ucelených vlakoch v presne stanovených grafikonových časoch.

Timber is collected within domestic transport from all over Slovakia. Wagons are collected in a given area and subsequently dispatched in block trains at precisely scheduled times.

Thanks to rail transport, they save two thousand trucks a year

The company Slovwood supplies timber to the pulp and paper production plant Mondi SCP Ružomberok and to external customers. As rail transport is the most environmentally friendly mode of transport, the company seeks to exploit rail supplies as much as possible.

Currently, Slovwood has nearly half of all timber shipments transported by rail. Just to compare, since 2010, the volume of timber delivered to the SCP Mondi plant by rail has almost doubled. - **Our goal is to continue this trend, which is also related to investments in the reconstruction of the siding,** - says Ján Kútik, the head of the Logistics Department at Slovwood Ružomberok.

A significant customer

Luboš Mierny, a sales manager of the ZSSK CARGO Sales Section, confirms that it is a significant customer with both nationwide and foreign operations. -

We regularly meet with our customer Slovwood Ružomberok, which is a large timber supplier, to discuss transport options, logistics trains, including any complaints made, - explains Mr. Mierny.

Timber is collected within domestic transport from all over Slovakia, within international transport currently mainly from Poland, Romania and Hungary. It is a technology of collecting wagons in a given area and subsequently running trains at precisely scheduled times. A great majority of deliveries are planned for weekends, when the unloading of railway wagons is preferred. - **We have organised logistics trains Zemplín, Zvolen and Západ in domestic transport,** - says Mr. Mierny.

A storage facility at Veľké Kozmálovce

As the largest wood processor in Slovakia, SCP Mondi, together with Slovwood, is constantly looking for solutions that lead to eliminating environmental impacts. - **In 2020, we managed to open the first transshipment terminal at Veľké Kozmálovce near Levice, which we use as a temporary timber storage facility,** - explains Mr. Kútik from Slovwood. Timber that would normally be transported from this region to the plant by road is collected there and stored for a while. Subsequently, it is transported in block trains to the plant by rail. This shortens the transport distance for road transport by combining it

with rail. It is a modern, ecological way of transporting timber from greater distances, while reducing the share of road transport by about 2,000 trucks per year and thus significantly easing traffic through the Donovaly mountain pass. They are currently working to create two more similar terminals.

Innovation in transport efficiency

New solutions are also being considered for transport efficiency. - **In collaboration with colleagues from other Mondi plants and Innofreight, we have designed a new stanchion wagon which can transport 50 per cent more timber per kilogram of "iron" than a commonly used high-sided wagon,** - Mr. Kútik adds information about the innovative project. The energy needed to transport timber is thus not wasted on the carriage of means of transport, but of goods. They also take an ecological approach to timber unloading, which has been provided by an electric unloader for several years.

Sustainable development

Why is it important for the largest Slovak wood and pulp processing company to support ecological solutions? Simply because sustainability is at the heart of its strategy. - **Our goal is to be a responsible company that is looking for solutions to achieve the goals of sustainable development,** - Mr. Kútik defines the strategy in a nutshell. The Mondi Group, to which they belong, launched its action plan in January 2021, with measures to be taken over the next decade to achieve ambitious sustainability goals.

In the end, let us evaluate the carrier's services. Slovwood has been cooperating with ZSSK CARGO for several years and, as Ján Kútik says, they perceive the partnership positively. - **We are in regular contact with the ZSSK CARGO managers for individual areas, with whom we jointly address the requirements arising from our contract,** - the head of the Logistics Department at Slovwood confirms effective and mutually beneficial cooperation. He sees room for improvement in the area of fleet equipment and in increasing the turnover of wagons.

Ladislav JANDOŠEK

Široký záber zákazníckeho centra



Manažér zákazníckeho centra Matúš Kandrik: zákazníkom poskytujeme komplexné informácie o prepravách až do neskorých večerných hodín.

Customer centre manager Matúš Kandrik: we provide customers with comprehensive information on shipments throughout the day, up to late evening hours.

spracujú vyše tisíc otázok a podnetov. Okrem predĺženého času prevádzky má nové zákaznícke centrum aj nový systém práce v aplikácii Teams, ktorá jeho činnosť sprehľadnila a zrýchliala.

Mnohí zákazníci majú zaplatený prístup na zákaznícky portál, kde si viaceré informácie vedia dohľadať. Aj tak ale využívajú priamu linku na zákaznícke centrum, keďže tam dostanú odpovede aj na doplnujúce otázky, prípadne ďalšie požiadavky, ktoré s prepriavami súvisia.

- **Službou monitorovania vlakov sa zákaznické centrum snaží do urči-**

Od polovice minulého roka má ZSSK CARGO nové zákaznícke centrum. Štyria zamestnanci centra spracovávajú požiadavky zákazníkov a odpovedajú na ich otázky každý deň v čase od 6.00 do 22.00 hodiny.

Základom služby, ktorú centrum pre zákazníkov poskytuje, je monitoring vybraných ucelených vlakov a vozňov v prevádzke. Teda sú to príchody a odchody vlakov, ich príchody na pohrianičné priechodové stanice, radenie vozňov vo vlakoch, čas, kedy určité vozne dorazia do cieľa a množstvo iných užitočných informácií.

Zamestnanci centra mesiacne spracujú vyše tisíc otázok a podnetov. Okrem predĺženého času prevádzky má nové zákaznícke centrum aj nový systém práce v aplikácii Teams, ktorá jeho činnosť sprehľadnila a zrýchliala.

Mnohí zákazníci majú zaplatený prístup na zákaznícky portál, kde si viaceré informácie vedia dohľadať. Aj tak ale využívajú priamu linku na zákaznícke centrum, keďže tam dostanú odpovede aj na doplnujúce otázky, prípadne ďalšie požiadavky, ktoré s prepriavami súvisia.

- **Službou monitorovania vlakov sa zákaznické centrum snaží do urči-**

tej miery odbremeníť dispečerský aparát, kam zvykli zákazníci volať a žiadať podrobnosti o svojom vlaku, - približuje manažér zákazníckeho centra Matúš Kandrik.

Robia tak ešte stále, ale v menšom rozsahu. Postupne prichádzajú na to, že v zákazníckom centre dostanú komplexnú informáciu, v podstate v priebehu celého dňa. Nový systém poskytovania informácií si pochvalujú aj obchodní manažéri, vedúci skupín jednotlivých komodít, či obchodní zástupcovia ZSSK CARGO, ktorí sú k dispozícii zákazníkom prakticky nonstop, a často im dvívajú telefóny aj večer alebo cez víkendy a musia zísťovať odpovede na otázky ohľadom vozňov a vlakov. Teraz to za nich urobia v zákazníckom centre. Samozrejme k plnej spokojnosti zákazníka.

- **Okrem monitoringu vlakov sledujeme aj vybrané druhy prepráv,** - pridáva ďalšie podrobnosti o činnosti centra Matúš Kandrik. Do jeho pôsobnosti patrí aj vybavovanie požiadaviek na prepravy mimoriadnych a vojenských zásielok a pomerne veľkú oblasť tvorí sledovanie jednotlivých vozňových zásielok. - **Vlakotvorba pri týchto zásielkach je komplikovaná a náročná. Zákazníci majú rôzne požiadavky na radenie vozňov, či termíny, kedy majú doraziť do cieľa,** - pripomína ďalej M. Kandrik, s akými nárokmami sa vyrovňávajú pri takzvaných jednotlivkách.

Činnosť centra je v podstate zautomatizovaná vďaka aplikácii Teams, v ktorej sa požiadavky riešia. Systém práce je teda online, všetci zamestnanci vidia, v akom stave je určitá požiadavka. Tie sú zaznamenané v zdieľaných excelovských tabuľkách. Sami pracovníci zákazníckeho centra si tento systém pochvalujú ako výbornú pomôcku. Specialisti centra, ktorí nastupujú do zmeny, vidia nevybavené požiadavky prehľadne v systéme. Automaticky sa vykonávajú štatistiky o pocte podaných žiadostí, druhu dopytu a trvania jeho vybavenia, čo je zasa dobrá spätná väzba o činnosti zákazníckeho centra a súčasť podpory plánovania i vylepšovania služieb zákazníkom.

Ladislav JANDOŠEK

Wide range of customer centre services

ZSSK CARGO has had a new customer centre since the middle of last year. Four employees of the centre process customer requirements and answer their questions every day from 6:00 a.m. to 10:00 p.m.

The basis of the service provided by the customer centre is the monitoring of selected block trains and wagons in operation. Basically, it is the arrivals and departures of trains, their arrivals at border crossing stations, the sorting of train wagons, the time when certain wagons arrive at their destination and a lot of other useful information. The centre staff handle more than a thousand questions and suggestions per month. In addition to its extended opening hours, the new customer centre also has a new system of work in the Teams application, which has made its activities more transparent and faster.

Many customers have paid access to the customer portal where they can find more information. But still they use a direct line to the customer centre, where they also receive answers to additional questions or other requirements related to transport.

- **With the train monitoring service, the customer centre tries to relieve, to a certain extent, the dispatching centre to which the customers used to call and request more detailed information about their trains,** - says customer centre manager Matúš Kandrik.

They still do so, but to a lesser extent. They gradually find that they can get comprehensive information in the customer centre, basically throughout the day. The new system of providing information is also appreciated by ZSSK CARGO sales managers, commodity group leaders or sales representatives, who are available to customers virtually non-stop, often pick up their phones even in the evenings or at weekends

and have to find out answers to questions about wagons and trains. Now these services are performed by the customer centre instead of them. Of course, to the full satisfaction of the customer.

- **In addition to train monitoring, we also monitor selected types of shipments,** - Matúš Kandrik adds further details about the activities of the centre. Its scope of services also includes handling requests for the transport of special and military shipments, and a relatively large area is the monitoring of single wagonloads. - **Train formation for these shipments is rather complicated and demanding. Customers have various requirements for the sorting of wagons or deadlines when they should arrive at their destination,** - Mr. Kandrik further adds as to what requirements they deal with in the carriage of the so-called single wagonloads.

The activities of the centre are basically automated thanks to the Teams application, in which the requirements are addressed. The system of work is therefore on-line, all employees can see the status of particular requests. These are recorded in shared Excel spreadsheets. The customer centre staff themselves appreciate this system as an excellent tool. The centre specialists who are just starting their work shift can see all pending requests in the system clearly. Statistics are automatically made regarding the number of requests submitted, the type of request and the duration of its handling, which in turn is good feedback on the activities of the customer centre and part of the support for planning and improving the customer services.

Ladislav JANDOŠEK

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

Exportujte ekologicky so Slovakia Expressom

Väčšina nákladných prepráv, ktoré sa realizujú po železnici, dnes presahuje hranice jednej krajiny. Čoraz väčšia prepojenosť je ešte viditeľnejšia v Európe, kde denne všetkými smermi prúdi množstvo tovarov. Ak exportujete do západnej Európy a hľadáte spôsob ako znížiť svoju ekologickú stopu, je tu pre vás Slovakia Express.

Železnica je ideálnym spôsobom prepravy tovarov po súši. Je to nielen najekologickejší, ale na vzdialenosť nad 500 kilometrov aj najekonomickejší spôsob dopravy. A to aj pri prepravách pri takých nízkych objemoch, ako je jediný vagón. Zapojiť sa totiž možno do siete pravidelných vlakov križujúcich Európu, na ktorých ZSSK CARGO aktívne spolupracuje. Po produkte Slovakia Shuttle, na ktorom ZSSK CARGO spolupracuje s DB Cargo, je tu možnosť ako exportovať či importovať až z belgických Antverp. To všetko vďaka vlaku Slovakia Express, ktorý má už siedmy rok v portfóliu svojej GXN siete belgická spoločnosť Lineas.

Tri vlaky týždenne

Najväčší európsky súkromný nákladný železničný dopravca, belgický Lineas, ponúka v rámci svojej Green Express Network (GXN) siete aj vlak, ktorý nesie meno s jeho koncovou krajinou – Slovenskom. Slovakia Express bol po prvý krát vypravený v máji 2015 a tento rok tak oslávi už svoje siedme narodeniny. Behom posledných rokov sa jeho vozby ustáli na troch vlakoch týždenne, ktoré spájajú belgický prístav Antverpy Noord-Bundel B2 s bratislavskou Petržalkou.

Antverpský prístav je po Rotterdame druhým najväčším európskym prístavom. Polovicu všetkých nákladov prekladaných v tomto prístave na námorné lode predstavujú kontajnery. Okrem nich sa tu však prekladajú aj

ropné produkty, minerálne oleje či víno, obilie, uhlie, železná ruda, cement, piesok, cukor, soľ, papier, drevo, vrecia s kakaom, oceľové zvitky, vrtule větrných turbín a taktiež vo veľkej miere nové autá. Potenciál pre slovenský export aj import je preto obrovský.

Napojenie na sieť GXN

ZSSK CARGO, partner Lineasu, ako jediná spoločnosť na Slovensku zabezpečuje celosvetové pokrytie pre jednotlivé vozňové zásielky, aj skupiny vozňov. Tie sa manipulačnými a priebežnými nákladnými vlakmi dostanú až do stanice Bratislava východ. Tu sa zásielky určené pre Slovakia Express zhromažďujú a kompletizuje sa súprava, ktorej maximálna hmotnosť dosahuje 1 600 ton. Tá sa vypravuje spravidla v utorok, stredu a sobotu. V prípade vyťaženia sa však operatívne dopĺňajú ďalšie spoje tak, aby boli zákazníci vždy spokojní. Elektrické rušne ZSSK CARGO kompletne súpravu potiahnu cez bratislavský uzol na druhú stranu Dunaja, do 22 kilometrov vzdialenej stanice Bratislava-Petržalka. Tu sa prepráhajú za partnerské rušne spoločnosti LTE, ktorá ich prepraví cez Rakúsko. Na hraniciach s Nemeckom potom LTE odovzdá Slovakia Express rušňom prenajatým spoločnosťou Lineas, ktorá má na starosti trakciu na nemeckej a belgickej časti cesty.

Väčšinu prepráv tvorí dovoz

- V súčasnosti v prepravách dominuje import z Belgicka, ktorý tvorí až 95 percent vyťaženia Slovakia Expressu, - hovorí obchodný manažér ZSSK CARGO zodpovedný za zahraničné spolupráce Marcel Minich. Vozia sa najmä oceľové zvitky, ktoré vlakotvorbou vozi ZSSK CARGO k spracovateľovi do Senice. Na Slovensko tiež smerujú prázdne vozne – a to v oboch smeroch. Ich cesta totiž končí v Železničných opravovniach a strojárnach



Trnava, ktorých dobré meno presiahlo hranice Slovenska. Rôzni partneri z Európy tu pristavujú vozne na opravu. Nie všetky vozby Slovakia Expressu však na Slovensku končia. Niektoré, ako napríklad zásielky výrobkov chemickej priemyslu, tranzituju smerom do Maďarska. - **Na exporte sa napríklad na Slovakia Expres vykystli železné rúry, ktoré sa manipulačnými vlakmi dostali zo Železiarní v Podbrezovej do Banskej Bystrice, priebežnými nákladnými vlakmi do Bratislavu a Slovakia Expressom až do západnej Európy**, - uvádza ďalší konkrétny príklad prepravy tovarov zo Slovenska po železnici cez siet Green Express Network Marcel Minich.

Výhody celoeurópskej siete

Napojením vlaku Slovakia Express na siet GXN sa výrobcom na Slovensku otvárajú možnosti exportu a importu nielen do Belgicka. V Rakúsku napríklad vlak príberá kontajnery vo Welse pri meste Linz. Po ceste však zastavuje aj v Nemecku a tým, že je siet GXN vzájomne prepojená, výrobky či suroviny vedia ďalej pokračovať do Francúzska, Beneluxu, či Škandinávie. Odjazdy vlakov zo Slovenska sú vždy neskoro popoludní a prepravný čas až k Atlan-

tickému oceánu, do Antverp, je ktorýmkoľvek smerom vždy 30 hodín. To je vysoko konkurencieschopná ponuka aj voči kamiónovej preprave. Slovakia Express je stabilne v ponuke už dlhé roky. Jeho potenciál pre exportné aj importné vozby je obrovský. Vďaka celosvetovým službám prepráv jednotlivých vozňov a ich skupín tak na slovenskej strane, vďaka ZSSK CARGO, ako i v západnej Európe, vďaka sieti GXN Lineas, otvára konkurencieschopné logistické možnosti pre firmy, ktorým záleží na životnom prostredí.

Lubomír ČECH

Foto: Nikolaj ŠERŠEN

V prípade záujmu o využitie služieb Slovakia Expressu sa o prepravy až do najbližšej stanice k vašej spoločnosti rád postará obchodný manažér Marcel Minich. Kontaktujte ho na telefóne +421 903 721 636, alebo mailom na minich.marcel@zscargo.sk.

Export ecologically with Slovakia Express

Today, most freight shipments that are made by rail cross the borders of one country. Increasing interconnectedness is even more visible in Europe, where large quantities of goods flow in all directions every day. If you are exporting to Western Europe and looking for a way to reduce your environmental footprint, Slovakia Express is here for you.

Rail is an ideal way to transport goods by land. It is not only the most ecological, but also the most economical mode of transport at distances over 500 kilometres. Even when transporting such low volumes as a single wagon. It is possible to join the network of regular trains crossing Europe on which ZSSK CARGO actively cooperates. After the product Slovakia Shuttle, where ZSSK CARGO cooperates with DB Cargo, there is an opportunity to export or import from Antwerp, Belgium. All this thanks to the Slovakia Express train, which the Belgian company Lineas has had in its GXN network portfolio for seven years.

Three trains a week

The largest European private freight rail carrier, Belgium-based Lineas also offers, within its Green Express Network (GXN), a train which bears its name with its final country – Slovakia. Slovakia Express was dispatched for the first time in May 2015 and this year it will celebrate its seventh birthday. In recent years, its running has stabilised on three trains a week, connecting the Belgian port of Antwerp Noord-Bundel B2 with Petržalka in Bratislava.

The port of Antwerp is the second largest European port after Rotterdam. Containers account for half of all cargo transshipped in this port onto seagoing ships. In addition to them, oil products, mineral oils or wine, grain, coal, iron ore, cement, sand, sugar, salt, paper, wood, cocoa bags, steel coils, wind turbine propellers, as well as a large number of new cars are transshipped here too. Therefore, the potential for Slovak exports and imports is huge.

GXN network connection

ZSSK CARGO, which cooperates with Lineas, is the only company in Slovakia providing network-wide coverage for both single wagonload shipments and groups of wagons. These are transported by handling and through freight trains to the Bratislava východ station. Here, shipments intended for Slovakia Express are collected and a train set with a maximum weight of 1,600 tonnes is completed. The train set is usually dispatched on Tuesdays, Wednesdays and Saturdays. However, if necessary, additional connections are operatively added so that customers are always satisfied. ZSSK CARGO electric locomotives pull the complete train set through the Bratislava node to the other side of the Danube and then to the Bratislava-Petržalka station, which is 22 kilometres away. Here they are re-coupled with locomotives of the partner company LTE to be transported through Austria. At the border with Germany, LTE then hands over Slovakia Express to locomotives

leased by Lineas, which is in charge of traction on the German and Belgian parts of the route.

Most shipments are imports

- **At present, imports from Belgium dominate in transport, accounting for up to 95 per cent of all shipments made by Slovakia Express**, - says Marcel Minich, ZSSK CARGO sales manager responsible for foreign cooperation. In particular, steel coils are carried by ZSSK CARGO trains to the processing factory in Senica. Empty wagons are also headed for Slovakia - in both directions. Their journey ends in the Trnava Railway Repair and Machine Workshops (ŽOS Trnava), whose reputation has gone beyond the borders of Slovakia. Various partners from Europe bring their wagons here for repair. However, not all Slovakia Express journeys end in Slovakia. Some, such as shipments of chemical products, are in transit to Hungary. - **For example, Slovakia Express exported iron ores, which were transported by handling trains from Železiarne Podbrezová to Banská Bystrica, by through freight trains to Bratislava, and by Slovakia Express to Western Europe**, - Marcel Minich gives another particular example of goods transported from Slovakia by rail via the Green Express Network.

Advantages of a pan-European network

By connecting the Slovakia Express train to the GXN network, manufacturers in Slovakia are given the opportunity to export and import not only to Belgium. In Austria, for example, the train picks up containers at Wels near Linz. On its journey, however, it also stops in Germany, and because the GXN network is interconnected, products or raw materials can continue to France, the Benelux or Scandinavia. Train departures from Slovakia are always late in the afternoon and the transport time to the Atlantic Ocean, to Antwerp, is 30 hours in any direction. This is a highly competitive offer also vis-a-vis truck transport. Slovakia Express has been steady in supply for many years. Its potential for export and import journeys is huge. Given the network-wide transport services of single wagons and their groups, both on the Slovak side thanks to ZSSK CARGO and in Western Europe thanks to the Lineas GXN network, competitive logistics opportunities are opened up for companies that care about the environment.

Lubomír ČECH

Photo: Nikolaj ŠERŠEN

If you wish to use the Slovakia Express services, sales manager Marcel Minich will be happy to take care of shipments to the station that is nearest to your company. You can contact him on the phone number +421 903 721 636, or by e-mail to minich.marcel@zscargo.sk.

Kvalitné služby v košickej opravovni nákladných vozňov



V košickej opravovni nákladných vozňov sme zastihli Henricha Horvátha, prednosta strediska údržby a opráv ŽKV Košice spolu s vedúcim opravovne Jurajom Čitákom.

In the Košice wagon repair workshop we met Henrich Horváth, the head of the Košice rolling stock maintenance and repair centre, together with Juraj Čiták, the head of the repair workshop.

Súčasťou firemnnej politiky je okrem iného aj získavanie certifikácie kvality. Medzi certifikované pracoviská patrí aj košická opravovňa ná-

pri jednotlivých druhoch opráv majú na pracovisku nastavené tak, aby bol vozeň čo najkratšie v opravárenskej hale. Košičania aj napriek slušnému

kladných vozňov. Ide o druhú najväčšiu opravovňu na Slovensku nielen veľkosťou pracoviska, ale aj počtom a rozsahom opráv všetkých druhov nákladných vozňov aj pre tretích prepravcov z celej Európy. O služby opráv a údržby z externého prostredia je tu stále väčší záujem. Technologické vybavenie pracoviska je veľmi dobré a tento rok sa ešte vylepší.

Dôvodom pomerne veľkého záujmu o služby košickej opravovne nákladných vozňov (ONV) je aj geografická poloha v rámci dopravných ciest sever - juh a východ - západ. A ďalším dôvodom je zaiste aj blízkosť a späťosť so železiarskym gigantom a ďalšími strojárskymi firmami v metropole východu a na východe krajiny vôbec.

- **V opravovni realizujeme bežné opravy, stredné opravy N2, N3, N4, ako aj revízne opravy N8,** - stručne vymenoval Juraj Čiták, vedúci košickej opravovne druhý opráv, ktoré vykonávajú. Pod jeho taktovkou pracuje päťdesiatka zamestnancov v rôznych funkciách. Najviac je zámočníkov a mechanikov, vo funkciách obrábačov kovov, elektromechanik, zvárač kovov, stolař či defektoskopista pracujú len jeden, dva alebo tri. Všetci sú k dispozícii sedem dní v týždni a na nedostatok práce sa stažovať nemôžu. Práve naopak, sú pracoviskom, kde sa realizuje najviac údržbárskych a opravárenskej činnosti pre externých zákazníkov.

- **Vlani sme vykonali 177 stredných opráv a 45 revíznych opráv pre externé firmy,** - uvedol minuloročnú štatistiku opráv J. Čiták. Všetky činnosti



V ONV Košice realizujú bežné opravy, stredné opravy N2, N3, N4, ako aj revízne opravy N8.

The Košice wagon repair workshop carries out routine repairs, medium repairs N2, N3, N4, as well as overhaul repairs N8.

technickému vybaveniu majú radosť aj z príslušbu, že tento rok dostanú nový CNC kolosústruh, ktorý opäť zvyší úroveň ponúkaných služieb. Pravidelne tu vykonávajú kontrolu, respektívne opravu pružín, pružníc a nárazníkov na nákladných vozňoch a hnačach vozidlách, ako aj opravu stavačov zdrží. Každá N8 oprava končí protokolom technickej kontroly a jej čas je stanovený na 15 kalendárnych dní od prevzatia nákladného vozňa do opravy.

Výhody pre zákazníkov

Medzi prezentované služby patrí aj ponuka unifikovaných náhradných dielov z vlastných skladových zásob. - **Ak má zákazník vlastné náhradné diely, umožníme mu ich uskladniť v našich skladoch**, - vysvetlil jednu z výhod pre zákazníka Henrich Horváth, prednosta strediska údržby a opráv ŽKV Košice. - **Počas preberania nákladného vozňa poskytnú zamestnanci ONV zákazníkovi aj informácie a poradenstvo ohľadom rozsahu opravy**, - spomína prednosta ďalšiu výhodu.

Pozornosť zákazníkov v košickej opravovni pútajú technológie, a tak spomenieme, že ako jediné pracovisko tu majú napríklad zariadenie typu ASCO RAIL na kontrolu nárazníkov. Medzi najväčších zákazníkov košickej ONV patrí Cargo Wagon, AXBENET a najviac revíznych opráv N8 vykonávajú na vozňoch typu Res, Sps, Eas, Shimms, Rils a Laas.

Dynamické zmeny a vylepšenia

Pred piatimi rokmi sa v priestoroch opravovne zrealizovali rôzne dynamické zmeny, ktoré Košičania zvládli viac-menej svojpomocne. - **Vlastnými silami sa nám podarilo urobiť mnohé potrebné veci, ako napríklad vlastný návrh a realizáciu meracej stolice pre unifikované podvozky Y 25, či pilotný projekt generálnej opravy skrine nákladného vozňa**, - spomenul H. Horváth a nešetril slovami vdak pre zamestnancov, ktorí sú za návrhom, ale aj realizáciou vylepšení. Vlani sa podarilo opraviť aj prístupovú cestu ku skladu reziva cez kolajisko a čiastkovou revitalizáciu prešla aj časť podlahy v hale pri 25-tonových zdvihákoch. Nové LED osvetlenie v hale a v prehliadkových jamách zvýšili komfort pri práci, rovnako ako zmena systému a organizácie pri hlavných opravách či doplnená ohýbačka plechov.

Zmeny a nové technológie sú potešujúce, no vrásky na čele spôsobuje pretrvávajúci stav zamestnancov. - **Vekový priemer našich zamestnancov je takmer 49 rokov, takže určite by sa žiadalo kolektív omladiť**. Žiaľ, nikto sa k nám z mladých nehrnie a vyučených ľudí v odboroch, ktoré potrebujeme, je ako šafranu, - skonštatoval vedúci Juraj Čiták a dodal, že nedostatok mladých kvalifikovaných ľudí je v takmer každej odbornej pozícii.

Dana SCHWARTZOVÁ

Foto: autorka

The Košice wagon repair workshop offers high quality services

The company's policy includes, among other things, obtaining quality certificates. Among the certified workplaces is also the wagon repair workshop in Košice. It is the second largest repair workshop in Slovakia, not only by its size, but also by number and scope of repairs of all types of freight wagons including those of carriers from all over Europe. There is a growing interest in repair and maintenance services from the external environment. The technological equipment of the workplace is very good and this year it will improve even more.

The reason for the relatively high interest in the services of the Košice wagon repair workshop is also its geographical location within the north - south and east - west transport routes. And another reason is certainly its proximity and connection to the giant steel plant and other engineering companies in the metropolis of the east and in the east of the country in general.

- **In the repair workshop we carry out routine repairs, medium repairs N2, N3, N4, as well as overhaul repairs N8**, - Juraj Čiták, the head of the Košice repair workshop, briefly named the types of repairs they perform. He manages fifty employees in various job positions. Most of them are locksmiths and mechanics, while only one, two or three of them work as metalworkers, electromechanics, metal welders, carpenters, and flaw detection engineers. They are all available seven days a week and cannot complain about the lack of work, as quite the contrary is true. This is the workplace where most maintenance and repair activities for external customers are carried out.

- **Last year, we performed 177 medium repairs and 45 overhaul repairs for external companies**, - Mr. Čiták mentioned last year's repair statistics. All activities for individual types of repairs at the workplace are set so that the wagon stays as short as possible in the repair hall. Despite the decent technical equipment, the Košice workshop staff is also glad to have been given the promise that this year they will receive a new CNC wheelset lathe, which will again increase the level of services offered.

They regularly inspect or repair springs, spring bands and buffers on wagons and locomotives, as well as carry out repairs of brake shoe spacers. Each N8 repair ends with a technical inspection protocol and its time frame is set for 15 calendar days from the takeover of a wagon for repair.

Customer benefits

The presented services also include the offer of unified spare parts from own stocks. - **If the customer has its own spare parts, we will allow them to be stored in our warehouses**, - Henrich Horváth, the head of the Košice rolling stock maintenance and repair centre, explained one of the customer benefits. - **During the takeover of a wagon the workshop staff also provide the customer with information and advice on the scope of the repair**, - the head of the centre mentions another benefit.

The attention of customers in the Košice repair workshop is attracted by its technologies, so it should be mentioned that it is the only workplace which has ASCO RAIL equipment for checking buffers. The largest customers of the Košice wagon repair workshop include Cargo Wagon, AXBENET, and most N8 overhaul repairs are carried out on Res, Sps, Eas, Shimms, Rils and Laas wagons.

Dynamic changes and improvements

Five years ago, the repair workshop underwent various dynamic changes which the Košice workshop staff managed to perform more or less on their own. - **We managed to do many necessary things on our own, such as our own design and implementation of a measuring bench for unified bogies Y 25, or a pilot project for the overhauling of a wagon body**, - Mr. Horváth mentioned and thanked the staff behind the design and implementation of improvements. Last year, we managed to repair the access road to the timber warehouse through the track yard, and part of the floor in the hall near 25-tonne lifts was also partially reconstructed. New LED lights in the hall and in the inspection pits, as well as changes in the system and organisation of major repairs or an additional sheet metal bender, have increased work comfort.

The changes and new technologies make us pleased, but the current age structure of employees is causing wrinkles on our foreheads. - **The average age of our employees is almost 49 years, so it is quite desirable to rejuvenate the team. Unfortunately, none of the young people come to us and those trained in the fields we need are very difficult to find**, - said head of the workshop Juraj Čiták, adding there is a shortage of young qualified people in almost every profession.

Dana SCHWARTZOVÁ

Photo: author

Ostávame nadalej najväčším poskytovateľom služieb ECM

ZSSK CARGO získala začiatkom marca dve osvedčenia ECM (Entity in Charge of Maintenance - subjekt zodpovedný za údržbu nákladných vozňov) - Osvedčenie zhody subjektu zodpovedného za údržbu a Osvedčenie zhody pre funkcie údržby. Pre spoločnosť to znamená uznanie systému údržby subjektu zodpovedného za údržbu a externe zabezpečovaných funkcií údržby v rámci Európskej únie v súlade so Smernicou Európskeho parlamentu a rady (EÚ) 2016/798 a s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/779. Osvedčenia ECM sú vydané na rozsah činností pre nákladné vozne, rušne a motorové jednotky.

- Splnili sme všetky požiadavky certifikácie a ostávame aj nadalej najväčším poskytovateľom služieb ECM na Slovensku z hľadiska početnosti nákladných vozňov a rušnov registrovaných v národnom registri vozidiel, - skonštaoval Ľubomír Kučka, člen predstavenstva a riaditeľ úseku služieb železničných koľajových vozidiel bezprostredne po prevzatí certifikátov od spoločnosti VIACARE, s. r. o. Táto spoločnosť je certifikačným orgánom, ktorý v januári a februári vykonal certifikačné audity na overenie požiadaviek zhody subjektu zodpovedného za údržbu a zhody pre funkcie údržby.

- Hlavným cieľom auditov bolo preskúmanie a vyhodnotenie aktuálneho stavu plnenia požiadaviek a kritérií subjektu zodpovedného za údržbu a funkcie údržby nákladných vozňov, rušnov a motorových jednotiek a zistenie miery zhody so stanovenými požiadavkami Vykonávacieho nariadenia komisie (EÚ) 2019/779, - informoval Tibor Gonda, vedúci oddelenia kontroly údržby a opráv ŽKV - ECM. - Počas auditu sme museli preukázať zhodu s procesmi jednotlivých funkcií ECM ako napríklad politika údržby, vodcovstvo, monitoring, bezpečnostné ciele, riadenie rizika, riadenie dokumentácie, riadenie spôsobilosti a ďalšie, - doplnil a vysvetlil T. Gonda auditované procesy. Audity prebiehali v bratislavskom sídle spoločnosti, ale aj v ONV Bratislava a na žilinských pracoviskách RD a ONV, kde zástupcovia certifikačného orgánu priamo v depe a dielňach overovali požiadavky zhody pre funkcie údržby.

Zameriavali sa najmä na to, či boli vykonané opravy správne naznamenané do informačného systému a výstupy z údržby správne zdokumentované. Ďalej skúmali procesy súvisiace s výkonom údržby, technologické postupy, ale aj kalibráciu meradiel, či náhodnú verifikáciu počtu spojovacích materiálov v regáloch skladov s údajmi v informačnom systéme.

Ako sme spomínali v úvode, ZSSK CARGO získala dve osvedčenia. Získaním prvého osvedčenia zhody subjektu zodpovedného za údržbu bola preukázaná zhoda pri všetkých štyroch funkciách ECM a to funkcie riadenia, funkcie rozvoja údržby, funkcie riadenia vozového parku a funkcie poskytovania údržby. To znamená, že firma je oprávnená aplikovať systém údržby ŽKV v podmienkach ZSSK CARGO. Každé železničné koľajové vozidlo, ktoré je zaregistrované v národnom registri vozidiel, teda má pridelené 12-miestne



Ľubomír Kučka, člen predstavenstva a riaditeľ úseku služieb ŽKV prevzal 8. marca od Vladimíra Stuchlého, prezidenta certifikačnej spoločnosti osvedčenia ECM platné na päť rokov.

On March 8, Ľubomír Kučka, Member of the Board of Directors and Director of the Rolling Stock Services Division, received five-year ECM certificates from Vladimír Stuchlý, president of the certification company.

číslo, musí mať pridelený subjekt zodpovedný za údržbu (ECM). - Prínosom získania osvedčení ECM pre ZSSK CARGO je možnosť nadalej prevádzkovať svoj park ŽKV, - vysvetlil Tibor Gonda. - A získaním druhého osvedčenia zhody pre funkcie údržby sme preukázali zhodu pri troch funkciach ECM a to funkcie rozvoja údržby, funkcie riadenia údržby vozového parku a funkcie poskytovania údržby, - doplnil vedúci oddelenia kontroly údržby a opráv ŽKV - ECM. Získaním uvedeného osvedčenia sme oprávnení poskytovať tieto funkcie externým zákazníkom v priestoroch ZSSK CARGO. Toto osvedčenie pokrýva všetky rušnové depá a opravovne nákladných vozňov na našej spoločnosti. - Certifikačný orgán pristupoval k auditom vysoko profesionálne, za čo im patrí podakovanie, rovnako ako našim zodpovedným zamestnancom, - vyslovil spokojnosť Tibor Gonda, zodpovedný za celý priebeh certifikácie ECM.

- Vydané osvedčenia sú prejavom pripravenosti a schopnosti ZSSK CARGO plniť požiadavky európskej legislatívy. Sú dôkazom zodpovednosti za riadenie stanovených funkcií údržby koľajových vozidiel s mimoriadnym dôrazom na bezpečnosť prevádzky. Bezpečnosť, definovaná hlavne v spoločnej bezpečnostnej metóde, vyzaduje štruktúrovaný prístup k posudzovaniu rizík na technickej, organizačnej a procesnej úrovni. K napĺňaniu týchto požiadaviek zabezpečila ZSSK CARGO potrebné technické, personálne, organizačné a prevádzkové zdroje, ktoré prispeli k bezproblémovému priebehu certifikácie, - skonštaoval preident certifikačného orgánu VIACARE Vladimír Stuchlý.

- Splnili sme všetky požiadavky nariadenia ECM a to je dôkazom kultúry bezpečnosti, zodpovednosti za údržbu a zhody so spoločnými bezpečnostnými metódami (CSM) systému riadenia bezpečnosti (SRB), - dodal na záver Ľubomír Kučka s osvedčeniami v ruke.

(sch)
Foto: Pavol ADAMKA



Spoločné foto zástupcov VIACARE a ZSSK CARGO.

Joint photo of representatives of VIACARE and ZSSK CARGO.

We remain the largest provider of ECM services

At the beginning of March, ZSSK CARGO was awarded two ECM (Entity in Charge of Maintenance) certificates - a Certificate of Conformity of the Entity in Charge of Maintenance and a Certificate of Conformity for Maintenance Functions. For the company, this means the recognition of the maintenance system of the entity in charge of maintenance and the outsourced maintenance functions within the European Union in accordance with Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council and Commission Implementing Regulation (EU) 2019/779. The ECM certificates are issued for a range of activities including freight wagons, locomotives and engine units.

- We have met all certification requirements and remain the largest provider of ECM services in Slovakia in terms of the number of freight wagons and locomotives registered in the National Vehicle Register, - said Lubomír Kutka, Member of the Board of Directors and Director of the Rolling Stock Services Division immediately after receiving certificates from VIACARE, s. r. o. VIACARE is a certification body that conducted certification audits in January and February to verify the conformity requirements of the entity in charge of maintenance and those for maintenance functions.

- The main objective of the audits was to review and assess the current state of compliance with the requirements and criteria for the entity in charge of maintenance and maintenance functions for freight wagons, locomotives and engine units and to determine the degree of compliance with the requirements set out in Commission Implementing Regulation (EU) 2019/779, - informed Tibor Gonda, the head of the Rolling Stock Maintenance and Repair Control - ECM unit. - During the audit, we had to demonstrate conformity with the processes of individual ECM functions, such as maintenance policy, leadership, monitoring, safety objectives, risk management, documentation management, capability management, etc., - Mr. Gonda added and explained the audited processes. The audits took place at the company's headquarters in Bratislava, but also in the Bratislava wagon repair workshop and the locomotive depot and wagon repair workshop in Žilina, where representatives of the certification body verified the conformity requirements for maintenance functions directly in the depot and the workshops.

In particular, they focused on whether the performed repairs were correctly recorded in the information system and the maintenance outputs were correctly documented. They also examined processes related to maintenance performance, technological procedures, but also the calibration of meters, as well as random verification of the

number of fasteners on the warehouse shelves and racks, compared to data in the information system.

As already mentioned, ZSSK CARGO has been awarded two certificates. By obtaining the first certificate of conformity of the entity in charge of maintenance, conformity has been demonstrated for all four ECM functions, namely the management function, the maintenance development function, the fleet maintenance management function and the maintenance delivery function. This means the company is authorised to apply the rolling stock maintenance system at ZSSK CARGO. Each railway vehicle that is registered in the National Vehicle Register, i.e., has been assigned a 12-digit number, must have an entity in charge of maintenance (ECM) appointed. - **The benefit of obtaining ECM certificates for ZSSK CARGO is the possibility to continue operating its rolling stock fleet, - explained Tibor Gonda. - And by obtaining the second certificate of conformity for maintenance functions, we have demonstrated conformity for three ECM functions, namely the maintenance development function, the fleet maintenance management function and the maintenance delivery function, - added the head of the Rolling Stock Maintenance and Repair Control - ECM unit.** By obtaining this certificate, we are authorised to provide these functions to external customers on the ZSSK CARGO premises. This certificate covers all locomotive depots and wagon repair workshops in our company. - **The certification body carried out the audits very professionally, for which both the certification body and our responsible employees deserve thanks, - Tibor Gonda, responsible for the entire course of ECM certification, expressed satisfaction.**

- The issued certificates are a manifestation of ZSSK CARGO's readiness and ability to meet the requirements of EU legislation. They evidence responsibility for managing the defined rolling stock maintenance functions with a special emphasis on operational safety. Safety, as defined mainly in the common safety method, requires a structured approach to risk assessment at technical, organisational and process levels. To meet these requirements, ZSSK CARGO provided the necessary technical, personnel, organisational and operational resources, which contributed to the smooth running of the certification process, - stated Vladimír Stuchlý, the president of the certification body VIACARE.

- We have met all the requirements of the ECM regulation, and this demonstrates the culture of safety, responsibility for maintenance, and conformity with the common safety methods (CSM) of the safety management system (SMS), - concluded Lubomír Kuťka, holding the certificates in his hands.

(sch)

Photo: Pavol ADAMKA

Slovakia Shuttle pridáva vlaky

Už vyše roka sa v Žiline-Tepličke zostavujú pravidelné zmiešané vlaky Slovakia Shuttle, ktoré zo Slovenska putujú do Nemecka. Spočiatku ZSSK CARGO v spolupráci s nemeckým DB Cargo vypravovala päť párov vlakov týždenne, dnes už to je sedem vlakov v oboch smeroch a v niektorých dňa sa musia objednávať ďalšie dodatočné trasy.

Slovakia Shuttle je dôkazom, že železničná preprava má potenciál rástť aj v oblasti jednotlivých vozňov. Jednotlivé vozňové zásielky sa presúvajú manipulačnými vlakmi do najbližšej zoraďovacej stanice, z ktorej odchádzajú zmiešané nákladné vlaky do Žiliny-Tepličky. Tu sa všetky zásielky zo Slovenska spoja a sformuje sa Slovakia Shuttle.

Tento vlak preváža tovar nielen do Nemecka. DB Cargo ako najväčší nákladný dopravca v Európe dokáže vozne zaradiť do ďalších pravidelných vlakov, ktoré v jeho sieti smerujú do Španielska, Talianska, Švajčiarska, Francúzska, Belgicka, Holandska, Dánska, Poľska či Švédska.

Komodity, ktoré odváža Slovakia Shuttle, sú pestré. Hutičky priemysel bol na počiatku týchto prepráv a stále si v skladbe tovaru zachováva významnú pozíciu. Postupne sa však pridávali a rastú aj objemy v segmentoch automotive, papierenský, drevársky, ako aj chemický priemysel.

(r)



Využite ekologickejší variant prepravy – železniciu. ZSSK CARGO spoločivo odvezie tovar aj v menších objemoch vlakom Slovakia Shuttle do celej západnej Európy. Kontaktujete komoditného alebo regionálneho manažéra.

Slovakia Shuttle adds new connections after a year

For more than a year now, regular mixed Slovakia Shuttle trains have been formed in Žilina-Teplička, which travel from Slovakia to Germany. In the beginning, ZSSK CARGO, in cooperation with German DB Cargo, dispatched five pairs of trains a week, today there are already seven trains in both directions, with additional routes having to be ordered on some days.

Slovakia Shuttle is proof that rail transport also has the potential to grow in the area of single wagons. Single wagonloads are carried by handling trains to the nearest marshalling yard, from where mixed freight trains leave for Žilina-Teplička. Here, all shipments from Slovakia are marshalled to form a Slovakia Shuttle train.

This train transports goods not only to Germany. DB Cargo, as the largest freight carrier in Europe, can add the wagons to other regular trains which are, in its network, headed for Spain, Italy, Switzerland, France, Belgium, the Netherlands, Denmark, Poland and Sweden.

(r)

Take advantage of a more environmentally friendly mode of transport – rail. ZSSK CARGO will reliably transport goods even in smaller volumes by the Slovakia Shuttle train across whole Western Europe.

Zmenili sme adresu We have changed the address





ČLEN SKUPINY
MEMBER OF

BUDAMAR
GROUP

... TVORÍME JEDEN TÍM...

... WE CREATE ONE TEAM...

ZSSK CARGO



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 Dobrá

PRESKLADENIE 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

NÁKLADNÁ 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 Dobrá

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



Prepravy obilnín netradične

Prepravy agrokomodít sa na železnici do veľkej miery sústredujú na vozbu obilnína. Zvyčajne smerujú k veľkým odberateľom ako sú výrobcovia biopalív, mlyny či do exportných prístavov. Občas sa však vyskytnú i špeciálne, neplánované a jednorazové prepravy, na ktoré ZSSK CARGO nasadzuje dnes už zriedkavejší typ vozňov.

Vnútroštátna preprava potravinárskych produktov je na Slovensku skôr vzácnosťou. Tu panuje konkurencia ani nie tak medzi železničnými spoločnosťami navzájom, ako skôr medzi železničnou a kamiónovou dopravou. Malé vzdialenosť, rôzne miesta nakladky a vykládky – to všetko hrá v prospech cestnej prepravy. Výnimkou sú importy k najväčšiemu výrobcovi biopalív na Slovensku v Leopoldove či exporty z veľkých obilných sôl na juhu Slovenska do zahraničia. Hoci väčšina agrokomodít končí vo výrobnach metanolu, v mlynoch a tiež ako krmivo pre zvieratá, je tu ešte jeden významný druh priemyslu, ktorý by bez obilnína, konkrétnie jačmeňa, nedokázal existovať – pivovarníctvo.

Osladené vozby

Na varenie piva je nutná jeho základná substancia – slad. V jednoduchosti ide o nakľičené a usušené obilné zrno. Polysacharidy v zrnách sa štiepia na jednoduché sacharidy, ktoré sú vhodné na kvasenie. A to je žiaduce pri výrobe piva, ale aj takej whisky. Aj pivovary na Slovensku spotrebujú veľké množstvo sladu. No jeden výrobcu, pôsobiaci na samotnom východe Slovenska, ho produkuje prevažne na export. Ide o spoločnosť Sladovňa, a. s., Michalovce, ktorá sa špecializuje na slad českého, plzenského typu. Prakticky celá produkcia smeruje do zahraničia, pričom najvýznamnejších odberateľov Sladovne nájdeme v Rumunsku, Moldavsku, Rusku a Poľsku. Väčšinu jačmeňa firma odberá z vyše 120 fariem úrodných nížin východného Slovenska. No pri spotrebe 40 tisíc ton ročne je občas nutné dodávky doplniť aj zo susedných krajín. A tu na scénu vstupuje ZSSK CARGO.

Využitie špeciálnych vozňov

Najväčším problémom v snahe o vyššie zapojenie železnice do prepráv

agrokomodít je všeobecný nedostatok vozňov v Európe. Všetky sú vyťažené v paneurópskych prepravách a tak nie je veľký priestor na neplánované a jednorazové vozby. ZSSK CARGO naštastie disponuje svojou flotile vozňami, ktoré sú majú svoje najlepšie roky už za sebou, no pri nevyhnutnosti prepráv na území Slovenska a Česka sú stále vitanou posilou. Ide o vozne typu Hadgs. Hoci vyzerajú ako bežné kryté vozne na prepravu paletových zásielok, nie je tomu tak. Bočné výsuvné dvere pomáhajú k ľahkému prístupu, no po ich hermetickom uzavretí dochádza k nakladke z vrchu cez tri otvory na streche každého z nich. O vykládku sa postará gravitácia a špeciálne prispôsobené podlahové výsypy.

Obilninový vlak Opava – Michalovce

Spoločnosť Sladovňa potrebovala pre svoju výrobu sladu previezť koncom minulého roka väčší objem jačmeňa zo skladu spoločnosti NAVOS v severomoravskej Opave. Tá má vďaka zaústeniu vlečky do areálu možnosť nakladať svoj tovar priamo do vagónov. A hoci štandardne na tieto prepravy využívala kamióny, tentoraz padla voľba na ekologickejšiu formu dopravy. Začiatkom decembra 2021 tu počas troch dní prebiehala nakladka 24 vozňov Hadgs, každý s ložným objemom 95 metrov kubických. Celkovo tak vlak prepravil takmer 2 300 kubíkov jačmeňa. Do čela ľahkej súpravy vezúcej 1 500 ton jačmeňa sa už v Opave postavila jedna zo spoloahlivých dvojiciek ZSSK CARGO. Rušeň 131 035/036 dopravil ucelený vlak do Trebišova, teda takmer až do cieľovej stanice.

Posledné kilometre s dosluhujúcimi rušnami

Tu je nutná zmena trakcie, keďže trať vedúca z Trebišova cez Michalovce, Strážske, Humenné až do Medzilaboriec nie je elektrifikovaná. O obsluhu vlakov sa tu dlhé roky starajú rušne radu 751 a 752, ktoré bude v najbližších rokoch nutné postupne nahradíť modernejšími strojmi. Po rokoch služby sú na hranici svojej životnosti, no momentálne sú nenahraditeľnými pomocníkmi nielen pri manipulačných vlakoch, ale aj na posledných kilometroch ucelených vlakov, ktoré sa potrebujú do-



Vzácna kombinácia spojenia vagónov typu Hadgs s rušňom Vectron 383 207 v stanici Nové Zámky.

A rare combination of Hadgs wagons and the Vectron 383 207 locomotive at the Nové Zámky station

pravíť až do cieľovej stanice. Aj v prípade jačmeňa z Moravy úspešne dovezli náklad až do Michaloviec a pristavili ho na vlečku na vykládku. Azda neprezenieme, keď povieme, že tisíce zákazníkov, ktorí si radi doprajú pivo značiek varených z michalovského sladu, si budú aj v tomto roku môcť dopriať orosený polliter vďaka spoloahlivým vozňom a rušňom ZSSK CARGO.

Obojsmerné využitie vozňov

Na vlečku spoločnosti Sladovňa smerovali začiatkom roka 2022 aj ďalšie tri vlaky s jačmeňom. Tie sú tentokrát ložené v rakúskych vozňoch a ZSSK CARGO sa stará o ich prepravu po najdlhšej trase, ktorá sa po železnici na Slovensku dala absolvovať: od hraníc s Rakúskom až po Michalovce. Po naložení jačmeňa v silách v rakúskom Korneuburgu smerovali ucelené súpravy cez priechodovú stanicu v Devínskej Novej Vsi v nezávislej trakcii. Po viac než 500 kilometroch napriek Slovenskom a

vyložení jačmeňa sa do Rakúska nevracajú prázdne. V Michalovciach sa do nich nakladá slad a tak je súprava vyťažená aj v opačnom smere. Vlaky ložené sladom sa vydávajú do Stadlau na okraji Viedne, aby sa po krátkom presune v Rakúsku opäť naložili jačmeňom, ktorý ZSSK CARGO odvezie na spracovanie na východ Slovenska.

Lubomír ČECH

Foto: © Lubomír MARKUSEK

V prípade, že chcete prepravovať obilniny či iné potraviny ekologicky, po železnici, kontaktujte vedúcu komodítnej skupiny potraviny, Denisu Peléškovú, na peleskova.denisa@zscargo.sk, alebo +421 903 763 023.

Unconventional transport of cereals

Agricultural commodity transport by rail is largely concentrated on the transport of cereals. They usually go to large customers, such as biofuel producers, flour mills, or seaports. However, there are also special, unplanned and one-off shipments for which ZSSK CARGO employs today a less common type of wagons.

Domestic transport of food products by rail is rather a rarity in Slovakia. There is competition not so much between railway companies as between rail and road transport. Short distances, different loading and unloading locations – all this is in favour of road transport. Exceptions are imports to the largest producer of biofuels in Slovakia in Leopoldov, or exports abroad from large grain elevators in southern Slovakia. Although most agro-commodities end up in methanol production, flour mills, or for feeding animals, there is another important type of industry that would not exist without cereals, namely barley – brewing.

Malted shipments

To brew beer, its basic substance - malt - is needed. Simply put, it is a sprouted and dried cereal grain. The polysaccharides in the grains are broken down into simple carbohydrates which are suitable for fermentation. And this is desirable when making beer or whiskey. Breweries in Slovakia also consume a large amount of malt. But one producer in the very east of Slovakia produces it mainly for export. This is the company Sladovňa, a.s., Michalovce, which specialises in Czech and Pilsen-type malts. Virtually all production is exported, with the most important customers of the malting plant to be found in Romania, Moldova, Russia, and Poland. The company takes most of the barley from more than 120 farms in the fertile lowlands of eastern Slovakia. However, with a consumption of 40,000 tonnes per year, it is sometimes necessary to replenish supplies from the neighbouring countries. And this is where ZSSK CARGO enters the scene.

Use of special wagons

The biggest problem in the effort to increase the involvement of railways in the transport of agro-commodities is the lack of wagons in Europe. All of them are used in pan-European transport, so there is no room for ad-hoc and one-off shipments. Fortunately, the ZSSK CARGO fleet includes wagons which, despite having already had their best years, are still a welcome addition when there is a need for transport in Slovakia and the Czech Republic. These are the Hadgs wagons. Although they look like ordinary covered wagons for pallet shipments, this is not the case. The side sliding doors help for easy access, but after they are hermetically sealed, they are loaded from above through three openings on the roof of each of them. Gravity and specially adapted floor hoppers will take care of the unloading.

Grain train Opava - Michalovce

The malting company needed to transport a larger volume of barley from the NAVOS warehouse in Opava, North Moravia, for its malt production

at the end of the last year. Thanks to the siding, it has the opportunity to load cereals directly into the wagons. And although trucks had normally been used for these shipments, this time the choice fell on a more environmentally friendly form of transport. At the beginning of December 2021, 24 Hadgs wagons were loaded here for three days, each with a loading volume of 95 m³. In aggregate, the train transported almost 2,300 m³ of barley. One of the reliable ZSSK CARGO twin-unit locomotives was connected at the head the heavy train set carrying 1,500 tonnes of barley from Opava. Locomotive 131 035/036 transported this block train to Trebišov, i.e., almost to its destination station.

Last kilometres with aged locomotives

Traction change is necessary here, as the line leading from Trebišov through Michalovce, Strážske, Humenné to Medzilaborce is not electrified. Locomotives of the 751 and 752 series, which will have to be replaced by more modern engines in the coming years, have been taking care of local train services for many years. After years of service, they are at the end of their lifespan, but they are currently irreplaceable helpers not only with local handling trains, but also for the last kilometres of block trains that need to be transported to the final destination. Even in the case of Moravian barley, they successfully hauled the cargo to Michalovce and put the wagons on a siding for unloading. Perhaps it is no exaggeration to say that thousands of customers who like to indulge in a pint of beer from breweries producing from Michalovce malt will have a chance to indulge in a dewy pint this summer, too, thanks to the reliable wagons and locomotives of ZSSK CARGO.

Bidirectional use of wagons

At the beginning of 2022, three more barley trains were heading for the Sladovňa siding. This time they were loaded in Austrian wagons, with ZSSK CARGO taking care of their transport along the longest route that can be completed by rail in Slovakia: from the border with Austria to Michalovce. After loading barley in the grain elevators in Korneuburg, Austria, the block trains were directed through the border crossing station in Devínska Nová Ves in independent traction. After more than 500 kilometres across Slovakia and unloading of barley, empty wagons do not return to Austria. In Michalovce, malt is loaded into them and so the train set is fully used in both directions. Malt-laden trains depart for Stadlau on the outskirts of Vienna to be reloaded, after a short transfer, with barley that ZSSK CARGO transports to eastern Slovakia for processing.

Lubomír ČECH

Foto: © Lubomír MARKUSEK

If you want to have cereals or other foodstuffs transported in an environment friendly way by rail, contact the head of the foodstuff commodity group, Denisa Peléšková, by e-mail to peleskova.denisa@zscargo.sk, or on the phone number +421 903 763 023.



Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.

Kontakty / Contacts

PREPRAVA KOVOV, UHLIA A ŽELEZNEJ RUDY / METALS, COAL, IRON ORE TRANSPORT

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

PREPRAVA CHÉMIE A ROPNÝCH PRODUKTOV / CHEMICALS AND PETROLEUM PRODUCTS TRANSPORT

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

PREPRAVA POTRAVÍN A NEŠPECIFIKOVANÝCH PRODUKTOV / NONSPECIFIED AND FOODSTUFFS TRANSPORT

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

PREPRAVA DREVA A STAVEBNÝCH MATERIÁLOV / TIMBER AND BUILDING MATERIALS TRANSPORT

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

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

REGIÓN / REGION ZVOLEN

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

REGIÓN / REGION BRATISLAVA

Mária CAGÁŇOVÁ
tel.: +421 35 229 2320,
mobil: +421 911 540 033
e-mail: caganova.maría@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 PREPRAVA PRE 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

ÚDRŽBA A OPRAVY ŽELEZNIČNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL / MAINTENANCE AND REPAIRS OF ROLLING STOCK

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

SLUŽBY ECM / ENTITY IN CHARGE OF MAINTENANCE

Tibor GONDA
tel.: +421 2 2029 2768
mobil: +421 911 985 682
e-mail: ecm.wagon@zscargo.sk
ecm.hdv@zscargo.sk

ZASTÚPENIE V ZAHRANIČÍ / REPRESENTATION ABROAD

Generálne zastúpenie na Ukrajine/
General Representation in Ukraine

Jozef VIRBA
tel.: +380 322 264 155
mobil: +421 903 561 253
e-mail: gzcargo.lviv@gmail.com

PRENÁJOM HNACÍCH DRÁHOVÝCH VOZIDIEL / RENTAL OF LOCOMOTIVES

Jaroslav KOCAN
tel.: +421 55 229 5406
mobil: +421 911 986 945
e-mail: prenajom.hdv@zscargo.sk

PRENÁJOM VOZŇOV / RENTAL OF WAGONS

Peter ORDOŠ
tel.: +421 55 229 5496
mobil: +421 903 559 001
e-mail: ordos.peter@zscargo.sk