

BUSINESS



**Železnica je deväťnásobne ekologickejšia ako cesta
Railway is 9x more eco-friendly than the road**

**Cieľom je poskytovať stále lepšie služby
The goal is to provide better services**

**Prvé zmodernizované rušne 742 už koncom roka
First modernised locomotives of the 742 series already at the end of the year**

Editoriál / Editorial



Vážení obchodní partneri,

rád by som začal pozitívne, no fakt je, že nás čakajú veľmi ťažké časy. Ceny elektrickej energie sa šplhajú do nepredpovedateľných výšok. Navýšenie všetkých ďalších vstupov a inflácia spôsobujú prudký nárast klúčových nákladov ZSSK CARGO a stojíme pred nezodpovedanou otázkou, ako sa celá situácia vyvinie. Jej riešenie bude klúčové pre naše výsledky v budúcom roku.

Rok 2021 pritom pre našu firmu dopadol veľmi dobre a dotiahli sme veci týkajúce sa ozdravného plánu či úverového financovania, kde sme v komfortnej situácii - oveľa lepšej, než sme boli v roku 2020. Vtedy sme riešili existenčné veci. Prispôsobili sme počet zamestnancov reálnym výkonom a dnes máme nižšie personálne náklady, ale aj nižšie náklady na vozne. Momentálny stav je uspokojivý a spoločnosť je v zisku. Avšak pri súčasnej vysokej inflácii logicky očakávajú zamestnanci nárast miezd na pokrytie svojich vyšších životných nákladov. Ako som už spomenul, narastajú ceny takmer všetkých našich vstupov, ceny náhradných dielov, stavebných prác atď., čo sa v rozpočte na budúci rok musí tiež prejavíť.

Toto všetko by sme dokázali nejakým spôsobom absorbovať a vyrównať sa s tým. Je tu však niečo, čo nemáme šancu vykryť. Tou položkou je elektrická

Dear business partners,

I would love to start on a positive note but the fact is that we are facing very challenging times. The electricity prices are going through the roof, reaching unimaginable heights. The higher prices of all other inputs coupled with the inflation are causing a sharp rise in ZSSK CARGO's key cost items, which means that we are facing the unanswered question of how the whole situation is going to evolve. Resolving this situation will be crucial for our next year's results.

Meanwhile, the 2021 period has turned out very well for our company. We have finished things relating to the recovery plan and loan financing where we are now in a comfortable situation – much better than in 2020. Back then, we were addressing existential issues. We have adjusted our workforce to real volumes and today we have lower both personnel and wagon costs. The current situation is satisfactory and the company is profitable. However, given the current high inflation, the employees logically expect wage increases to cover their higher living costs. As I have already mentioned, the prices of almost all of our inputs, spare parts, construction work, etc. are rising, which must be reflected in next year's budget.

We should be able to absorb all this and cope with it in some manner. However, there is something that we have no chance to handle. That item is electricity. It is our understanding that with the current situation and the latest market price of electricity, we are talking a cost increase from €40 million to €100 million. We are not alone with this problem, most of our customers face it as well.

All of our customers – from steel plants to the chemical industry – existentially depend on energy. We are all in the same boat. The only solution that makes sense to me is to cap the electricity prices at a certain level for businesses so that we are able to continue to operate.

energia. V našom ponímaní tu pri súčasnej situácii a aktuálnej trhovej cene elektriny hovoríme o náraste zo 40 na 100 miliónov eur v nákladoch. A nie to len náš prípad, ale aj problém pre väčšinu našich zákazníkov.

Všetci naši zákazníci – od oceliarní po chemický priemysel – sú na energiu existenčne závislí, všetci sme na jednej lodi. Jediné zmysluplné riešenie mi prie ceny elektrickej energie zastopovať na určitú úroveň aj pre firmy, aby sme vedeli fungovať ďalej.

Energiám a teplu pre domácnosti sa venuje veľa času a priestoru, ale moja otázka je: načo budú mať domácnosti doma energiu, keď nebudú mať z akých peňazí ju zaplatiť, lebo bude zatvorená fabrika, ktorá prepustila ľudí zo zamestnania? Preto je pre nás alfou a omegou, ako sa bude vyvíjať trh a ceny energií. Je totiž veľmi veľký rozdiel, či komunikujeme k zákazníkom nárast našich cien o desať percent, alebo o desiatky percent.

V tejto energetickej kríze, ktorá, obávam sa, neskončí za rok ani za dva, sa budeme musieť naučiť žiť s tým, že energia nie je a nebude lacná. Moje očakávania sú, že Slovenská republika, aj po vzore Českej republiky, prijme nejaké riešenia na zastopovanie cien elektrickej energie, resp. presadí sa také európske riešenie, ktoré ceny obmedzí a pritom neohrozí existenciu spoločného energetického trhu. Lebo aktuálne burzové ceny sú úplne likvidačné a znamenali by dramatický nárast cien za prepravu. Problém nie je len výška cien za elektrinu, ale aj obdobie ich platnosti. Ak ŽSR pristúpi k predaju na základe spotov, prípadne tak ako je to dnes v Maďarsku, keď sa dopravca dozvie cenu až po zrealizovaní prepravy, obchodný úsek bude musieť meniť ceny prepráv každý mesiac. Čo by znamenalo veľký chaos a nepredvídelnosť. A to je neúnosné: trh a naši zákazníci by takéto ceny neakceptovali. Preto verím, že rokovania prinesú výsledky a také riešenia, ktoré uspokoja železnice, jej zákazníkov, ale aj verejnosť. A že najekologickejšia forma dopravy dostane šancu fungovať v normálnych medziach, ako sme na to boli zvyknutí dotedz.

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

A lot of time and space is devoted to energy and heat for households. But my question is: what will households use this energy for if they have no money to pay for it because a factory that laid off people is now closed for business? That is why the alpha and omega for us is to know how the market and energy prices are going to develop. Because there is a big difference between communicating to our customers a ten percent increase or an increase by tens of percent.

In this energy crisis that, I am afraid, is not going to be over in a year or two, we will have to learn to live with the fact that energy is not and will not be cheap. My expectations are that, following the example set by the Czech Republic, the Slovak Republic will adopt some solutions to cap the electricity prices, or a European solution is enforced that shall limit the prices while not jeopardising the existence of the common energy market. Because the current prices at the exchanges are utterly liquidating and would mean a dramatic increase in transport prices. The problem is not just the high electricity prices but also the validity period of these high prices. If ŽSR proceeds to sell based on spots, or as takes place today in Hungary where the carrier learns the price only after the transport has been completed, the sales division will have to change the transport prices every month. This would bring great chaos and unpredictability. And that would be unbearable: the market and our customers would not accept such prices. Therefore, I believe that the negotiations bring results and solutions satisfying the railway company, its customers, as well as the public. So that the most environmentally friendly mode of transport is given a chance to continue operating within normal limits, as has been the case until now.

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

Železnica je deväťnásobne ekologickejšia ako cesta Railway is 9x more eco-friendly than the road	4
Čaká nás test udržateľnosti železničnej nákladnej prepravy Sustainability of railway freight transport to be tested soon	6
Aj pre železnice bude rozhodujúca cena elektriny The price of electricity will be decisive also for railways	8
Bola to veľká operatíva, prepravné prúdy sa zmenili zo dňa na deň It was a big operational challenge, traffic flows changed from day to day	10
Cieľom je poskytovať stále lepšie služby The goal is to provide better services	12
Investície do rušnov sú klúčové z viacerých hľadísk Investments in locomotives are crucial from several points of view	14
Pomáhame Ukrajine We are helping Ukraine	16
Vývoz recyklovaného papiera na Ukrajinu Export of recycled paper to Ukraine	18
Prepravy dreva medzi severom a juhom s obojstranným vyťažením Timber shipments between north and south with the use of wagons in both directions	20
Prvé zmodernizované rušne 742 už koncom roka First modernised locomotives of the 742 series already at the end of the year	22
6000 vozňov s GPS 6,000 wagons with GPS	25
Cieľom spoločnosti BTS je zodpovednosť a kvalita poskytovaných služieb BTS aims for accountability and quality of provided services	26
Aktuálne podmienky na trhu nájmov vozňov prajú krátkodobému plánovaniu Current conditions on the wagon leasing market facilitate short-term planning	30



Železnica je deväťnásobne ekologickejšia ako cesta

Doprava po železnici je najekologickejší a najbezpečnejší spôsob prepravy. Preto by sme na Slovensku napriek energetickej kríze mali prijímať riešenia na jej podporu a výšiu konkurencieschopnosť medzi dopravnými módmi po vzore európskych krajín, kde už dlhodobo fungujú. Kritické je postavenie jednotlivých vozňových zásielok na železnici - systému, ktorému hrozí postupný kolaps. Okrem podpory tohto systému však bude potrebné prehodnotiť aj možnosti zmeny v mixe prepravovaných komodít.

Z pohľadu technológie a ceny sú jednotlivé vozňové zásielky (JVZ) najnáročnejšou dopravou. JVZ-ky sú najviac ohrozenými prepravami, lebo najrýchlejšie môžu skončiť na ceste. Pri tisíc sedemsto tonovom náklade vlaku s rudou či uhlím je veľmi malý predpoklad, že ho zoberú kamióny. Ale tých zopár vozňov stavebného materiálu, dreva či šrotu vedia žiaľ kamióny veľmi rýchlo prebrať. A keď sa tak stane, je veľmi veľké riziko, že sa tovar z cesty na železnicu už nikdy nevráti. To je aj úkaz posledných rokov, keď nám takto z vozieb odišli milióny ton. Keď

sa reťazec prepráv prestaví na cestu, je veľmi ťažké ho získať naspäť. Preto sa najmä za posledné dva roky snaží ZSSK CARGO, po vzore Maďarska, Rakúska a Nemecka (a to isté rieši aj Česká republika), o získanie systémovej podpory pre JVZ. Je potvrdené, že „jednotlivky“ bez tejto podpory nevedia prežiť.

Prečo je zachovanie JVZ dôležité

Doprava po železnici je jednoznačne najekologickejší a najbezpečnejší spôsob prepravy. Je to o nastavení prostredia, v akom chceme fungovať. Vo Švajčiarsku sú napríklad tak prísne limity toho, čo možno prepraviť po ceste, že tam vydávajú povolenky na každý kamión a prepravcovia často nemajú inú možnosť, ako tovar odviezť po železnici. V Európe sa firmy predbiehajú, ktorá bude ekologickejšia a ukazujú, koľko CO₂ bolo ušetrených prepravou po železnici. Na Slovensku si tiež asi už všetci uvedomujeme, že musíme pre planétu niečo urobiť. Na jednej strane ideme šetriť relatívne drobné množstvá emisií, no veľké množstvá nám unikajú. Železnica je deväťnásobne ekologickejšia ako



Tranzit nákladných vlakov cez Slovensko ohrozuje nielen stav železničnej infraštruktúry, ale aj vysoké ceny za jej použitie v porovnaní s okolitými krajinami. Ilustračné foto: René de Vries.

The transit of freight trains through Slovakia is threatened not only by the condition of the railway infrastructure, but also by the high prices for its use compared to neighboring countries

cesta, a to nehovoríme o dopadoch dopravných nehôd. Nemecká štúdia vypočítala, že každé jedno euro vložené do podpory JVZ sa vráti asi trojnásobne, pri poklese nákladov externalít, ako sú práve nehodovosť, zátaž pre životné prostredie, liečba obyvateľstva a iné.

Špecialisti na prepravu sypkých substrátov

Pri otázke možností a potenciálu iných prepravovaných komodít sa musíme pozrieť na naše kapacity. ZSSK CARGO je historicky postavená na prepravu sypkých substrátov, dá sa povedať, že sme na to špecialistami. Tu je priestor, aby sme pre fabriky, ktoré tieto substráty potrebujú či produkujú, tieto objemy udržali. Len na to musia výrobcovia energeticky prežiť. A po druhé, ak bude potrebné namiesto surovín a produktov zo Slovenska voziť chýbajúce tovary zo zámoria, našej krajine chýba napojenie na koridory, aj more. Čo nás môže významne ohroziť. Keď chceme, aby tovar putoval cez Slovensko, tak musia byť ceny za dopravnú cestu nižšie ako v okolitých krajinách. Generálny riaditeľ ukrajinských železníc na poslednom stretnutí hovoril, ako posilňujú prepravy do Poľska, Maďarska, Moldavska a ako budujú nové trasy a koridory do týchto krajín. Je tu obrovská príležitosť, lebo vojna sa raz, veríme, že čím skôr, skončí. A tak, ako sa už častočne obrátili tovarové

toky, začnú ešte vo väčšej miere prúdiť zo západu na východ. Keď nebude Slovensko pripravené, tovarové toky všetkých komodít nás obídu.

Zmeny a potenciál v mixe prepravovaných komodít

V oblasti úvah o iných komodítach sú tu napríklad prepravy plynu vo voznoch. Hoci železnica nedokáže nahradíť objemy potrubných produktovodov, pohonné hmoty sa dlhodobo po nej prepravujú. Aj ZSSK CARGO takéto prepravy realizuje, napríklad na Ukrajinu. Tu chcem len zdôrazniť, že akékolvek palivo má potenciál prepravy po železnici, aby bolo prepravované rýchlejšie, efektívnejšie a lacnejšie. Aj keď si to vyžaduje určité investície – do špeciálnych cisternových vozňov. A ďalej sú tu napríklad odpady. Nielen vysokopekná troska či šrot, ale aj iné druhotné suroviny, či prepravy odpadu pre jeho energetické zhodnotenie. Železnica má kapacitu a ekologickú efektívnosť pre tieto vozby. Asi až keď sa budeme musieť všetci poriadne zamyslieť nad tým, ako prepravovať čo najefektívnejšie z dôvodu energetickej krízy, objavíme, aká ekologická a efektívna železnica je.

Roman GONO
generálny riaditeľ ZSSK CARGO

Railway is 9x more eco-friendly than the road

Rail transport is the most environmentally friendly and safest mode of transport. That is why, despite the energy crisis, we should be adopting solutions in Slovakia that promote it and ensure greater competitiveness between modes of transport, as is the case in other European countries where these solutions have long been functioning. The critical issue is the position of single wagonloads on the railway – a system that is facing a gradual collapse. However, along with supporting this system, it will be necessary to reassess the possible changes to the mix of transported commodities.

From the viewpoint of technology and price, single wagonloads (SWL) represent the most challenging transport. The SWLs are the most vulnerable transportations since they can most easily end up on the road. When it comes to a train carrying 1 700 tons of ore or coal, there is very little chance of it being replaced by trucks. However, those trucks can very quickly take over those few wagons carrying building materials, timber or scrap metal. When that happens, the risk is very high that these goods will never return from the road back to rail. This has been the phenomenon of recent years where millions of tons are no longer shipped by rail. Once the shipment chain switches to the road, it is very difficult to win it back. That is why, especially in the last two years, ZSSK CARGO has been trying to gain systemic support for SWLs, following the example of Hungary, Austria and Germany (with the Czech Republic addressing the same issue). It has been confirmed that 'individual loads' cannot survive without such support.

Why preserving SWLs is important

Transport by rail is clearly the most eco-friendly and safest mode of transport. It is about setting the environment, in which we want to operate. In Switzerland, for instance, they have such strict limits with respect to what can be transported on the road that they are issuing permits for every single truck. The haulers often have no choice but to transport goods by rail. In Europe, companies are racing to become most environmentally friendly and proudly disclose how much CO₂ they saved by transporting by rail. In Slovakia, we are probably all aware that we too have to do something for the planet. On the one hand, we are going to save relatively small emission volumes while, on the other hand, large volumes are escaping us. The railway is 9x more eco-friendly than the road, not to mention the impacts of traffic accidents. A German study calculated that every Euro invested

in supporting SWLs pays itself back three times over in reduced costs of externalities, such as accidents, environmental burden, treatment of population and others.

Specialists in transporting bulk substrates

When it comes to options and the potential for other transported commodities, we must look back at our capacities. Historically, ZSSK CARGO has been built for, and one may say that we are specialists in, transporting bulk substrates. There is room for us to maintain these volumes for factories that need or produce these substrates. However, these producers must first survive high energy prices. Our country lacks the connections to corridors and the sea and thus import of the missing products from overseas would be complicated. This might put us at a significant risk. If we want goods to pass through Slovakia, then the track access charges must be lower than in neighbouring countries. At the last meeting, the General Director of the Ukrainian Railways spoke about how they were strengthening transport routes to Poland, Hungary, Moldova and how they were building new routes and corridors to these countries. There is a huge opportunity here for one day the war will be over, hopefully as soon as possible. Meaning, as is already the case with the partially reversed flows of goods, they will start flowing even in greater volumes in the west-east direction. If Slovakia is not prepared for that, the flows of all commodities will bypass us.

Changes and potential in the mix of transported commodities

The other considered commodities include, for instance, transporting gas in wagons. Although rail cannot replace volumes transported by pipelines, fuel has long been transported by rail. ZSSK CARGO has indeed been performing such transports, for instance to Ukraine. Here, I would like to emphasise that any fuel has the potential to be moved by rail in order to be transported faster, more efficiently and cheaper. Although this requires certain investments – in special tank wagons.

And then there is waste. Not just blast furnace slag or scrap but other secondary raw materials as well, or transporting waste for energy recovery. The railway has the capacity and eco-efficiency for these transport volumes. It will probably be only after we all have to think hard about how to transport most efficiently due to energy crisis that we finally discover how truly environmentally friendly and efficient the railway is.

Roman GONO
CEO of ZSSK CARGO

Čaká nás test udržateľnosti železničnej nákladnej prepravy

V ostatnom období sa azda nevyskotol rok, v ktorom by prepravný trh neboli vystavený ťažkým skúškam. Či už išlo o opakované kolísania výkonov hutníctva, celosvetovú pandémiu, nedostatok personálmu a podobne, vždy sa vyskytol problém, na ktorý bolo potrebné reagovať. Keď sa konečne počas prvého polroka 2021 zdalo, že nastáva pokojnejšie obdobie, začali dopravcom aj ich zákazníkom robiť vrásky skôrsko rastúce ceny energií a nafty. A to vtedy nikto netušil, čo nás čaká v tomto roku.

Nielenže tento rast pokračoval bezprecedentným tempom, ale navyše vo februári prišlo na Ukrajine k vojenskému konfliktu. Súhrn všetkých okolností vyhnał ceny elektrickej energie na úroveň, ktorú sme ešte nedávno asi všetci považovali za nereálnu. Podobne tomu bolo aj s trakčnou naftou. A to sú faktory, ktoré zásadne ovplyvňujú činnosť každého podnikateľského subjektu.

Predzásobovanie surovinami

Za obdobie prvých ôsmich mesiacov 2022 ZSSK CARGO previezla 20,2 mil. ton tovaru, čo predstavuje medziročný pokles - 0,8 mil. ton. Najväčšie poklesy nastali v prepravách železnej rudy (- 370 000 t), uhlia (- 270 000 t), kovov (- 200 000 t) ako dôsledok nižších výkonov hutníctva a v komodite chémia (- 210 000 t) z dôvodu obmedzovania výroby hliníka v SR. Naopak najväčší nárast sme zaznamenali v komodite potraviny (+ 290 000 t) v súvislosti s prepravami obilníň z Ukrajiny.

Prvé tohtočné mesiace boli v porovnaní s minuloročnými úspešnejšie. Po vzniku konfliktu na Ukrajine železnica okrem iného evidovala zvýšený záujem zákazníkov odvetvia hutníctva o predzásobenie sa surovinami spoza východnej hranice, pokiaľ to situácia umožňovala. Zároveň prepravcovia hľadali možnosti alternatívnych prepráv surovín z nových zdrojov, v čom sme sa snažili byť maximálne ústretoví. Išlo najmä o dovoz surovín zo zámoria s využitím poľských, chorvátskych a bulharských prístavov. To však kládlo a kladie enormné nároky na technické, no aj ľudské zdroje všetkých zúčastnených dopravcov. Od mája však objemy tovaru v smere východ - západ významne klesajú.

Ceny sú nezvýšili

Vojenský konflikt, prudký rast cien elektrickej energie a súvisiaci nárast cien zemného plynu neovplyvňovali len hutníctvo. Dramaticky sa dotkli aj viacerých našich zákazníkov v iných odvetviach hospodárstva. Slovalco ako významný odberateľ elektrickej energie obmedzoval výrobu prvotného hliníka už počas roka, až nakoniec v septembri pristúpil na jej ukončenie, a to podľa medializovaných informácií minimálne na dva roky. Zákazníci petrochemického sektora zvažujú ďalšiu výrobu, resp. obmedzenia na základe vývoja cien zemného plynu.

Bezprecedentný rast nákladov počas roka 2022 znásobený vojenským konfliktom na Ukrajine ovplyvňuje väčšinu podnikov vrátane železničných dopravcov. ZSSK CARGO urobila všetky kroky pre to, aby nemusela pristúpiť k navýšovaniu cien počas tohto kalendárneho roka s cieľom v maximálnej miere poskytovať stabilné ceny svojim zákazníkom.

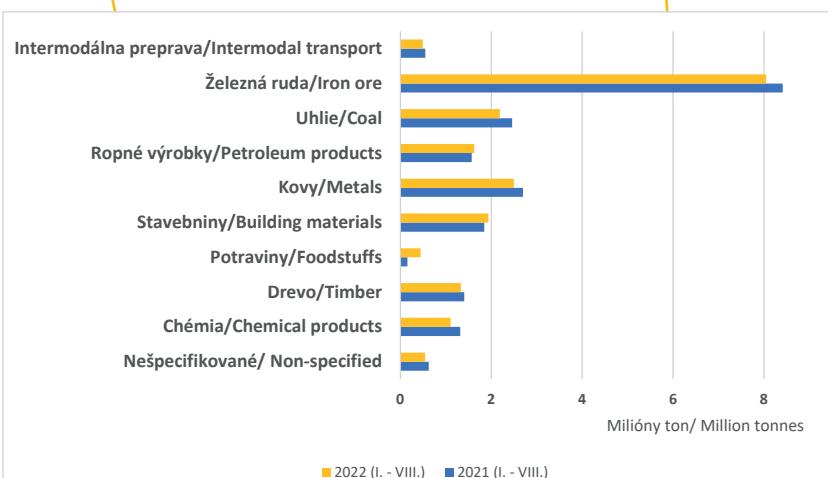
V súvislosti s vojenským konfliktom na Ukrajine sa naša spoločnosť snažila byť ná pomocná aj prostredníctvom



prepráv vlakov humanitárnej pomoci. Zároveň vznikli v pohraničnej priečodovej stanici Čierna nad Tisou požiadavky na zvýšenie kapacít spracovania vlakov a prekládky nielen tradičných komodít, no aj takých druhov tovarov, ktoré si vyžadujú nové prekládkové zariadenia. Najvyššie nárasty evidujeme pri prepravách potravín, najmä kukurice, či už s prekládkou v Čiernej nad Tisou alebo v Termináli kombinovanej dopravy Dobrá. K novým preprávám patrí aj vývoz ropných produktov na Ukrajinu.

Predpovede zlyhávajú

A čo nás spoločne čaká v roku 2023? To v súčasnosti nedokáže nikto reálne odhadnúť. Najväčším problémom je neznáma cena trakčnej elektrickej energie. ZSSK CARGO, rovnako ako ostatní železniční dopravcovia, ju môže odoberať jedine od ŽSR ako správcu infraštruktúry. Pri výraznej nestálosti tej cien je v súčasnosti nemožné očakávať od jej dodávateľa pevne stanovené podmienky na celý budúci rok. Aktuálne nám nie je známa ani cena, ani doba jej platnosti. Preto sa dostávame do paradoxnej situácie, že niektorí zákazníci už prejavili záujem o kontraktáciu prepráv na budúci rok, no my im nateraz



Porovnanie prepráv ZSSK CARGO za osem mesiacov rokov 2022 a 2021 podľa komodít.
Comparison of ZSSK CARGO's transport volumes for eight months of 2022 and 2021 by commodities.

nedokážeme zodpovedne predložiť cenovú ponuku, nakoľko nie je známa cena trakčnej energie od jej poskytovateľa, dokonca sa musíme pripraviť na možnosť, že táto cena bude počas roka premenlivá. V tom prípade budeme musieť pristúpiť k takým podmienkam kontraktácie prepráv, ktoré budú umožňovať reagovať na vývoj cien energií v určitých časových intervaloch. Chceme sa vyhnúť variantu, ku ktorému prikročili niektorí dopravcovia v okolitých krajinách, keď zákazník prepravuje tovar za nie pevné stanovenú cenu, tá mu bude vyúčtovaná až dodatočne podľa skutočných nákladov dopravcu za trakčnú energiu.

Ďalšou pálivou tému je spoplatnenie dopravnej cesty. Doteraz uplatňovaný systém zlavi z maximálnych sadzieb má byť zmenený. Nový systém má zabezpečovať nemenné spoplatnenie infraštruktúry počas celého kalendárneho roka, avšak jeho výška, ako aj jeho konkurencieschopnosť voči spoplatňovaniu cestnej dopravy, resp. voči okolitým železničným správam, nám

momentálne nie sú známe.

Budúci rok však nebude len o elektrickej energii a nafte. Nakoľko tie spoločne s cenou zemného plynu ovplyvňujú v podstate všetku ľudskú činnosť, zvyšujú sa nám, tak ako každému, aj ostatné vstupné náklady, či už na ľudské zdroje, nákup materiálu a služieb, údržbu, opravy a podobne.

Aj tieto skutočnosti naznačujú, že rok 2023 bude z obchodného pohľadu mimoriadne náročný. Dovolujem si povedať, že podmienky na prepravnom trhu budú testom udržateľnosti železničnej nákladnej prepravy. Či vôbec dokáže železnica udržať existujúce prepravy na koľajach, či niektorí z nich neprejdú na cestu, prípadne či niektoré výrobné podniky využívajúce železničnú dopravu nebudú musieť obmedziť alebo prerušiť výrobu.

Jaroslav DANIŠKA
riaditeľ úseku obchodu

Sustainability of railway freight transport to be tested soon

There has hardly been a year in the recent period without freight market being severely tested. Whether with respect to repeated fluctuations in metallurgical outputs, global pandemic or staff shortages, to name a few. There was always a problem we needed to respond to. And when, finally, we experienced a calmer period in the first half of 2021, the abruptly soaring energy and diesel prices began causing wrinkles on the faces of carriers and their customers. At that time, no one knew what was in store for us this year.

Not only did these hikes continue at an unprecedented rate but in February a military conflict erupted in Ukraine. The sum of all the circumstances drove up electricity prices to levels that, until recently, we all considered to be out of this world. The same happened to traction diesel. These are the factors that fundamentally affect the operation of all businesses.

Advance buying of raw materials

In the first eight months of 2022, ZSSK CARGO hauled 20.2 million tons of goods, down 0.8 million on a year-on-year basis. The biggest decreases were in iron ore transport (-370 000 t), coal (-270 000 t), metals (-200 000 t), as a result of lower outputs across the metallurgical industry, and in chemical products (-210 000 t) due to reduced aluminium production in Slovakia. On the other hand, we saw the largest increase in foodstuffs (+290 000 t) thanks to cereal shipments from Ukraine.

The first months of this year were more successful compared to the previous year. After the conflict emerged in Ukraine, among other things the railway saw higher interest among metallurgical customers in advance purchases of raw materials from beyond the eastern border, subject to the situation allowing it. At the same time, shippers were looking for alternative transport of raw materials coming from new sources and we tried to be most accommodating. These were mostly imports of raw materials from overseas via Polish, Croatian and Bulgarian ports. This, however, has placed and continues to place enormous demands on both technical and human resources of all involved carriers. On the other hand, the east-west freight volumes have been declining significantly since May.

We have not increased our prices

The military conflict, the sharp rise in electricity prices and the associated higher natural gas prices affected not only the metallurgy industry. They likewise dramatically affected a number of our customers in other sectors of the economy. As a major consumer of electricity, Slovalco has been reducing their production of primary aluminium in the course of the year until, finally, in September they decided to wind up its production for at least two years, according to media reports. Based on the development of natural gas prices,

the petrochemical sector customers are considering to discontinue or restrict their production.

The unprecedented growth of costs throughout 2022, multiplied by the military conflict in Ukraine, is affecting most businesses, including rail carriers. ZSSK CARGO has taken all steps to avoid having to increase the prices in this calendar year to provide our customers with stable prices to the maximum extent possible.

In the context of the military conflict in Ukraine, our company has also tried to be helpful by transporting trains carrying humanitarian aid. At the same time, the requirements for bigger train processing capacities arose at the border crossing station in Čierna nad Tisou and for transshipment of not just traditional commodities but also of those types of goods that require new transshipment machinery. We saw the highest increases in the transport of foodstuffs, especially maize, either with transshipment at Čierna nad Tisou or at the Combined Transport Terminal in Dobrá. The newly transported cargo includes exports of petroleum products to Ukraine.

Failing forecasts

So, what is in store for all of us in 2023? No one can realistically predict anything at the moment. The biggest problem is the unknown price of traction electricity. Like other rail carriers, ZSSK CARGO can only receive it from ŽSR, as an infrastructure operator. Given the significant volatility of its price, it is presently impossible to expect fixed terms and conditions from its supplier for the whole next year. We neither know its price or validity period. Therefore, we are facing a paradox where some customers have already expressed their interest in contracting transport volumes for the next year but we are not able yet to give them a responsible price quotation since the price of traction energy from its provider remains unknown. We even have to prepare ourselves for the possibility that this price will continue to vary throughout the year. Should this be the case, we will have to agree on such conditions for contracting transport volumes that will allow us to respond to the evolving energy prices at certain time intervals. We wish to avoid the situation, adopted by certain carriers in the neighbouring countries, where customers are transporting goods at a non-fixed price and only get charged afterwards based on the carrier's actual traction energy costs.

These facts suggest that 2023 will be an extremely challenging year from a business viewpoint. I dare say that the conditions on the transport market will serve as a test of sustainability of rail freight transport. We shall see whether the railway remains able to keep the existing freight volumes on rail, whether some of these volumes switch to road or whether some manufacturing companies using rail transport are forced to reduce or suspend their production.

Jaroslav DANIŠKA
Trade Division Director

Aj pre železnice bude rozhodujúca cena elektriny

Regulácia cien elektriny na budúci rok sa stáva otázkou prezitia železníc. Začiatkom septembra na to upozornil štátnej tajomník ministerstva dopravy Jaroslav Kmet. Podľa neho prežívajú slovenské železnice nočnú moru pre ceny elektriny, ktoré sa vymkli kontrole, a to v období, keď by mali prežívať renesanciu vďaka štredrému balíčku z Plánu obnovy a odolnosti a prebiehajúcim modernizačným akciám.

Energetická kríza v Európe

- Najvýznamnejšia energetická kríza, akú Európa v modernej dobe zažila, ochromila mnohé sektory, železnica je hou však paralyzovaná naplno. Naprieč Európu sa ozývajú hlyasy, že dotovanie cien trakčnej elektriny je pre železnicu otázkou prezitia, - uvedol J. Kmet. V rámci Európskej únie aj Slovenska je zastropovanie či dotovanie cien elektrickej energie pre železnice klúčové, lebo inak železnica nemá ako konkurovať cestnej doprave.

Ceny z minulého roka

Dopravcovia v tomto roku platia za trakčnú elektrinu ceny dohodnuté koncom minulého roka, takže zvyšovanie cien zatiaľ nepociťujú ani v osobnej, ani nákladnej doprave a teda ani cestujúci, ani zákazníci pri preprave tovarov. ŽSR ako správca infraštruktúry pritom v marci príšli o zmluvného dodávateľa a odvtedy sú nútene nakupovať energiu za spotové ceny. - **ŽSR majú uzavorenú zmluvu s dodávateľom elektrickej energie do 31. 12. 2022. Z dôvodu vysokej volatility cien a nízkej likvidity na komoditných trhoch bolo v priebehu priamych rokovacích konaní možné nákup dodávky elektriny realizovať len na spotovom trhu, to znamená nákup elektriny na každú hodinu dňa v trhových cenách, plus poplatok dodávateľa za nákup energie formou SPOT,** - vysvetľuje hovorkyňa ŽSR Ria Feik Achbergerová.

Minister dopravy Andrej Doležal túto situáciu, keď dopravcovia jazdia po koľajničiach za ceny zakontrahované ešte vlnami a elektrina sa kupuje na burze za desaťnásobné ceny oproti vlaňajším, komentoval tak, že ŽSR si v tomto roku

vytiahli čierneho Petra. V budúcom roku sa však reálna trhová cena premietne aj do faktúr dopravcov.

Zastropovať ceny môže štát

Verejné obstarávanie na dodávateľa trakčnej energie pre rok 2023 plánujú ŽSR vyhlásiť v septembri. Požiadavkou železnice je, aby vzhľadom na svoju veľkosť ako odberateľa energie našli na trhu stabilného dodávateľa, ktorý pokryje požiadavky na prevádzkovanie infraštruktúry.

Ministerstvo dopravy intenzívne napomáha ŽSR pri rokovaniach o zvýšených cenách. Ako sme uviedli vyššie, rezortu je jasné, že súčasné burzové ceny nie sú udržateľné pre železničnú dopravu. - **Okolité štáty aplikovali lokálne opatrenia na zastropovanie cien energií, táto otázka je však v rukách štátu. ŽSR vychádzajú z usmernení ÚRSO, ktoré schvaluje ceny distribúcie. V prípade obmedzenia cien zo strany štátu budeme tieto opatrenia aplikovať do praxe. V tomto momente čakáme na kroky vlády SR, - potvrdila R. Feik Achbergerová.**

Podmienky dodávky trakčnej elektriny pre dopravcov na budúci rok teda ešte na konci septembra neboli uzavreté, železničné spoločnosti však už poukázali na možnosť, že by faktúry dostávali po novom na mesačnej báze pri zohľadnení reálnej nákupnej ceny na burze. Štátnej dopravca ZSSK počíta, že sú za energie priplatiť oproti tomuto roku desiatky miliónov eur.

Asociácia železničných dopravcov Slovenska (AROS), ktorá združuje spoločnosti železničnej nákladnej dopravy, hovorí o chaoise, keďže dopravcovia budú poznáť ceny za dodávku elektriny vždy až na konci nasledujúceho mesiaca. Niektorých zákazníkov to môže odradiť od spolupráce so železnicou a môžu sa presunúť na cestu. Dopravcovia by súčasne mohli platiť relatívne vysoké zálohy - okolo 700 eur za megawathodinu, ale vzhľadom na konkurenčné prostredie to nie je ideálne. Pravdepodobne by potom vystavovali zákazníkom doučtovaci faktúru.



Riziká regulácie cien

Že zákazníci nemôžu dlhodobo znášať systém platby za prepravu na princípe dodatočného doúčtovania podľa skutočných nákladov na energie, tak ako to funguje tento rok už v Maďarsku, hovorí aj Peter Kiss, šéf spoločnosti Metrans /Danubia/, ktorá prevádzkuje intermodálne prekladisko v Dunajskej Stredie.

Okrem toho sú tu riziká, ak by ceny elektriny boli obmedzené príliš vysoko alebo príliš nízko. Pri vysokej cene by železnica stratila konkurencieschopnosť jednako voči ceste, jednako voči okolitým železniciam v tranzite, ktorý by Slovensko obišiel. Pri súčasnej cene nafty by bolo možno efektívnejšie voziť vlaky dieselovým rušom ako elektrickým, čo by tiež nahrávalo cestnej doprave. Nepriaznivým efektom pri vysokom zastropovaní cien by mohlo byť obmedzovanie, resp. ukončovanie výroby v ďalších firmách, tak ako sa to už deje. Ak by boli ceny elektriny variabilné (spotové), kopírujúce napríklad burzu, alebo stanovené fixne na veľmi krátke obdobie – povedzme menej ako štvrtok, bude administratívne veľmi náročné preniesť takýto náklad do cien. Riziko zlého odhadnutia výšky ceny na štvrtok by museli znášať dopravcovia, čo zhorsí hospodárenie v rámci už tak podfinancovaného sektora.

Nepoznáme vstupy

Aj ZSSK CARGO sa obávajú, že elektrina sa bude nakupovať buď na spoto-

vej báze, alebo jej ceny budú platné iba určité kratšie časové obdobie. Spoločnosť už začiatkom jesene nastavuje obchodnú politiku a podnikateľský plán na rok 2023, čo však nie je možné bez toho, aby poznala čísla pri takom dôležitom náklade, ako sú energie. Preto nevie stanoviť ani indikácie na budúci rok, ktoré zákazníci žiadajú. Prvé ceny na rok 2023 bude firma schopná ponúknutú až po oznámení ceny za elektrickú energiu zo strany ŽSR, čo bude pravdepodobne až začiatkom decembra. Plné navýšenie energií, žiaľ, musí premietnuť na zákazníkov.

Už teraz štátny železničný nákladný dopravca vie, že bude strácať jednotlivé zásielky. S kamiónmi bojuje o každý vozeň a v budúcnosti, keď bude nútenej kvôli energiam zvýšiť ceny o niekoľko desiatok percent, nebude im vedieť konkuurovať. V hre je aj cena nafty, ktorá má v systéme jednotlivých zásielok pri manipulačných vlakoch vysoký podiel, takisto aj cena za dopravnú cestu, ktorá podľa rokovania s ministerstvom výrazne stúpne, respektíve sa nebudú uplatňovať výšky zliav tak ako doteraz.

Faktom zostáva, že celý železničný segment veľmi pozorne a netrpezlivo sleduje aktuálne rokovania na európskej, ale aj národnej úrovni o možných cennových stropoch, ktoré môžu pravidlá ešte zmeniť.

Ladislav JANDOŠEK

Ilustračné foto Max MATULÍK

The price of electricity will be decisive also for railways

The regulation of electricity prices for next year is becoming a matter of survival for railways. At the beginning of September, this was pointed out by Jaroslav Kmet, the State Secretary of the Ministry of Transport. According to him, the Slovak railways are experiencing a nightmare due to electricity prices that have gone out of control, at a time when they should be experiencing a renaissance thanks to the generous package from the Recovery and Resilience Plan and the ongoing modernisation actions.

Energy crisis in Europe

- The most significant energy crisis that Europe has experienced in modern times has paralysed many sectors, but the railways are completely paralysed by it. Voices are heard across Europe that subsidising the prices of traction electricity is a matter of survival for the railways, - said Mr. Kmet. Capping or subsidising electricity prices for the railways within the European Union and Slovakia is crucial because otherwise the railways are not able to compete with road transport.

Prices agreed last year

This year carriers pay for traction electricity the prices agreed at the end of last year, so they have not yet felt the increase in prices either in passenger or freight transport, and therefore neither passengers nor customers in the transport of goods have felt such price increases. ŽSR, as the infrastructure manager, lost its contracted supplier in March, and since then, the company has been forced to buy energy at spot prices. - ŽSR has a contract with an electricity supplier valid until 31 December 2022. Due to the high volatility of prices and low liquidity on the commodity markets, during direct negotiations it was only possible to purchase electricity on the spot market, that is, the purchase of electricity for every hour of a day at market prices, plus the supplier's fee for the purchase of energy in the form of SPOT, - explains ŽSR spokesperson Ria Feik Achbergerová.

Minister of Transport Andrej Doležal commented on this situation, when carriers are running on the rails at prices contracted last year and electricity is bought on the commodity exchange at ten times the prices compared to last year, saying that ŽSR has pulled out a black Peter this year. Next year, however, the real market price will also be reflected in the carriers' invoices.

The state can cap the prices

ŽSR plans to announce a public tender for a traction energy supplier for 2023 in September. The railway undertaking requires that given its size as a consumer of energy, a stable supplier be found on the market that will be able to cover the requirements for operating the infrastructure.

The Ministry of Transport is intensively assisting ŽSR in negotiations on increased prices. As already mentioned above, it is clear to the Ministry that the current exchange prices are not sustainable for rail transport. - Neighbouring states have implemented local measures to cap energy prices, but this issue is in the hands of the state. ŽSR follows the directions of the Regulatory Office for Network Industries, which approves distribution prices. In case of price restrictions by the state, we will implement these measures in practice. At this moment, we are waiting for the steps to be taken by the Slovak government, - confirmed Mrs. Feik Achbergerová.

The conditions for the supply of traction electricity to carriers for next year were not concluded yet at the end of September, but the railway companies have already pointed out the possibility that they would receive invoices on a new monthly basis, taking into account the real purchase price on the commodity exchange.

The Association of Railway Operators of Slovakia (AROS), which brings together rail freight companies, talks about chaos, as the carriers will always know the prices for the supply of electricity only at the end of the next month. This may discourage some customers from working with the railways and they may move to the road.

Unknown inputs

ZSSK CARGO also fears that electricity will have to be purchased either on a spot basis or its prices will only be valid for a certain period of time. The company's business policy and business plan for 2023 are set already at the beginning of autumn, but this is not possible without knowing the numbers for such an important cost item as energy. Therefore, it cannot even set the indicative prices for the next year that customers are asking for. The company will be able to offer the first prices for 2023 only after the price for electricity is announced by ŽSR, which will probably be at the beginning of December. Unfortunately, the full increase in energy prices has to be transferred to customers.

Ladislav JANDOŠEK

Bola to veľká operatíva, prepravné prúdy sa zmenili zo dňa na deň

Vojna na Ukrajine zásadne zmenila prepravné toky na železnici na Slovensku. Prepravy z Ruska boli postupne nahradené zvýšenou nakládkou na Ukrajine. Napriek obavám zásobovanie hutníckych podnikov železničnimi rudami plynulo pokračovalo aj po začiatku konfliktu, hoci v lete sa už požiadavky zákazníkov z tohto segmentu zmenili. ZSSK CARGO začala zohrávať dôležitú úlohu pri dovoze agroproduktov z Ukrajiny a preprave pohonného hmôtu na Ukrajinu. O tom, ako vojna ovplyvnila obchod a prerádzku ZSSK CARGO, sme sa zhovárali s riaditeľom sekcie predaja Marekom Chachalákom.

Aký vplyv na prepravy z východu ste očakávali, keď Rusko napadlo koncom februára Ukrajinu?

Invázia na Ukrajinu bola pre každého veľký šok. Mali sme veľké obavy, aký bude mať vojna vplyv na prepravy. Nikto nevedel, ako dlho budú tovary z východnej hranice prúdiť, či nepríde k odstrihnutiu infraštruktúry smerom na slovenské železničné priechody. Preto zákazníci začali nakupovať suroviny vo veľkých množstvách, pre nás ľahko zvládnuť. Každý sa chcel predzásobiť a dovolím si povedať, že vládla veľká panika. Zákazníci jednak objednávali z Ukrajiny čo najväčšie objemy tovaru a zároveň hľadali iné prepravné trasy na nákup surovín cez všetky prístavy v Európe. Vznikol veľký tlak na prepravy z poľských prístavov. Keďže v Poľsku je akútne nedostatok uhlia, poľská vláda rozrobila o nákupe miliónov ton zo zámoria. Čo však poľské prístavy nemôžu zvládnuť. Narastá pretlak iných dopravcov a je stále problematickejšie dostať sa na nakládkové okno v prístave. ZSSK CARGO participuje aj na prepravách z ostatných európskych prístavov, či už poskytnutím vozňov na nakládky, alebo iba dopravou na území Slovenska.

Vojna zmenila prepravné toky z východu. Ktorých komodít sa to najviac dotklo?

Prepravy z Ruska boli, samozrejme, ihneď zastavené, zákazníci museli hľadať alternatívne zdroje tovarov. Bolo to ľahké obdobie, pretože sme museli reagovať na zmenené prepravné toky nielen poskytovaním cien, ale hľadať aj možnosti, ako zákazníkovi pomôcť poskytnutím globálnych cien v spolupráci s ostatnými dopravcami v zahraničí. Zákazníci sa pripravovali na scenáre s totálnym zastavením toku surovín z Ukrajiny, spolu sme pripravovali alternatívy, ktoré nám v bežnom období ani nenapadli. Z Ruska sa dovážalo veľa uhlia, železnej rudy, metanolu, kovov, ale aj kontajnery z Číny, to všetko bolo zrazu zastavené. V roku 2021 sa z Ruska dovezlo na Slovensko viac ako tri milióny ton tovaru.

Mala ZSSK CARGO dostatok kapacít na zvládnutie novej operatívy?

Áno, bola to veľká operatíva, zrazu naučené postupy a prepravné prúdy sa zo dňa na deň zmenili. Zvýšené objemy hromadných substrátov z Ukrajiny sme zvládli, nebolo to však jednoduché. Niektoré prepravy sme z dôvodu zvýšených kapacitných nárokov aj stratili. Za prvý polrok sme dovezli o 550 tisíc ton železnej rudy viac v porovnaní s minulým rokom. Sú to veľké čísla, d'akujem všetkým zamestnancom za zvládnutie tohto náročného obdobia.



Prepravy rudy z Ukrajiny plynulo pokračovali aj po začiatku vojny. Ceny surovín súce vzrástli, ale aj dopyt po oceli a cena finálnej produkcie. V júni sa však situácia obrátila. Čo sa deje v oceliarskom priemysle v Európe teraz?

Keď sa rozprávame so zákazníkmi z hutníckeho priemyslu, čo nás čaká, nemám z toho dobrý pocit. Celý región je už teraz postihnutý výrazným znížením objednávok. Hutnícke fabriky odstavujú pece a to je začiatok pre nás veľkého problému, keďže sme naviazaní významne na tento sektor. Po širokom rozchode sme prepravovali v prvom polroku priemerne za mesiac vyše 500 tisíc ton. Teraz v septembri je to polovica a do konca roka sú vyhladky na ešte menšie objemy. Fabriky sa výrazne predzásobili z dôvodu obáv z vojny na Ukrajine, nakúpili suroviny zo všetkých smerov a teraz, keď klesajú objednávky, toľko surovín už nepotrebuju. Nie je to len hutnícky sektor. Z dôvodu skokovitého nárastu cien elektrickej energie sa fabriky na Slovensku zatvárajú jedna za druhou. Sú to veľké podniky, ktoré sme roky obsluhovali a kam sme roky prepravovali státišce ton. Ak vláda SR výrazne do cien za elektrickú energiu nezasiahne a fabriky nebudú vyrábať, bude to mať na nás veľmi veľký ekonomický dopad.

Skúste byť konkrétnejší. Ako rastúce ceny trakčnej elektriny ovplyvňujú prepravy a hlavne, ako to ovplyvní dopyt po doprave na budúci rok?

Nárast ceny trakčnej elektrickej energie zatiaľ nepociťujeme, ŽSR ako monopólny dodávateľ v tomto roku ceny nezvyšoval. Vieme však, že dodávateľovi elektriny ŽSR zmluvu vypovedali a v súčasnosti ako správca infraštruktúry nakupujú elektrickú energiu na spotovej báze. Tento rok už ceny za prepravy zvyšovať neplánujeme, kontrakt so ŽSR na dodávku trakčnej elektriny máme platný na celý rok. Takže ani zákazníci sa nemusia obávať, že by sme im posielali oznámenia o bezprecedentnom navýšení našich nákladov. Zákazníkov a platné kontrakty si vážime, dúfam, že zákazníci nezabudnú, ako sa v tomto ľahkom období ZSSK CARGO zodpovedne

správa. Takisto to bolo aj s cenami pre obchodný rok 2022. Zákazníkom sme nezvýšovali ceny jednotným percentom, ale analyzovali sme každú jednu prepravu a ceny zvyšovali podľa skutočných navýšených nákladov.

Čo ale ďalší rok? Ceny energií v roku 2023 sú momentálne veľkým otázkou.

Súhlasím. A nielen výška, ale aj štruktúra platnosti ceny za energie. Mám obavy, že ceny elektrickej energie budeme musieť nakupovať buď na spôsobnej báze, alebo budú platné iba určité časové obdobie. Dokonca hrozí, že budeme fungovať tak, ako sa to deje už teraz v Maďarsku, kde sa dopravcovia dozvedajú výšku ceny energie späť po realizovaní prepravy. V tomto období, v septembri - októbri, nastavujeme obchodnú politiku ako aj podnikateľský plán na rok 2023, čo však nie je možné bez toho, aby sme poznali čísla pri takom dôležitom náklade ako sú energie. Máme pripravené alternatívy podľa výšky sadzby energie, čo ale v dnešnej situácii, keď sa skokovito na spotovom trhu mení výška aj o niekoľko sto percent, je veľmi ťažké nastaviť. Sme v období, keď zákazníci žiadajú aspoň

indikácie na budúci rok, čo však ani to nie je možné stanoviť. Obávam sa, že prvé ceny na rok 2023 budeme schopní ponúknut až po oznámení ceny za elektrickú energiu zo strany ŽSR a to bude pravdepodobne až začiatkom decembra. Žiaľ, musíme premietnuť plné navýšenie energií na zákazníkov.

A aký to bude mať vplyv na prepravy?

V tomto období to neviem predikovať. Určite ale viem, že budeme strácať jednotlivé zásielky. Už teraz bojujeme s kamiónmi o každý vozeň a v budúcnosti, keď budeme nútení kvôli energiam zvýšiť ceny o niekoľko desiatok percent, nebudem vedieť konkurovať. V hre je aj cena nafty, ktorá má v systéme jednotlivých zásielok pri manipulačných vlakoch vysoký podiel, takisto aj cena za dopravnú cestu, ktorá podľa rokovania s ministerstvom výrazne stúpne, respektívne sa nebudú uplatňovať výšky zliav tak ako doteraz. To sú všetko ďalšie zásadné nákladové položky, ktoré v súčasnosti nepoznáme.

Ladislav JANDOŠEK

It was a big operational challenge, traffic flows changed from day to day

The war in Ukraine changed the rail traffic flows in Slovakia fundamentally. Shipments from Russia were gradually replaced by increased volumes of goods loaded in Ukraine. Despite the concerns raised, iron ore supplies to metallurgical enterprises continued smoothly even after the outbreak of the conflict, although the demands of customers from this segment already changed in the summer. ZSSK CARGO began to play an important role in the import of agricultural products from Ukraine and in the transport of fuel to Ukraine. We have interviewed Marek Chachalák, the Director of the Sales Section, about how the war affected ZSSK CARGO's business and operations.

What impact did you expect on shipments from the east after Russia invaded Ukraine at the end of February?

The invasion of Ukraine was a big shock for everyone. We were very worried about the impact the war would have on shipments. No one knew how long the goods would flow from the eastern border, whether the infrastructure leading to the Slovak railway crossings would not be cut off. Therefore, customers started to buy raw materials in large quantities, which were difficult for us to handle. Everyone wanted to stock up, and I dare say there was a lot of panic. Customers were ordering the largest possible volumes of goods from Ukraine and, at the same time, looking for other transport routes to purchase raw materials through all ports in Europe. There was great demand for shipments from the Polish ports. There being an acute shortage of coal in Poland, the Polish government has decided to buy millions of tonnes from overseas. However, the Polish ports cannot handle such quantities. Competition from other carriers have increased and it is becoming more and more problematic to get a loading time at the port. ZSSK CARGO also participates in shipments from other European ports, either by providing wagons for loading or transport capacities within the territory of Slovakia.

The war changed the traffic flows from the east. Which commodities were most affected?

Of course, shipments from Russia were immediately stopped, customers had to look for alternative sources of goods. It was a difficult period because we had to respond to the changed traffic flows not only by providing prices, but also looking for ways to help the customer by offering global prices in cooperation with other carriers abroad. Customers were preparing for scenarios an-

ticipating a total stoppage of the flows of raw materials from Ukraine; we were together preparing alternatives that did not even occur to us in normal times. A lot of coal, iron ore, methanol, metals as well as containers from China used to be imported from Russia, and all of that was suddenly stopped. In 2021, more than 3 million tonnes of goods were imported from Russia to Slovakia.

Did ZSSK CARGO have enough capacity to cope with new operational demands?

Yes, it was a big operational challenge, learned procedures and traffic flows suddenly changed overnight. We handled the increased volumes of bulk substrates from Ukraine, but it was not easy. We even lost some shipments due to increased capacity requirements. In the first half of the year, we imported 550,000 tonnes of iron ore more than in the same period last year. These are large quantities and I thank all the employees for coping with this difficult period.

Ore shipments from Ukraine continued smoothly even after the outbreak of the war. The prices of raw materials increased, but so did the demand for steel and the prices of final products. In June, however, the situation changed. What is happening in the steel industry in Europe now?

When talking to our customers from the metallurgical sector about the future prospects, I don't feel good about it. The entire region is already affected by a significant decrease in transport orders. Metallurgical factories are shutting down furnaces and this is the beginning of a big problem for us, as we are significantly dependent on this sector. On average, we transported more than 500,000 tonnes of goods per month on broad-gauge tracks in the first half of the year. Now in September, it is half of that volume, and by the end of the year there are prospects for even smaller volumes. Factories overstocked significantly due to fears about the war in Ukraine, bought raw materials from all directions, and now when transport orders are falling, they do not need so many raw materials anymore. This is not only the metallurgical sector. Due to electricity price hikes, factories in Slovakia are shutting down one after the other. These are large enterprises that we have served for years and to which we have transported hundreds of thousands of tonnes of goods for years. If the Slovak Government does not intervene significantly in electricity prices and the factories do not produce, it will have a very large economic impact on us.

Ladislav JANDOŠEK

Cieľom je poskytovať stále lepšie služby

Predstavenstvo ZSSK CARGO v marci schválilo projekt odčlenenia údržby a opráv železničných koľajových vozidiel s cieľom vzniku novej dcérskej spoločnosti. Ide o oživenie zámeru, ktorý firma riešila už pred desiatimi rokmi a v júli 2013 bol schválený nariadením vlády. Cieľom je vytvoriť spoločnosť, ktorá bude efektívnejšia, schopná pružnejšie reagovať na zmeny na trhu a poskytne lepšiu službu zákazníkom. Ide o krok po vzore západných spoločností, ktoré takisto premenou úspešne prešli. S Ľubomírom Kučkom, členom predstavenstva a riaditeľom úseku služieb ŽKV, sme sa rozprávali o východiskách odčlenenia a plánoch fungovania novej akciovnej spoločnosti.



Depo Services, a. s., je navrhnutý a predstavenstvom spoločnosti schválený názov novej dcérskej spoločnosti ZSSK CARGO. Čo bolo hlavným dôvodom tohto projektu?

Vyčlenenie Depo Services je jednou z cest ako udržať konkurenčnosť oproti prepravcom nielen na Slovensku, ale aj v zahraničí. Jasným trendom úspešných moderných západných spoločností je, že opravárenské kapacity nie sú ich priamou súčasťou. Okrem toho nás k tomu viedli najmä okolnosti a skutočnosti, ktoré sa vo firme udiali za posledné obdobie. Jednou takou a dovolím si povedať, že najdôležitejšou, je schválená koncepcia rozvoja parku HDV na roky 2021-2030, ktorá plánuje zakúpiť nové HDV a staré zmodernizovať. Týka sa to približne stovky vozidiel. A práve tieto kroky budú mať za následok nutné prispôsobenie sa rušňových dep potrebe zákazníka. Jednoducho povedané, nové HDV si nebudú vyžadovať toľko pozornosti z našej strany, ako tie terajšie. Nová koncepcia vznikla najmä preto, že v súčasnosti máme 126 lokomotív starších ako 50 rokov, 160 starších ako 40 rokov a päťdesiatka je štyridsaťročných. A takýto stav je neudržateľný, ak chceme byť konkurenčnosť oproti prepravcom.

Ekonómovia zvyknú hovoriť, že ak chcete niekam letieť, nemusíte vlastniť lietadlo. Vedeli by ste použiť podobný príklad aj pri vzniku Depo Services?

Nová koncepcia HDV plánuje nakúpiť nové vozidlá a staré zmodernizovať, a tak je samozrejmé, že oblasť údržby a opráv bude menej využitá. To je ako keď ste vlastnili starú „embéčku“, tak ste v garáži mali zriadenú malú dielňu, servis, pretože vždy na nej bolo treba niečo opraviť. Ale ak ste staré auto vymenili za nové a „embéčku“ nahradila napríklad Octavia, tak garážový servis môžete pokojne zrušiť. Jednak na novom aute nepotrebuješ tak často niečo riešiť a pri poruche tak či tak zájdete do špecializovaného servisu, pretože na nový model garážové vybavenie nemusí stačiť. Podobná situácia nastane aj v Cargu. Nové HDV nebudú potrebovať toľko pozornosti, ani takú veľkú opravárenskú základňu. Nehovoriac o tom, že firma nemá dôvod, keďže to nie je jej core business, investovať do strojárskeho biznisu, čo sa pri depách neustále vyžaduje. A to je ďalší dôvod, prečo sme s odčlenením prišli práve teraz. Lebo v tomto čase sú ešte obe firmy schopné fungovať aj samostatne, a kym bude nábeh nových HDV, je tu priestor na akýsi restart a fungovanie po novom. Ak úsek služieb ŽKV zostane aj po dodaní nových HDV nadáľ súčasťou firmy, tak pri súčasnom usporiadaní a veľkosti začne firmu „ťahat“ smerom nadol, lebo údržba bude drahšia, ako ponúka konkurencia. A tedy bude firma nútene hľadať riešenia a optimalizovať. Podobnú situáciu zažívame už pri ZSSK, keď nám po ich vynovenom vozovom parku reálne klesli výkony a následne aj tržby až na polovicu.

Aké sú ďalšie ciele odčlenenia z pohľadu ZSSK CARGO?

Cieľom odčlenenia je pomerne veľa, ale pokúsim sa spomenúť tie najvýraznejšie a takým je vytváranie tlaku konkurenčného prostredia na Depo Services v oblasti optimalizácie nákladov. Ďalším cieľom je prispôsobiť sa zmenám štruktúry vozidlového parku HDV po realizácii plánov ako je to v koncepcii rozvoja parku HDV, ale aj presné vymedzenie nákladov na údržbu a opravy ŽKV, čo je pri súčasnom organizačnom usporiadaní zložitejšie. Odčlenením je možné dosiahnuť zvýšenie tlaku na objednávateľov údržby a opráv zo strany úseku prevádzky či obchodu na optimalizáciu nákladov. Očakáva sa aj zlepšenie obstarávania tovarov a služieb a zabezpečenie optimálneho skladového hospodárstva, čo je priamym dopadom na core business. Dôležitým cieľom je aj odčlenenie nepotrebného majetku.

Aké budú základné parametre Depo Services?

Pôjde o 100-percentnú dcérsku spoločnosť ZSSK CARGO. Plánuje sa vklad nehnuteľností a súvisiacich technológií do imania novovzniknutej spoločnosti. Nová akciová spoločnosť prevezme 20 percent majetku ZSSK CARGO, to znamená, že vezme všetky využívané aj nevyužívané areály. Rovnako prevezme všetkých zamestnancov. Neuvažuje sa so znižovaním zamestnanosti, takže o prácu sa nikto nemusí obávať. Predpokladaný počet zamestnancov je 1100, čo je 26 percent z celkového počtu zamestnancov v ZSSK CARGO.

Rovnako ako presun zamestnancov je naplánovaný aj už spomínaný presun pracovísk vrátane naftového hospodárstva, HDV vykonávajúcich posun, vozňov pre zvláštne účely a zariadení nehodových pomocných prostriedkov. Zároveň nová akciovka počíta s dlhodobým kontraktom na zabezpečenie údržby a opráv ŽKV pre ZSSK CARGO. Dôležitým cieľom je poskytovanie služieb do externého prostredia. V súčasnosti je to 15 percent celkových výkonov úseku. Nová spoločnosť, ktorá sa

prioritne bude venovať opravám a údržbe, bude mať vlastný biznis model a získavanie ďalších zákazníkov bude jednou z hlavných činností.

Vznik novej spoločnosti je strategickým rozhodnutím manažmentu ZSSK CARGO, závisí však od rozhodnutia ministerstva dopravy. Kedy by ste mali mať stanovisko akcionára?

Projekt je schválený predstavenstvom, prediskutovali sme ho aj v dozornej rade a je predložený ministerstvu dopravy. V prvom kroku potrebujeme rozhodnutie akcionára na vytvorenie dcérskej akciovéj spoločnosti čo predpokladáme, že by mohlo byť do polovice novembra. A následne, po ocenení majetku ZSSK CARGO, ktorý bude vložený do Depo Services, bude pripravený materiál na vládu SR na schválenie. Očakávame, že by sa to mohlo zrealizovať v priebehu marca 2023. Depo Services by mala začať naplno fungovať od 1. 7. 2023.

Na schválenie vzniku dcérskej spoločnosti sa teda ešte čaká. A aké najdôležitejšie zmeny čakajú súčasných zákazníkov?

Najdôležitejšia zmena, ktorú očakávame po vzniku dcérskej spoločnosti, je flexibilita a následne odpútanie sa od často zdĺhavých rozhodovacích procesov. Veríme v pružnejšie reagovanie na dopyt zákazníka a taktiež v zásadnejšie zmeny v zabezpečovaní kvalitného ľudského potenciálu. Tým, že budeme mať 100 percent výkonu pre externé prostredie, bude me viac konfrontovať s kvalitou našej práce, čo prispeje k zvýšenému tlaku na novú spoločnosť vo vzťahu k poskytovaným službám. A prispeje to nielen majoritnému zákazníkovi - ZSSK CARGO, ale aj ostatným.

Ďakujem za rozhovor.
Dana SCHWARTZOVÁ

The goal is to provide better services

In March, the ZSSK CARGO Board of Directors approved a project to spin off the rolling stock maintenance and repair services with the aim of establishing a new subsidiary. This is the revival of an idea that the company addressed ten years ago and was approved by a government decree in July 2013. The goal is to create a company that will be more efficient, able to respond more flexibly to changes in the market and provide better customer services. This is a step following the example of western companies that have successfully undergone such a transformation. We have interviewed Ľubomír Kut'ka, Member of the Board of Directors and Director of the Rolling Stock Services Division, about the spin-off background and the plans for the running of a new joint-stock company.

The proposed name of the new subsidiary is Depo Services, a. s., and it has been approved by the ZSSK CARGO Board of Directors. What was the main rationale behind this project?

The creation of separate Depo Services is one of the ways to maintain competitiveness against carriers not only in Slovakia, but also abroad. A clear trend successful modern western companies have embarked upon is that repair capacities are not a direct part of them. In addition, we have been led to this mainly by the circumstances that have happened in the company over the past period. One such, and I dare say the most important, is the approved locomotives fleet development concept for 2021 to 2030, which suggests purchasing new locomotives and retrofitting the old ones. It concerns about a hundred vehicles. And it is these steps that will result in the necessary adaptation of locomotive depots to the needs of the customer. Simply put, new locomotives will not require as much attention from us as the current ones. The new concept has been created mainly because we currently have 126 locomotives older than 50 years, 160 older than 40 years, and fifty locomotives are forty years old. And such a situation is no longer sustainable if we want to be a competitive carrier.

Economists tend to say that if you want to fly somewhere, you do not need to own a plane. Could you use a similar example for the creation of Depo Services?

The new locomotives fleet concept envisages buying new locomotives and retrofitting the old ones, so it goes without saying that the maintenance and repair services will be less used. It is like when you owned an old "embéčka" (ŠKODA 1000 MB), so you had a small workshop, service station set up in the garage because something always needed to be fixed on it. But if you exchanged your old car for a new one and the "embéčka" was replaced by an Octavia model, for example, then you could safely close down the garage

service. On the one hand, you do not need to deal with something so often on a new car, and in the event of a breakdown you will go to a specialised service anyway because the garage equipment may not be enough for a new model. A similar situation will also occur at ZSSK CARGO. The new locomotives will not need so much attention, nor such a large repair base.

What will be the basic parameters of Depo Services?

It will be a 100-per cent subsidiary of ZSSK CARGO. It is planned that a contribution made up of real estate and related technologies will be made to the share capital of the newly formed company. The new joint-stock company will take over 20 per cent of ZSSK CARGO's assets, i.e. it will take over all used and unused premises. It will also take over all employees. In addition, these will also include locomotives carrying out shunting operations, special-purpose wagons, and emergency aid equipment. At the same time, the new joint-stock company reckons on a long-term contract for the provision of rolling stock maintenance and repair services to ZSSK CARGO.

An important goal is the provision of services to third parties. Currently, it is 15 per cent of the total performance of the division. The new company, which will primarily focus on repairs and maintenance, will have its own business model and soliciting new customers will be one of its core activities.

The establishment of the new company is a strategic decision of the ZSSK CARGO management, but it is subject to the approval of the Ministry of Transport. When do you expect to receive the shareholder's opinion?

The project has been submitted to the Ministry of Transport. In the first step, we need the shareholder's resolution to establish a subsidiary joint-stock company, which we expect could be by mid-November. And subsequently, after the valuation of the ZSSK CARGO assets to be contributed to the share capital of Depo Services, the material will be prepared to be submitted to the Slovak Government for approval. We expect this could be realised during March 2023. Depo Services should start fully operating from July 1, 2023.

The approval of the establishment of the subsidiary is therefore still pending. And what are the most important changes awaiting the current customers?

The most important change we expect after the establishment of the subsidiary is flexibility and subsequently detaching ourselves from often lengthy decision-making processes. We believe in a more flexible response to customer demand and also in more substantial changes in ensuring high-quality human potential.

Thank you for the interview.
Dana SCHWARTZOVÁ

Investície do rušňov sú klúčové z viacerých hľadísk

Koncom minulého roka bola v ZSSK CARGO schválená koncepcia rozvoja parku hnacích dráhových vozidiel (HDV) na roky 2021 - 2030 a v apríli tohto roka aj jej finančný model. V materiáloch sa uvádzá, že do roku 2030 má ZSSK CARGO investovať do HDV až okolo 350 miliónov eur. Spoločnosť v najbližších ôsmich rokoch bude obstarávať vyše sto hnacích dráhových vozidiel na vozbu i posun, prvé už v priebehu budúceho roka.

Na koncepcii rozvoja parku HDV ZSSK CARGO na roky 2021 až 2030 sa podieľali všetky organizačné zložky spoločnosti – úsek obchodu, úsek prevádzky, úsek služieb ŽKV a oddelenie stratégie. Do koncepcie sa snažili zapracovať požiadavky na budúce obchodno-prevádzkové aktivity spoločnosti, riešiť návrh nevyhnutnej systémovej a prirodzenej obnovy súčasných zastaraných HDV s cieľom minimalizovať počet radov HDV a v neposlednom rade riešiť vyvolané investície, ktoré reálne hrozia v najbližšej dekáde a výrazne ovplyvnia prevádzku.

- Aby uvedená koncepcia nevyznela len ako „kniha želaní“, úsek ekonomiky spracoval jej finančný model. V rámci neho je navrhovaná obnova HDV rozdelená na tri časti - základný rozsah a dve rozšírenia, pričom ich realizácia bude závislá od reálnych finančných možností spoločnosti, - podotýka investičný analytik Kristián Václav z oddelenia stratégie.

Vyvolané investície

Takzvané vyvolané investície pri obnove parku HDV tvoria až tretinu celkových nákladov. Štruktúru rušňov ZSSK CARGO v najbližšej dekáde výrazne ovplyní pripravovaná zmena tráckého napájacieho systému (TNS) na sieti ŽSR z jednosmerného systému 3 kV na striedavých 25 kV, 50 Hz. Pre ZSSK CARGO je kritická pripravovaná zmena TNS v uzle Žilina, na ktorú v súčasnosti nemá dostatočný počet viacsystémových HDV, ktoré by zvládli prepravné objemy v tomto uzle. Ďalším výrazným dopadom na oblasť HDV bude plnenie európskej legislatívy v oblasti interoperability, predovšetkým implementácia vozidlovej časti európskeho zabezpečovacieho vlakového systému ETCS. Bez nej nebude možné v budúcnosti využívať koridorové trate, na ktorých bude systém ETCS povinnou podmienkou prístupu na infraštruktúru. V najbližšej budúcnosti v rámci plnenia záväzkov Európskej zelenej dohody (European Green Deal) firmu tiež ne-

minú opatrenia na zníženie emisných limitov u HDV motorovej trakcie. Uvedené investície súce budú mať celospoločenský prínos, avšak pre ZSSK CARGO priamo neprinesú takmer žiadne nové príležitosti na získanie nových prepráv. Pôjde o opatrenia, ktoré budú primárne slúžiť na zachovanie súčasných vozebných objemov.

Bez pomoci štátu to nepôjde

ZSSK CARGO plánuje na prefincovanie takého rozsiahleho investičného projektu použiť kombináciu zdrojov financovania. Hlavným zdrojom finančných prostriedkov budú dlhodobé bankové úvery, ďalším zdrojom je možnosť získania nenávratných finančných príspevkov, to jest kofinancovanie z rôznych fondov EÚ, ktoré budú súvisieť s pripravovanou obnovou. Aktuálne napríklad prebieha proces vyhodnocovania žiadostí o získanie kofinancovania na prvú etapu implementácie ETCS na vtipované rady HDV, ktorú spoločnosť predložila v januári tohto roka.

Menšiu časť investícii bude možné vykryť z úspor nákladov na údržbu, opravy HDV a tráckej nafty súčasných zastaraných HDV. - Pokrytie rozsiahlej obnovy nebude možné zrealizovať bez výraznejšej systémovej podpory zo strany akcionára, ktorým je Ministerstvo dopravy a výstavby SR ako aj samotnej Slovenskej republiky zastúpenej ďalšími ministerstvami, - prízvukuje K. Václav. Jednou z nich je napríklad možná podpora v segmente jednotlivých vozňových zásielok, prípadne v budúcnosti zavedenie „šrotovného“ na HDV motorovej trakcie, s cieľom výrazného zníženia emisií a podobne.

Vysoké prevádzkové zálohy

Pri tvorbe koncepcie boli za najproblematickejšie rady z pohľadu veku, údržby, nákladov a ďalších interných a externých faktorov vtipované rady 240, 731, 742, 751, 752, 770, 770.8, 771 a 771.8. Hoci budú niektoré z týchto radov HDV o niekoľko rokov na hranici svojej životnosti, pri zachovaní súčasných vozebných výkonov ich bude možné systémovo vyrábať z prevádzky až po náhrade za nové rušne. Hnacie vozidlá ZSSK CARGO sú vekovo prestarnuté. Ak si zoberieme iba objednané HDV pre obchodno-prevádzkové účely, až 78% všetkých HDV je starších ako 30 rokov, 54% je starších ako 40 rokov a 24% je starších ako 50 rokov. Priemerný vek HDV elektrickej trakcie je okolo 43 rokov,



Najmodernejšie rušne vo flotile ZSSK CARGO sú Vectrony. Spoločnosť si ich obstarala na lízing v roku 2018. Foto: Martin MAČANGA.
Vectrons are the most modern locomotives in the ZSSK CARGO fleet. The company acquired them for lease in 2018.

motorovej trakcie okolo 34 rokov. U motorovej trakcie je však priemerný vek trochu skreslený, pretože časť motorových rušňov sice prešla modernizačiou, avšak niektoré ich časti, napríklad pojazdy, zostali pôvodné. Najstaršími rušnami vo flotile ZSSK CARGO sú 55-ročné HDV radu 751 alebo 54-ročné HDV radu 240, ktoré sú ešte stále jedným z nosných radov vo svojej triede.

Vysoký vek HDV negatívne pôsobí na ich spoľahlivosť, čo má za následok nutnosť držania vyšej prevádzkovej a údržbárskej zálohy. Čo znamená vyššie náklady na údržbu a prevádzkovanie rušňov. Z celkovej objednávky HDV tvorí v súčasnosti prevádzková a údržbárska záloha asi 40 percent z celkovej turnusovej potreby HDV. Čiže, jednoducho povedané, na päť rušnov, ktoré sú v pravidelnom výkone, sa držia ďalšie dva ako záloha.

Prvé kroky

Aktuálne platný finančný model odporúča z pohľadu výšky kapitálových výdavkov realizovať iba základný rozsah obnovy, ktorý tvoria predovšet-

kým vyvolané investície, ako aj investície do obnovy parku HDV určených na posun a miestnu obsluhu. Práve pre túto oblasť sa podnikajú aj prvé kroky. V súčasnosti sa intenzívne rieši príprava na 1. etapu implementácie ETCS na HDV ZSSK CARGO, v rámci ktorej sa plánuje do roku 2025 inštalovať systém ETCS na dvoch dvojiciach radu 131 - z toho jeden prototyp, na desiatich HDV radu 363 - z toho jeden prototyp a ďalej na dvoch HDV radu 742X, ktoré vzniknú rekonštrukciou radu 742.

V štádiu realizácie je už modernizácia 20 HDV radu 742, plus opcia na ďalších 20 kusov, ktoré sú určené na posun a miestnu obsluhu. Do konca roku 2022 by mali byť dodané prvé dva zmodernizované rušne. V budúcom roku sa predpokladá dodávka ďalších šiestich, realizácia montáže a schválenia prototypu ETCS na jednej dvojici HDV 131 a jedného HDV 363 a začiatok procesu obstarávania na viacsystémové HDV, ktoré budú vynutné z dôvodu zmeny TNS na sieti ŽSR.

(ii)

Investments in locomotives are crucial from several points of view

At the end of last year, the concept of development of the locomotives fleet for 2021 to 2030 was approved at ZSSK CARGO, with its financial model being approved in April this year. In the materials, it is stated that by 2030 ZSSK CARGO will have invested up to nearly 350 million euros in locomotives. In the next eight years, the company will procure more than a hundred locomotives for carriage and shunting operations, the first of which will be delivered next year.

All the organisational units of the company – the Trade Division, the Operations Division, the Rolling Stock Services Division, and the Strategy Unit – were involved in the preparation of the locomotives fleet development concept for 2021 to 2030. They tried to incorporate into the concept the requirements for the company's future commercial and operational activities, to address a proposal for the inevitable systemic and usual renewal of the existing outdated locomotives with the aim of minimising the number of locomotive series, and last but not least, to solve the issue of induced investments that might become a real threat in the next decade and will significantly affect the company's operations.

- For the concept not to sound just like a "book of wishes", the Economic Division prepared its financial model. This model suggests that the proposed renewal of locomotives should be divided into three parts – the basic scope and two extensions, while their implementation will depend on the real financial situation of the company, – says Mr. Kristián Václav, an investment analyst of the Strategy Unit.

Induced investments

The so-called induced investments in the renewal of the locomotives fleet represent as much as a third of the total costs. The structure of ZSSK CARGO locomotives in the next decade will be significantly affected by the planned change of the traction power supply system (TPSS) on the ŽSR network from a 3 kV direct current system to a 25 kV, 50 Hz alternating current system. The planned change of the TPSS is critical for ZSSK CARGO in the Žilina traffic node, for which it currently does not have a sufficient number of multi-system locomotives that would handle the transport volumes in this node. Another significant impact on the locomotives fleet will be ensuring compliance with the European legislation in the field of interoperability, especially the implementation of the on-board equipment of the European train control system (ETCS). In its absence, it will not be possible to use the

future corridor lines on which the ETCS system will be a mandatory condition for access to the infrastructure.

It will not work without the help of the state

ZSSK CARGO plans to use a combination of funding sources to refinance such a large-scale investment project. The main source of funds will be long-term bank loans, another source is the possibility of obtaining non-refundable financial contributions, i.e. co-financing from various EU funds which will be related to the planned renewal. For example, the process of evaluating the application for obtaining co-financing for the 1st stage of ETCS implementation for selected series of locomotives, which the company submitted in January this year, is currently underway.

- It will not be possible to cover the extensive renewal costs without significant systemic support from the shareholder, which is the Ministry of Transport and Construction of the Slovak Republic, as well as from the Slovak Republic itself, represented by other ministries, – emphasises Mr. Václav. One of them is, for example, possible support in the segment of single wagonload shipments, or the introduction of a "scrappage bonus" for motor traction locomotives in the future with the aim of reducing emissions significantly, etc.

First steps

The currently applicable financial model recommends that from the point of view of the capital expenditure amount, only the basic scope of renewal be implemented, which consists primarily of induced investments, as well as investments in the renewal of the fleet of locomotives intended for shunting and local service operations. It is for this area that the first steps are being taken. Currently, the preparation for the 1st stage of the implementation of ETCS on ZSSK CARGO locomotives is being intensively addressed, within which the ETCS system is planned to be installed by 2025 on two twin-unit locomotives of the 131 series – of which one is a prototype, on ten locomotives of the 363 series - of which one is a prototype, and further on two locomotives of the 742X series, which will be created by the reconstruction of the 742 series.

The retrofitting of 20 locomotives of the 742 series is already underway, plus an option for another 20 locomotives, which are intended for shunting and local service operations. The first two retrofitted locomotives should be delivered by the end of 2022.

(ii)

Pomáhame Ukrajine

ZSSK CARGO zohráva v tomto roku dôležitú úlohu pri dovoze agroproduktov z Ukrajiny a preprave pohonných hmôt na Ukrajinu. Už v prvej fáze konfliktu spoločnosť vyčlenila súpravy na tieto prepravy a začala prepravovať priame vlaky z Bratislavы po normálnom rozchode priamo na Ukrajinu. Neskôr prišla požiadavka aj na prečerpávanie.

- Vlaky na prečerpanie sme prepravili v nevídane krátkych časoch, niekedy som mal pocit, že sme predbehli aj prepravné časy IC vlakov, - hovorí riaditeľ sekcie predaja Marek Chachalák.

Pohonné hmoty sa prepravovali nielen zo Slovenska, ale aj z Čiech, Slovenska či Bulharska, cisternové vozne poskytla ZSSK CARGO. Keďže hlavná surovina prečerpávacieho komplexu v Čiernej nad Tisou pred konfliktom – metanol, sa prestala z Ruska dovážať, spoločnosť mala kapacitu na prečerpávanie. Koncom leta sa dokonca začala pripravovať na nonstop prevádzku, čo je ale investične náročné, keďže sa prečerpáva vo výbušnom prostredí.

Nové miesta prekládky

Objem prepravy agroproduktov z Ukrajiny naberal od marca postupne na intenzite najmä v PPS Čop – Čierna nad Tisou. ZSSK CARGO v marci 2022 dovezla 1 808 ton obilní a zrnovín, v apríli to bolo už 9 433 ton, v máji 22 468 a v júni dokonca vyše 32 tisíc ton.

Je potešiteľné, že obilniny sa v Čiernej nad Tisou prekladajú aj na takých miestach, ktoré neboli dlhé roky využívané, ako sú obilné silo spoločnosti Transped v Dobrej, terminál kombinovanej dopravy v Dobrej, vlečka Probugas.

- V šiestom mesiaci spoločnosť začala odsúhlasovať aj prvé objemy obilní z Ukrajiny smerované na PPS Maťovce, čím došlo aspoň sčasti k nahradeniu výpadku dodávok železnej rudy po širokom rozchode, - informuje generálny zástupca ZSSK CARGO na Ukrajine Jozef Virba. Zásielky kukurice, slnečnice, slnečnicového oleja smerujú pravidelne na vlečku Interport v Haniske pri Košiciach, ale aj do spoločnosti Preterm v Trebišove.



Počas ozbrojeného konfliktu bola zničená hlavná ukrajinská rafinéria, ktorá zabezpečovala dodávky asi 40% všetkých pohonných hmôt v krajinе. Živýcnej tokov z východu a severu sa prerušili a námorná blokáda zas znemožňuje dodávky po mori. Ukrajina sa tak dnes stoprocentne spolieha na dodávky palív z EÚ. ZSSK CARGO zintenzívnila prepravy pohonných hmôt po hlavnej dopravnej osi Slovenskom. Vlaky smerujú zo slovenskej a ostatných európskych rafinérií až na hranicu, kde sa prekladajú buď v prečerpávacom komplexe v Čiernej nad Tisou alebo v Trebišove. Súpravy s hmotnosťou 1 200 až 1 500 ton sú zvyčajne zošodené z 21 až 28 cisternových vozínov. ZSSK CARGO už takto do polovice augusta realizovala prepravu takmer 70 vlakov.

During the armed conflict the main Ukrainian refinery, which supplied about 40% of all fuel in the country, has been destroyed. The usual flows from the east and the north have been suspended, and the naval blockade makes shipping by sea impossible. Thus, Ukraine today relies 100% on fuel supplies from the EU. ZSSK CARGO has intensified fuel shipments along the main transport route through Slovakia. Trains are headed from Slovak and other European refineries to the border, where they are transshipped either in the liquid commodities transshipment centre Čierna nad Tisou or Trebišov. Train sets with a weight of 1,200 to 1,500 tonnes are usually composed of 21 to 28 tank wagons. By mid-August, ZSSK CARGO already transported almost 70 trains in this way.

V tomto segmente nastal od začiatku vojny z vedenia Ukrajinských železníc veľký tlak na prepravy, čo súviselo so snahou vyviezť obrovské objemy, najmä obilia, na svetové trhy a bolo spojené s pomalým preberaním vlakov s obilím na hranici Rumunska, smerovaných do cieľového prístavu Constanța a do poľských prístavov.

Statisíce ton mesačne

Agroprodukty sú samostatná kapitola. Dlhé roky bola spoločnosť orien-



Do maximalizácie prepráv ukrajinského obilia po železnici sa zapojila aj širokorozchodná trať vedúca z Maťovce do Hanisku pri Košiciach. Mnohoročný „monopol“ prepráv železnej rudy tu 28. mája narušil prvý ucelený vlak s obilím loženým v ukrajinských vozňoch smerujúci do prekladiska pri Košiciach. Foto: František TAKÁČ.

To maximise the transport of Ukrainian grain by rail, the broad-gauge railway leading from Maťovce to Haniska pri Košiciach was also used. On May 28, 2022, the many years' monopoly of iron ore shipments here was broken by the first block train carrying grain loaded in Ukrainian wagons heading to the transshipment centre near Košice.

tovaná najmä na prepravy hromadných substrátov z Ukrajiny, najmä železnú rудu a uhlie, boli tomu prispôsobené vozne, tak aby ich bolo možné vyklápať u českých prijímateľov. Spoločnosť BTS vybudovala v Čiernej nad Tisou rotačné výklopníky, aby bola prekládka jednoduchá a rýchla, väčšina kapacít ZSSK CARGO bola orientovaná na tieto substráty. - **Neboli sme pripravení na prepravy agroproduktov vo požadovaných množstvách, pretože nikdy v takýchto množstvách požiadavky neboli**, - vysvetľuje M. Chachalák.

Spoločnosť prekladala a prepravovala tieto tovary iba v pári tisícach ton ročne a zrazu prišli požiadavky na stáisisce ton mesačne. ZSSK CARGO nedisponuje vozňami na prepravu agroproduktov a nemala ani výkonné prekládkové zariadenia. Prostredníctvom dcérskej spoločnosti BTS však v krátkom období zabezpečila prekládkové zariadenia v Termináli kombinovanej dopravy Dobrá, v spolupráci so zákazníkom zabezpečila vozne a začala prepravovať agrokomodity do celej Európy. Požadované množstvá však boli také veľké, že ani to nestačilo. Preto teší, že v Čiernej nad Tisou obnovili činnosť aj privátne prekládkové spoločnosti, kde ZSSK CARGO zabezpečuje pristavovanie ŠR vozňov na prekládku a následne pristavovanie a dopravu NR vozňov. V súčasnosti sa pripravujú viaceré projekty s využitím dokonca aj vozňov ZSSK CARGO.

(lj)



V TKD Dobrá začali od mája vo väčších objemoch prekladať zrnoviny, najmä kukuricu. Agroprodukty sa prepravujú v takzvaných zrnovozoch.

Since May, the Dobrá Combined Transport Terminal has started transshipping grains, especially maize, in larger volumes. Agricultural products are transported in the so-called grain cars.

We are helping Ukraine

ZSSK CARGO has been playing an important role in the import of agricultural products from Ukraine and in the transport of fuel to Ukraine this year. Already in the first phase of the conflict, ZSSK CARGO set aside train sets for these shipments and began to transport direct trains from Bratislava on a standard-gauge railway directly to Ukraine. Later, there was also a request for transshipment of liquid goods.

- We managed to transport trains for transshipment of liquid goods in unprecedentedly short times, sometimes I had the feeling that we even beat the transport times of IC trains, - says Mr. Marek Chachalák, the Director of Sales Section.

Fuel was transported not only from Slovakia, but also from the Czech Republic, Slovenia and Bulgaria, for which purpose tank wagons were provided by ZSSK CARGO. Since methanol – the main raw material in the liquid commodities transshipment centre Čierna nad Tisou before the conflict – was no longer imported from Russia, the company had free capacities for transshipping liquid goods. At the end of summer, it is even preparing for non-stop operation, which, however, requires considerable investment, as transshipment is carried out in an explosive environment.

New transshipment locations

The volume of agricultural products transported from Ukraine has gradually increased in intensity since March, especially at the border-crossing station Chop-Čierna nad Tisou. In March 2022, ZSSK CARGO imported 1,808 tonnes of cereals and grains, in April it was already 9,433 tonnes, in May 22,468 tonnes, and in June even over 32 thousand tonnes.

It is gratifying that cereals are transshipped in Čierna nad Tisou also in such locations that have not been used for many years, such as the Transped grain elevator at Dobrá, the Dobrá Combined Transport Terminal or Probugas siding track.

- In the sixth month, the company also began to approve the first volumes of cereals from Ukraine directed to the border-crossing station Maťovce, which at least partially made up for the loss of iron ore supplies on a broad-gauge railway, - informs Mr. Jozef Virba, the ZSSK CARGO general

representative in Ukraine. Shipments of maize, sunflower and sunflower oil are regularly sent to the Interport siding track in Haniska pri Košiciach, but also to the company Preterm in Trebišov.

In this segment, since the beginning of the war, there has been great pressure by the management of Ukrainian Railways for shipments, which was connected with the efforts to export huge volumes of grain in particular to global markets and accompanied by the slow takeover of grain trains at the Romanian border that were headed to the destination port of Constanta and to Polish ports.

Hundreds of thousands of tonnes per month

Agricultural products are a separate chapter. For many years, the company's business was mainly focused on the transport of bulk substrates from Ukraine, especially iron ore and coal, with wagons being adapted to such purpose so that they could be unloaded on the premises of the Czech customers. BTS built in Čierna nad Tisou circular tipplers to make transshipment simple and fast, with most of ZSSK CARGO's capacities being dedicated to such substrates. - We were not ready to transport agricultural products in the required quantities because there had never been requirements for such quantities, - explains Mr. Chachalák.

The company used to tranship and transport such goods only in a few thousand tonnes per year, and suddenly there were requests for hundreds of thousands of tonnes per month. ZSSK CARGO had neither wagons for the transport of agricultural products nor powerful transshipment machinery. Through its subsidiary BTS, however, in a short period of time, it managed to secure transshipment equipment at the Dobrá Combined Transport Terminal, procured wagons in cooperation with the customer, and began transporting agricultural commodities throughout Europe. However, the quantities required were so large that even this was not enough. Therefore, we are pleased that private transshipment companies have also resumed their activities in Čierna nad Tisou, where ZSSK CARGO ensures the availability of broad-gauge wagons for transshipment and subsequently the positioning and transport of standard-gauge wagons. Currently, several projects are being prepared using even ZSSK CARGO wagons.

(lj)

Vývoz recyklovaného papiera na Ukrajinu

Vojna u našich východných susedov narušila mnoho zvyčajných tovarových tokov. Zároveň však vznikli nové obchodné príležitosti, ktoré obchodné tímy ZSSK CARGO úspešne uviedli do praxe. Jednou z nich je vozba recyklovaného papiera na Ukrajinu.

Informácie o nákladnej preprave medzi Ukrajinou a zvyškom Európy zaplnili médiá v prvom polroku 2022. Dôvodom je problematický vývoz ukrajinského obilia, na ktorom sú doslova životne závislé niektoré krajiny Blízkeho východu a Afriky. ZSSK CARGO sa aktívne zapojila do týchto vozieb. Mimo záujmu médií však prebiehajú medzi Ukrajinou a Slovenskom aj iné, nemenej zaujímavé prepravy. Jednou z nich je preprava, ktorá po začatí vojny na Ukrajine spôsobila ustala. No ako sa s pokračujúcim konfliktom ukrajinská ekonomika postupne opäť rozbehla, tak vzrástol i dopyt po rôznych komodítach. Medzi inými aj dopyt po recyklovanom papieri. A tak ZSSK CARGO obnovila a dokonca výrazne navýšila prepravy tohto tovaru v relácii Sečovce – Užhorod.



Krátka vzdialenosť, výrazná pomoc

Hoci sa táto vzdialenosť môže zdáť krátka, je významnou pomocou: kamióny na preťažených hraničných priechodoch čakajú častokrát aj viac než 24 hodín. Železnicou sa tovar na Ukrajinu dostane rýchlejšie. A tak sa kamiónové prepravy zberového a separovaného papiera zo Slovenska, Poľska i Maďarska sústredia na jednom mieste, odkiaľ už smerujú za našu východnú hranicu.

Zvoz kamiónmi, vývoz železnicou

Miestom nakladky je železničná vlečka, ktorá vedie do spoločnosti Malex3 v Sečovciach. Vlečka, zaistená z trate vedúcej do Vranova nad Topľou pri obci Albínov, bola v minulosti využívaná na dovoz a skladovanie soli z Ukrajiny, ktorá sem smerovala vo vagónoch cez hraničný priechod Maťovce. Dnes sa druh tovaru zmenil a recyklovaný papier sa tu naopak nakladá. Zmes tvoria rôzne obaly, škatule, noviny, krepový papier, letáky a podobný odpad, ktorý sa zlisovaný do balíkov nakladá do vozňov ZSSK CARGO.

Využitie pre modré vozne

Pre tieto prepravy našli svoje využitie kryté dvojnápravové vozne typu Hbis s posuvnými dverami, ktorých nakladka je veľmi jednoduchá a rýchla. Dopyt sa však neustále zvyšoval, dnes už tieto modré vozne nestačia a tak sa k nim pridávajú aj štvornápravové vozne



typu Rils, ktoré majú tiež posuvné, no plachtové bočnice. Na každý vozeň sa naloží 23 až 25 ton separovaného papiera.

Vozba z Trebišova

Rušňová čata vyraža v ranných hodinách zo stanice Trebišov, aby na 15 kilometrov vzdialenej vlečke zostavila prázdné vozne na nakladku. Do čela manipulačných vlakov sa stavajú rušne 751 a 742. Po príchode odpája vlaková čata rušeň, ktorý obide ložené vozne na vlečke a sunutím ich dopraví k hlavnej trati. Tá sa využíva už iba pre nákladnú dopravu. Následne sa prázdné vozne pripoja k druhej strane rušna, aby v tejto nevykľej kompozícii medzi loženými a prázdnymi vozňami rušeň zatlačil prázdné vozne opäť na nakladku. Takto sa po ich odvesení a opäťovnom sunutí ložených vozňov ocitne rušeň opäť v čele súpravy, aby vyrazil na spätočnú cestu do Trebišova.

Cesta recyklovaného papiera

V Trebišove sú vozne so separovaným papierom zaradené do vaku smerujúceho do zoraďovacej stanice v Košiciach, kde sa prípravujú na pravidelný zmiešaný priebežný nákladný vlak, premávajúci na hranicu. V Čiernej nad Tisou sú vozne aj prečlené a pokračujú po normálnom rozchode až do Užhorodu, do terminálu Karpaty. Tu je náklad preložený do vozňov širokého rozchodu Ukrajinských železníc a smeruje k rôznym ukrajinským odberateľom, kde z neho vznikne nový papier.

Ak je objem dostatočný, vlak ide priamo z Trebišova do Čiernej nad Tisou. Objemy sa rôznia a kym v niektoré dni idú len tri vozne, v iné dni smeruje na ukrajinskú hranicu až 24 ložených vozňov. Preto je pre plynulosť prepráv nutná flexibilita prevádzkových tímov ZSSK CARGO. Len za prvé tri júnové týždne sa takto podarilo vyviezť až 4 500 ton separovaného papiera.

Lubomír ČECH

V prípade záujmu o cezhraničnú vozbu na Ukrajinu, alebo dovozu, či vývozu tovarov z regiónu východného Slovenska je zákazníkom k dispozícii obchodná manažérka regiónu Košice Renáta Ihnátová. Telefón: +421 903 721 626 alebo e-mail: ihnatova.renata@zscargo.sk.



Export of recycled paper to Ukraine

The war in the territory of our eastern neighbour has disrupted many of the usual flows of goods. At the same time, however, new business opportunities have arisen that ZSSK CARGO sales teams have successfully put into practice. One of them is the transport of recycled paper to Ukraine.

In the first half of 2022, information about freight transport between Ukraine and the rest of Europe appeared in the media. The reason is the problematic export of Ukrainian grain, on which some countries in the Middle East and Africa depend literally vitally. ZSSK CARGO was actively involved in these shipments. However, other not-less-interesting shipments are taking place between Ukraine and Slovakia outside the interest of the media.

One of them is freight rail transport, which initially stopped after the outbreak of the war in Ukraine. However, as the Ukrainian economy gradually started up again despite the ongoing conflict, the demand for various commodities rose, too. Such also was the demand for recycled paper. Therefore, ZSSK CARGO resumed and even significantly increased the transport of these goods on the Sečovce – Uzhhorod route.

Short distance, significant help

Although this distance may seem short, it is a significant help: trucks at congested border crossings often wait for more than 24 hours. Goods reach Ukraine faster by rail. And so, truck shipments of collected and separated paper from Slovakia, Poland and Hungary are concentrated in one place, from where they are headed towards our eastern border.

Collection by trucks, export by rail

The loading point is a siding track that leads to the company Malex3 in Sečovce. The siding track connected to the railway line leading to Vranov nad Topľou near the village of Albínov was used in the past for the import and storage of salt from Ukraine, which was sent here in wagons through the Maťovce border crossing station. Today, the kind of transported goods has changed, and recycled paper is instead loaded here. Paper includes of various packaging materials, boxes, newspapers, crepe paper, leaflets and similar waste which is pressed into packages and loaded onto ZSSK CARGO wagons.

Use of blue wagons

Covered two-axle wagons of the Hbis type with sliding walls, whose loading is very simple and fast, have been used for these shipments. However, as the demand has been constantly growing, these blue wagons are

no longer enough today, so four-axle wagons of the Rils type, which also have sliding but canvas walls, have been added to them. Each wagon is loaded with 23 to 25 tonnes of separated paper.

Transport from Trebišov

The train crew departs from the Trebišov station in the morning to assemble empty wagons for loading on a siding track 15 kilometres away. Locomotives of the 751 and 742 series are positioned at the head of handling trains. After reaching the siding track, the train crew disconnects the locomotive, which then bypasses the loaded wagons on the siding track and pushes them to the main line, which is now used only for freight transport. Subsequently, empty wagons are connected to the other side of the locomotive, so that in this unusual position between loaded and empty wagons, the locomotive can push the empty wagons for loading again. In this way, after being disconnected and pushing the loaded wagons, the locomotive finds itself at the head of the train again to set off on the journey back to Trebišov.

The path of recycled paper

In Trebišov, wagons with separated paper are marshalled into a train heading to the marshalling yard in Košice, where they are connected to a regular mixed continuous freight train travelling to the border. In Čierna nad Tisou, the wagons are cleared through the customs and continue their journey on a standard-gauge track leading to the Karpaty terminal station in Uzhhorod. Here, the cargo is transshipped into broad-gauge wagons of the Ukrainian Railways and delivered to three different Ukrainian customers, where new paper is made of it.

If the volume is sufficient, the train goes directly from Trebišov to Čierna nad Tisou. Volumes vary, and while on some days only three wagons are dispatched, on other days up to 24 loaded wagons head to the Ukrainian border. Therefore, the flexibility of ZSSK CARGO operational teams is necessary for the smoothness of shipments. In the first three weeks of June alone, we managed to export up to 4,500 tonnes of separated paper in this way.

Lubomír ČECH

In case of interest in cross-border transport to Ukraine or import or export of goods from the region of eastern Slovakia, Ms. Renáta Ihnátová, the sales manager of the Košice region, is available to customers. Telephone: +421 903 721 626, or e-mail: ihnatova.renata@zscargo.sk.

Prepravy dreva medzi severom a juhom s obojstranným vyťažením

Pre železnicu je cieľná silná konkurencia kamiónovej dopravy aj v oblasti prepráv ľažkej drevnej guľatiny. O to viac je úspechom, keď sa na železnici podarí dostať novú prepravu tejto komodity. A tá najnovšia dokonca šikovne využíva vyťaženie vozňov, ktoré by inak išli po železnici prázdne.



O obsluhu staníc a zákazníkov ZSSK CARGO na tratiach Oravy a Horného Liptova sa starajú rušne radu 742 a 751.

Locomotives of the 742 and 751 series are used to serve the stations and ZSSK CARGO customers along the railway route to the regions of Orava and Upper Liptov.

Až 41 percent územia Slovenska pokrývajú lesy. Aj preto je drevospracujúci priemysel jedným z dôležitých trvalo udržateľných odvetví: nie sme závislí na dovoze suroviny zo zahraničia a zároveň sa naše lesy prirodzene obnovujú.

V minulosti sa podniky na spracovanie dreva stavali predovšetkým priamo v blízkosti jeho ľažky. Tieto miesta sa však v súčasnosti neustále menia podľa aktuálneho plánu výrubu – a tomu sa musí prispôsobovať aj doprava. Okrem toho sa vo vysoko konkurenčnom globalizovanom prostredí presadia len veľmi efektívne spoločnosti, ktoré spracovávajú veľké objemy dreva. Medzi ne sa radia ružomberské celulózky a papierné Mondi SCP, spracúvajúce predovšetkým listnaté vlákninové drevo; v oblasti piliarskeho a stavebného dreva je to Rettenmeier Tratrimber v Liptovskom Hrádku a píla PRP Tomášovce. Tímu ZSSK CARGO sa podarilo šikovne nastaviť obeh vozňov na prepravu dreva medzi nimi tak, aby eliminovali prepravy prázdnych vozňov medzi juhom a severom Slovenska a tak maximalizovali ich využitie pre zákazníkov.

Malé skupiny vozňov

Stanica v Liskovej nedaleko Ružomberka má význam nielen ako odovzdávková stanica pre zásielky dreva, chemikálií, či hydroxidu sodného a vyrobenej celulózy v Mondi SCP. Z tejto stanice pravidelne vyrážajú aj manipulačné vlaky obsluhujúce trať na Oravu a Horný Liptov. O obsluhu staníc a zákazníkov ZSSK CARGO po tejto trase sa starajú rušne radu 742 a 751. Na horný Liptov, do Liptovského Hrádku, vyráža vždy v pondelok, stredu a piatok

ráno pravidelný manipulačný vlak. Jeho záťaž tvoria cisterny smerujúce z Leopoldova do likérky v Liptovskom Mikuláši, či kryté vozne na prepravu stavebného dreva, ktoré pravidelne smerujú z Liptovského Hrádku až do ďalekého Grécka. No hlavnou záťažou je drevo. To sa zbiera v rôznych staniciach Slovenska v jednotlivých vozňových zásielkach a vykladá priamo na vlečke podniku Rettenmeier Tratrimber.

Prázdnne vozne z nedalekých prepráv

Na manipulačnom vlaku do Liptovského Hrádku sú však od marca často zavesené aj prázdnne klanivcové vozne na prepravu dreva. Po tom, čo do Ružomberka dorazili víkendové logistické vlaky s listnatým drevom zo Zemplína, Tekova, aj okolia Bratislavы a Leopoldova, sú prázdnne vyložené vozne pristavené do stanice v Liskovej. Kým sa v staniciach opäť nahromadí dostatočné množstvo dreva pre ďalší logistický vlak, tieto vozne sa využijú na iné účely. Po ceste do Liptovského Hrádku je v stanici Liptovský Mikuláš v pondelok odvesených na všeobecnej vykládkovej a nakládkovej koláji päť vozňov, ktoré v utorok nasleduje ďalšia päťtka. Tými sú často vozne, ktoré v ten istý deň priviezli drevo do píly v Liptovskom Hrádku a poobede toho istého dňa sú už pristavované na nakladku v Liptovskom Mikuláši.

Z Liptova cez Žilinu až k Lučencu

Stredajší manipulačný vlak má pri svojom poobednom návrate z Horného Liptova na starosti vyzdvihnutie desiatich, alebo aj viačierých ložených vozňov a ich dopravu do Liskovej. Ich odberateľom je píla PRP Tomášovce pri Lučenci. Po zaradení týchto vozňov do pravidelného zmiešaného priebežného nákladného vlaku do Žiliny - Tepličky sú v tejto zoraďovacej stanici presmerované na zmiešaný vlak do Zvolena. Odtiaľ pokračujú ďalej do Tomášoviec na vykládku. Ak je však v Liskovej dostatok záťaže nasmerovanej na Zvolen, tak je vytvorený priamy vlak, ktorý smeruje do Zvolena cez Vŕtky, mimo zriaďovaciu stanicu Žilina. Tieto prepravy by mali v pravidelnom týždňovom intervale pokračovať až do konca roka.



Pri správnej zvolenej logistike dokáže železnica konkurovať kamiónovej doprave aj pri krátkych vzdialenosťach.

Freight rail can compete with truck transport even at short distances.

Ekologicky aj na kratšie vzdialenosť

Tomu, že železnica dokáže konkurovať kamiónovej doprave aj pri veľmi krátkych vzdialenosťach, sme sa už viac ráz presvedčili. V marci sa podarilo „tromfnúť“ kamiónovú dopravu a poskytnúť ekologickejší spôsob prepravy dreva bez ničenia cest aj na relácii Hronská Dúbrava – Tomášovce, kde ZSSK CARGO v skupine piatich vozňov prepravila drevnú hmotu v celkovom objeme 1 200 metrov kubických. Aj v tomto prípade stoja za úspechom manipulačné vlaky ZSSK CARGO. Vo Zvolene sa zapriahli za rušne radu 736 prázdne vozne na nakladku šrotu a prázdne vozne na nakladku dreva v Hronskej Dúbrave, aby sa po preradení na vlak do Tomášoviec dostala guľatina až k spomínanému významnému domácomu spracovateľovi drevnej hmoty PRP Tomášovce.

Lubomír ČECH



Rušeň 731 052 ťahá manipulačný vlak s drevenou hmotou pri Moldave nad Bodvou. Ten-to vlak ušetril miestne cesty od pätnásť kamiónov plne ložených drevenou hmotou!

The locomotive 731 052 pulls the handling train with timber near Moldava nad Bodvou. This train saved local roads from 15 trucks fully loaded with timber!

Timber shipments between north and south with the use of wagons in both directions

Railways face strong competition from truck transport also in the carriage of heavy round timber. It is always a great success when we manage to get a new shipment of this commodity on the rail. And the latest one even cleverly makes use of wagons that would otherwise run empty on the railway lines.

Forests cover up to 41 percent of Slovakia's territory. This is also why the wood processing industry is one of the important sustainable industries: we are not dependent on the import of raw materials from abroad, and at the same time our forests regenerate naturally.

In the past, wood processing plants used to be built directly near the logging locations. However, nowadays these locations constantly change according to the current felling plan – and transport must also be adapted to this. Furthermore, in a highly competitive globalised environment, only highly efficient companies that process large volumes of wood will succeed. Among them are Ružomberok-based Mondi SCP pulp and paper mills, processing mainly deciduous fibre wood; in the sawmill and construction wood segment, it is Rettenmeier Tatraticer in Liptovský Hrádok and the sawmill PRP Tomášovce. The ZSSK CARGO team managed to skilfully adjust the circulation of wagons transporting timber between them in such a way as to eliminate the running of empty wagons between the south and the north of Slovakia and thus maximise their use for customers.

Small groups of wagons

The station in Lisková near Ružomberok is important not only as a transfer station for shipments of timber, chemicals, sodium hydroxide, and cellulose produced at Mondi SCP. Handling trains serving the line to the regions of Orava and Upper Liptov also depart regularly from this station. Locomotives of the 742 and 751 series are used to serve the stations and ZSSK CARGO customers along this route. A regular handling always departs for Liptovský Hrádok in the region of Upper Liptov on Monday, Wednesday and Friday mornings. Its load consists of tankers heading from Leopoldov to the liquor factory in Liptovský Mikuláš, or covered wagons for the transport of timber which are regularly dispatched from Liptovský Hrádok to distant Greece. But the main load is timber. It is collected at various stations in Slovakia as single wagonloads and unloaded directly on the Rettenmeier Tatraticer siding track.

Empty wagons from nearby shipments

Since March, however, the handling train to Liptovský Hrádok has also often had empty stanchion wagons for transporting timber. After the weekend logistics trains carrying hardwood from the regions of Zemplín and Tekov and the surroundings of Bratislava and Leopoldov arrive in Ružomberok, empty unloaded wagons are brought to the station in Lisková. Until enough wood is piled up at the stations again for the next logistics train, these wagons are used for other purposes. On the way to Liptovský Hrádok, five wagons are disconnected on the general unloading and loading track at the Liptovský Mikuláš station on Mondays, followed by another five on Tuesdays. These are often also the wagons which carry wood to the sawmill in Liptovský Hrádok on the same day and which are then made ready for loading in Liptovský Mikuláš in the afternoon of the same day.

From Liptov through Žilina to Lučenec

On its Wednesday afternoon return journey from Upper Liptov, the handling train picks up ten or more loaded wagons and transports them to Lisková. These are delivered to the sawmill PRP Tomášovce near Lučenec. After being marshalled into a regular mixed continuous freight train to Žilina – Teplička, these wagons are redirected in this marshalling yard and join the mixed train to Zvolen. From there, they continue their journey to Tomášovce for unloading. However, if there is enough load in Lisková directed to Zvolen, then a direct train is created that goes to Zvolen via Vŕucky, outside the Žilina marshalling yard. These shipments should continue at regular weekly intervals until the end of the year.

Environment-friendly even at short distances

We have already convinced ourselves several times that freight rail can compete with truck transport even at very short distances. In March, we managed to “beat” truck transport and provide a more environmentally friendly way of transporting wood without causing damage to roads also on the route Hronská Dúbrava – Tomášovce, where ZSSK CARGO used a group of five wagons to transport wood in a total volume of 1,200 cubic metres. In this case too, ZSSK CARGO handling trains are behind the success. In Zvolen, empty wagons for transporting wood from Hronská Dúbrava were added to empty wagons for the loading of scrap pulled by locomotives of the 736 series so that after being connected to the train to Tomášovce, timber logs could be delivered to the mentioned important domestic wood processor PRP Tomášovce.

Lubomír ČECH

Prvé zmodernizované rušne 742 už koncom roka

V rámci novej koncepcie rozvoja parku hnacích dráhových vozidiel ZSSK CARGO sú už prvé kusy rušnov radu 742 v rukách CZ LOKO. S českou spoločnosťou, ktorá s modernizáciou tohto radu má už skúsenosti, bola 9. júna podpísaná zmluva na modernizáciu 20 kusov. Prvé dva rušne majú byť hotové do ôsmich mesiacov a ukončenie celej dodávky je naplánované do decembra 2024. ZSSK CARGO si do marca 2024 môže uplatniť opciu na prestavbu ďalších 20 rušnov.

Jasné rozhodnutie

Zelenú, ako prvé v rámci modernizačných krokov, dostali najproblematickejšie rušne 742 z pohľadu veku, údržby, nákladov a ďalších interných a externých faktorov. - **Hnacie dráhové vozidlá radu 742, ktoré sú určené najmä na posun a miestnu obsluhu, boli vyrábané v ČKD Praha koncom 70-tych a začiatkom 80-tých rokov. To znamená, že ich priemerný vek je v súčasnosti viac ako 40 rokov a od výroby majú ubehnutých vyše 1,4 milióna kilometrov. Tieto fakty naznačujú, že ide o zastarané vozidlá, z čoho vyplýva napríklad aj potreba zvýšených záloh HDV na zabezpečenie plnenia prevádzkovej potreby,** - vysvetlil dôvod výberu rušnov Andrej Slávik, riaditeľ sekcie údržby a opráv ŽKV. Vzhľadom na vek a technický stav rušnov neustále stúpajú náklady nielen na ich prevádzku, ale aj údržbu. Pri údržbe a opravách spomenieme aj problematickú dostupnosť nových náhradných dielov a komponentov, ktoré sú navyše stále drahšie. Priamo úmerne sa tieto problémy odzrkadľujú aj na spoľahlivosti HDV, ktorá je, žiaľ, stále problematickejšia. O komforte pre personál pri takýchto starých mašinách ani nemusíme hovoriť, ale aj to je dôvod na zmenu. Potreba investovania do rušnov 742 bola už dlhý čas alarmujúca, a tak rozhodnutie, že sa dostali na modernizáciu ako prvé, bolo jasné.

Prvé prídu už koncom roka

V roku 2021 bola schválená Koncepcia rozvoja parku HDV ZSSK

CARGO na roky 2021-2030, ktorá rieši dlhodobý investičný dlh v oblasti hnacích dráhových vozidiel. Jedným z hlavných bodov tejto koncepcie je obnova - modernizácia HDV určených na posun a miestnu obsluhu, konkrétnie radv 742, resp. 731.

Odborná skupina špecifikovala požiadavky na tento proces a na jar 2022 bola ukončená súťaž na modernizáciu. Výsledkom je podpísaná zmluva s českou akciovou spoločnosťou CZ LOKO.

Táto spoločnosť celkovo zmodernizuje 20 HDV radu 742 s opciou na ďalších 20 kusov - na typ Effishunter 1000M. Prvé 742-ky sú už v Čechách a zmodernizované sa začnú vracať už koncom tohto roku. Do konca roku 2024 bude dodaných dvadsať kusov takmer nových HDV.

Komfort obsluhy aj bezpečnosť

- **Modernizované HDV budú spĺňať všetky požiadavky EÚ, ako aj požiadavky TSI, ktoré si legislatíva vyzaduje. HDV bude vybavené moderným spaľovacím motorom od spoločnosti Caterpillar, ktorý spĺňa emisnú normu EU STAGE IIIA, s výkonom 1 000 kW, vďaka ktorému sa zvýši maximálna rýchlosť HDV na 100 kilometrov za hodinu,** - informoval Ľubomír Kučka, člen predstavenstva a riaditeľ úseku služieb ŽKV.

Rušeň bude vybavený novým generátorom, riadiacim systémom, pomocnými pohonomi, výkonnou elektrodynamickou brzdou, automatickým spriahadlom, novou kabelážou. Z pôvodného HDV v podstate zostane len hlavný rám a podvozky a aj tie prejdú celkovou renováciou. HDV budú spĺňať prísné európske štandardy z pohľadu ergonómie a komfortu obsluhy. Stanovisko na rušni bude vybavené ergonomickými sedačkami, klimatizáciou a kúrením. Nebude chýbať chladnička a mikrovlnka. Osadené budú bezpečnostné sklá, aj protislnnečné fólie. Z pohľadu rušňového personálu sa takto výrazne zvýši komfort obsluhy ako aj ich samotná bezpečnosť.

Všetky HDV budú vybavené viacčlenným riadením a niekoľko z nich aj systémom ETCS Level 2 (European Train Control Sys-



S rušnami 742 sa stretávame pri lokálnej vozbe a na posune. Foto: Matúš DLUGOŠ.
We meet locomotives of the 742 series during the local transport and shunting.



Nové podvozky určené pre modernizované rušne 742 už čakajú na svoju premiéru.
New chassis designed for modernized 742 locomotives are already waiting for their premiere.

tem), čo ešte viac zvýši ich možnosti nasadenia v prevádzke. Modernizované HDV budú schválené na prevádzku na slovenských tratiach, ale aj na trate v Českej republike a Maďarsku.

Ďalšie prínosy investície

V prvom rade sa zvýší spoľahlivosť HDV v prevádzke a následne gárančia zákazníkom na bezproblémovú a spoľahlivú prepravu tovarov. Vďaka zvýšenej spoľahlivosti a efektívite rušňov v prevádzke sa zníži počet objednaných HDV nezávislej trakcie, pričom 20 modernizovaných HDV nahradí približne 30 pôvodných. S tým úzko súvisí aj pokles finančných prostriedkov na udržiavanie prevádzkyschopných HDV asi na 35 až 50 percent. Vďaka použitiu moderných technológií je garantovaná ďalšia výrazná úspora finančných prostriedkov pri spotrebe pohonných hmôt, ako aj ostatných prevádzkových kvapalín. Dôležitým aspektom je aj prínos z pohľadu ekológie a znížovania uhlíkovej stopy a emisií skleníkových plynov. HDV spĺňa emisné normu EU STAGE IIIA, jeho hlučnosť a vibrácie sú nižšie ako pôvodné. Taktiež riziko vzniku ekologickej havárie v prevádzke z dôvodu úniku prevádzkových kvapalín bude výrazne eliminované. Znižením emisií sa firma vyhne budúcomu spoplatňovaniu malusov za neplnenie emisných limitov.

- **Výrazne sa zvýši bezpečnosť a komfort rušňového personálu a som presvedčený o tom, že aj príchod moderných HDV pomôže prilákať nových zamestnancov a pomôže zvýšiť záujem o prácu vo firme,** - zdôraznil Andrej Slávik. A dodal, že verí, že so zmodernizovanými HDV budú všetci spokojní a spoločnosť si uplatní aj zmluvnú opciu na ďalších 20 rušňov. To by prakticky znamenalo kompletnú nahradu pôvodných HDV radu 742 aj 731.

Dana SCHWARTZOVÁ



Rozchod / Gauge	1435 mm
Počet hnacích náprav / Number of drive axles	4
Usporiadanie pojazdu / Wheel arrangement	B0' B0'
Rozmedzie vonkajších teplôt / Range of external temperatures	- 40 až + 40 °C
Maximálny sklon trate / Maximum rail grade	40 %
Minimálny polomer oblúku / Minimum curve radius	80 m
Maximálna dĺžka cez nárazníky / Maximum length over buffers	14 220 mm

Hmotnosť / Weight	70 t
Maximálna prevádzková rýchlosť / Maximum operating velocity	100 km/h
Maximálne zaťaženie na nápravu / Axle load capacity	17,5 t
Prenos výkonu / Power transmission	AC/DC
Typ spaľovacieho motora / Type of combustion engine	CAT 3508C, stage IIIA
Trvalý výkon spaľovacieho motora / Continuous output of combustion engine	1 000 kW
Maximálna ťažná sila / Maximum tractive force	204 kN

First modernised locomotives of the 742 series already at the end of the year

As part of the new concept for the development of the ZSSK CARGO locomotives fleet, the first locomotives of the 742 series are already in the hands of CZ LOKO. On June 9, a contract for the retrofitting of 20 locomotives was signed with the Czech company, which already has experience with the modernisation of this series. The first two locomotives are to be ready within eight months, and the completion of the entire delivery is scheduled for December 2024. By March 2024, ZSSK CARGO may exercise the option to rebuild another 20 locomotives.

Clear decision

As part of the modernisation process, the green light was first given to locomotives of the 742 series, which are most problematic in terms of age, maintenance, costs and other internal and external factors. - **Locomotives of the 742 series, which are mainly designed for shunting and local service operations, were manufactured at ČKD Praha in the late 1970s and early 1980s. This means their average age is currently more than 40 years and they have travelled more than 1.4 million kilometres since they were manufactured. These facts suggest that these are outdated vehicles, which implies, for example, the need for increased locomotive reserves to ensure operational needs are met,** - Andrej Slávik, the Director of the Rolling Stock Maintenance and Repairs Section, explained the reason for the choice of the locomotives.

Due to the age and technical condition of the locomotives, the costs of both their operation and maintenance are constantly increasing. When it comes to maintenance and repairs, we should also mention the problematic availability of new spare parts and components, which are also increasingly expensive. These problems are directly reflected in the reliability of locomotives, which is, unfortunately, more and more problematic. We do not even need to talk about the comfort for the staff with such old engines, but that is also a reason for a change. The need to invest in 742-series locomotives has been alarming for a long time, so the decision to get them retrofitted first was a clear one.

The first ones are to arrive at the end of the year

In 2021, the ZSSK CARGO Locomotives Fleet Development Concept for 2021 to 2030 was approved, which addresses the long-term investment debt in the segment of locomotives. One of the main goals of this concept is the renewal - modernisation of locomotives designed for shunting and local service operations, namely series 742 and 731, respectively.

The expert group specified the requirements for this process, and the tender for modernisation was completed in the spring of 2022. The result is a contract signed with the Czech joint-stock company CZ LOKO.

This company will retrofit a total of 20 locomotives of the 742 series with an option for another 20 locomotives - into the Efishunter 1000M type. The first 742-series locomotives are already in the Czech Republic, and once modernised, they are expected to start returning at the end of this year. By the end of 2024, twenty pieces of almost new locomotives will be delivered.

Ease of operation and safety

- **Modernised locomotives will meet all EU requirements as well as TSI requirements required by legislation. The locomotive will be equipped with a modern combustion engine from Caterpillar that meets the EU STAGE IIIA emission standard with a power output of 1,000 kW, thanks to which the maximum velocity of the locomotive will increase to 100 kilometres per hour,** - informed Lubomír Kučka, Member of the Board of Directors and Director of the Rolling Stock Services Division.

The locomotive will be equipped with a new generator, control system, auxiliary drives, powerful electrodynamic brake, automatic coupler and new wiring. Basically, only the main frame and the bogies will remain from the original locomotive, and these too will undergo a complete renovation. The locomotives will meet strict European standards in terms of ergonomics and attending staff comfort. The locomotive cabin will be equipped with ergonomic seats, airconditioning and heating. There will be a refrigerator and a microwave oven. Safety glass windows and sun protection foils will be installed. From the point of view of the locomotive staff, this will significantly increase the driver's comfort and safety.

All locomotives will be equipped with a multi-unit control system and some of them also with ETCS Level 2 (European Train Control System), which will further increase the possibilities for their deployment in operation. The modernised locomotives will be approved for operation on Slovak railways, but also on railways in the Czech Republic and Hungary.

Further advantages of the investment

First of all, this will increase the reliability of locomotives in operation and subsequently the guarantee of problem-free and reliable carriage of goods for customers. Due to the increased reliability and efficiency of locomotives in operation, the number of independent traction locomotives ordered will decrease, with 20 modernised locomotives replacing approximately 30 original ones. Closely associated with this is a decrease in funds for maintaining operational locomotives to about 35 to 50 per cent. Thanks to the use of sophisticated technologies, further significant savings in the cost of fuel and other operating fluids are guaranteed.

The benefit from the point of view of ecology and reduction of the carbon footprint and greenhouse gas emissions is also an important aspect. The locomotive meets the EU STAGE IIIA emission standard, its noise and vibrations are lower than the original. The risk of an ecological accident in operation due to leakage of operating fluids will also be significantly eliminated. By reducing emissions, the company will avoid future malus charges for non-compliance with emission limits.

- **The safety and comfort of locomotive staff will be significantly enhanced, and I am convinced that the arrival of modern locomotives will also help attract new employees and increase interest in working for the company,** - emphasised Andrej Slávik. And he added he believes that everyone will be satisfied with the modernised locomotives and that the company will also exercise the contract option for another 20 locomotives. This would practically mean complete replacement of the original locomotives of the 742 and 731 series.

6000 vozňov s GPS

Od začiatku tohto roka do konca augusta bolo osadených na vozne vo flote ZSSK CARGO ďalších 1000 monitorovacích zariadení (GPS). Spoločnosť tak celkovo používa monitorovacie zariadenia na 6 000 nákladných voznoch dvadsiatich radov, ktoré nasadzuje v medzinárodnej preprave tovarov.



Aplikácia WMS na monitore. Užívateľ si vie zadefinovať vlastné kontrolné body alebo oblasti pri sledovaní vozňa.

WMS application on the screen. The user can define its own check points or areas by monitoring of the wagon.

ZSSK CARGO sa počtom monitorovaných vozňov a rozsahom využívaných výstupov stáva lídom digitalizácie v SR. Výstupy z monitoringu prostredníctvom užívateľského prostredia Wagon Monitoring System (WMS) sú jedným z nástrojom na efektívne riadenie výkonnosti nákladných vozňov. Vzhľadom

na rozsah procesov a činností, ktoré spoločnosť zabezpečuje, WMS slúži pre zákaznícky servis a zákazníkov, ale aj jednotlivé zložky ako obchod, prevádzka, dispečing, ECM a oprava a údržba železničných koľajových vozidiel.

WMS umožňuje sledovať aktuálnu polohu vozňa, jeho rýchlosť, história pohybu, kilometrické prebehy a nárazy, pri ktorých môže dôjsť k prípadnému poškodeniu vozňa. Užívateľ si tiež vie zadefinovať vlastné kontrolné body, prípadne oblasti - polygóny, pričom systém vygeneruje správu o vstupe monitorovaného vozňa do polygónu a spracováva prehľadné štatistiky za definované obdobie.

Lepšie parametre hospodárenia

Výhody sledovania vozňov sú viaceré: zníženie celkových nákladov na prevádzkovanie nákladných vozňov, efektívnejšie plánovanie ich údržby, skrátenie obehu vozňa a tým jeho lepšie využitie.

Vzhľadom na plánovanú štruktúru vozňov na budúci rok bude mať ZSSK CARGO k 1. 8. 2023 v prevádzke monitorovaných viac ako 60 percent vozňov. Spoločnosť využíva systém monitorovania nákladných vozňov od roku 2019, keď boli nainštalované na vozne prvé jednotky. Od novembra 2019 do augusta 2020 boli jednotky GPS dodané na 5000 vozňov spoločnosti, resp. vozňov, ktoré má v dlhodobom prenájme.

Frekvencia nakládky

Pri výbere vozňov, na ktoré ZSSK CARGO inštalovala meracie jednotky a sleduje ich online, sa zohľadňovalo hľavne ich využitie a frekvencia nakládky. Preto je medzi nimi najviac vysokostenných vozňov radu E (Eas, Eanos, Eamos) ďalej Shimmns, čo sú vozne na prepravu zvitkov ocele, či krytých veľkokapacitných vozňov Habbillns na prepravu paletizovaného tovaru. Ďalšie skupiny tvoria plošinové vozne L (Laas, Lgs), plošinové podvozkové vozne S (Sdgns, Sgns, Spes) a plošinové podvozkové vozne bežnej stavby radu R (Res, Rilns, Rils).

(jj)

6,000 wagons with GPS

From the beginning of this year to the end of August, another 1,000 monitoring devices (GPS) were installed on wagons in the ZSSK CARGO fleet. In total, the company uses monitoring devices on 6,000 wagons of twenty series, which are deployed in the international transport of goods.

Given the number of monitored wagons and the range of outputs used, ZSSK CARGO is becoming the leader in digitisation in the Slovak Republic. Outputs from monitoring through the Wagon Monitoring System (WMS) user environment are one of the tools for the effective management of performance of wagons. Considering the range of processes and activities that the company provides, the WMS serves the needs of the customer service and customers, as well as individual organisational units such as sales, operations, dispatching, ECM, and repair and maintenance of rolling stock.

The WMS allows monitoring the current location of the wagon, its speed, history of movement, mileage, and impacts that may cause possible damage to the wagon. The user can also define its own check points or areas – polygons, while the system generates a report on the entry of the monitored wagon and elaborates clear statistics for the defined period.

Better management parameters

Wagon monitoring has several benefits: reducing the total costs of operation of wagons, more efficient planning of their maintenance, shortening the circulation of a wagon for its better utilisation.

Given the planned structure of wagons for next year, more than 60 percent of the ZSSK CARGO wagons in operation will be monitored as of August 1, 2023. The company has been using the wagon monitoring system since 2019, when the first devices were installed on the wagons. From November 2019 to August 2020, GPS units were delivered for 5,000 ZSSK CARGO wagons, or wagons that it has on a long-term lease.

Loading frequency

When selecting the wagons on which ZSSK CARGO installed the measuring units and which are monitored on-line, account was mainly taken of their utilisation and loading frequency. That is why, most of them are E-series high-sided wagons (Eas, Eanos, Eamos), then Shimmns wagons, which are designed to carry steel coils, and covered large-capacity Habbillns wagons used to carry palletised goods. Other groups consist of flat wagons of the L series (Laas, Lgs), flat bogie wagons of the S series (Sdgns, Sgns, Spes) and flat bogie wagons of regular construction of the R series (Res, Rilns, Rils).

(jj)

Cieľom spoločnosti BTS je zodpovednosť a kvalita poskytovaných služieb

Spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) je v rámci pohraničnej priechodovej stanice Čierna nad Tisou etabliovanou spoločnosťou v oblasti poskytovania služieb prekládky železorudných substrátov, krátkodobého skladovania, prekládky kusových tovarov a poskytovania služieb intermodálnej prekládky v Termináli kombinovanej dopravy Dobrá (TKD).

Od 1. marca 2022 na základe zmluvy o poskytovaní vybraných činností pre Železničnú spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., spoločnosť BTS zabezpečuje v rámci PPS Čierna nad Tisou všetky výkony prekládky. Základným cieľom zmluvy bolo zefektívnenie činnosti v PPS. Súčasťou poskytovania danej služby zo strany BTS sú tiež výkony staničnej dopravnej obsluhy na širokom aj normálnom rozchode.

V období od marca 2022 spoločnosť BTS zaznamenáva výraznú zmenu prepravných tokov, ktorú spôsobil konflikt na Ukrajine. V porovnaní s minulým rokom došlo k podstatnej zmene skladby prekladaných tovarov a tiež objemov dlhodobo realizovanej prekládkovej činnosti. Takmer 90 percent z celkového objemu pripadá na železnú rudu a zvyšné percentá sa delia medzi uhlie, kovy, stavebniny, kusový tovar.

Prekládku sypkých substrátov prioritne vykonávame na dvoch automatizovaných pracoviskách, s ktorými dosahujeme prekládkovú kapacitu na úrovni 4,8 až 5,2 milióna ton v závislosti od druhu prekladaného substrátu. Na pracovisku Východná rampa – Portál, prekladáme na južnej strane rampy kusové tovary (zvitky, brámy, surové železo, valce atď.) a na severnej strane je doplnková

prekládka sypkých substrátov pomocou rýpadiel. Výkony prekládky sa aj napriek zložitej situácii v druhom štvrtroku 2022 vyvýhali optimisticky. Zmena nastala od augusta, keď sme zaregistrovali mierny pokles dobehu záťaže cez pohraničný prechod Čop - Čierna nad Tisou. Za obdobie od marca do septembra BTS zmanipulovala 3,52 mil. ton sypkých substrátov, čo je nárast o 21 percent v porovnameľnom období v roku 2021. V mesiacoch marec a apríl sme dočasne preskladnili tovar v objeme 128 tisíc ton - železorudných substrátov. Vysoký objem uskladnenia sa podarilo dosiahnuť aj zásluhou nového pracoviska Skladovacie plochy STRED, ktoré sme uvedli do prevádzky vo februári. Jeho maximálna kapacita dosahuje 60 tisíc ton v závislosti od druhu tovaru. Od marca BTS zabezpečuje aj obslužný personál na Prečerpávacom komplexe N8/8, kde sa doteraz prečerpávali hlavne ropné produkty, resp. produkty chemického priemyslu. Po prečistení vety v auguste vieme zabezpečiť aj prečerpávanie potravinárskych olejov. V hodnotenom období bolo v Čiernej nad Tisou prečerpaných takmer 79 tisíc ton ropných produktov z normálneho na široký rozchod.

V oblasti intermodálnej prepravy sme v TKD Dobrá na začiatku roka mesačne zmanipulovali v priemere 200 intermodálnych jednotiek. Od mesiaca marec sa tieto objemy začali navyšovať a v mesiacoch júl, august to bolo v priemere už 1300 jednotiek. Okrem intermodálnych jednotiek sme v TKD Dobrá rozšírili prekládku o komodity ako oceľové plechy, zvitky, surové železo, ferozlitiny a kaolín. V súčasnosti v areáli TKD realizujeme aj prekládku agroproudov, konkrétnie kukurice a jačmeňa.

Spoločnosť BTS pripravuje projekty pre zabezpečenie požiadaviek zákazníkov na prekládku zvýšeného objemu agroproudov s cieľom vybudovania samostatného celoročného pracoviska a tiež umožnenie prekládky obilní mobilnými zariadeniami. Rozšírenie prekládkových činností a zvýšené požiadavky na prekládku si vyžiadali aj ich personálne zabezpečenie. BTS má dnes 263 zamestnancov, z čoho 152 patrí pod prevádzkový úsek.

Nový úsek logistiky a dopravy vytvorený v rámci BTS zabezpečuje dopravnú obsluhu našich prekládkových pracovísk s troma posunujúcimi zálohami na normálnom rozchode a s troma na širokom rozchode. Tieto výkony realizuje v spolupráci so spoločnosťou LOKORAIL, ktorá poskytuje posunujúce rušne s obsluhou. Celý úsek má aktuálne 94 zamestnancov. Pod nový úsek bolo zároveň zaradené pracovisko nákladnej železničnej dopravy (NŽD) v Spišskej Novej Vsi.



Sprava Attila Miklós – prevádzkový riaditeľ a Loránt Palko - riaditeľ logistiky a dopravy BTS.

From right to left: Attila Miklós – Operations Director and Loránt Palko – Logistics and Transport Director, BTS.



V dôsledku zmeny tovarových tokov a prípravy na zimnú sezónu aktuálne riešime nové nastavenie systému dopravnej obsluhy podľa požiadaviek prevádzky. Ide hľavne o navýšenie počtu posunujúcich záloh, ktorý nám zabezpečí plynulosť staničného posunu. Zo skúsenosti v oblasti správy a údržby hnacích koľajových vozidiel na pracovisku NŽD si naša spoločnosť uvedomuje potrebu riešenia ich obnovy aj v Čiernej nad Tisou. Riešením je nákup nových HKV, resp. modernizácia aktuálneho parku.

Zodpovedný prístup našej spoločnosti a podpora akcionárov - spoločnosti BUDAMAR LOGISTICS, a. s., a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., nám umožňuje poskytovanie kvalitných služieb zákazníkom aj v čase meniacich sa trhových podmienok a tovarových tokov. Tento cieľ ostáva naďalej našou hlavnou prioritou.

Ing. Attila MIKLÓS
prevádzkový riaditeľ

Ing. Loránt PALKO
riaditeľ logistiky a dopravy
BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s.



Zamestnanci na pracovisku Východná rampa Portálu.

Employees at the East Ramp – Gantry Crane.

BTS aims for accountability and quality of provided services

BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s. (BTS) is a company established at the border crossing station Čierna nad Tisou in the field of provision of transshipment services for iron ore substrates, short-term storage, transshipment of piece goods and provision of intermodal transshipment services at the Dobrá Combined Transport Terminal (CTT).

Based on the contract for the provision of selected activities to Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., BTS has been providing from 1 March 2022 all transshipment services within the Border Crossing Station (BCS) Čierna nad Tisou. The main goal of the contract was to streamline the activities at this BCS. The provision of the given service by BTS also includes performing station shunting operations both on broad-gauge and normal-gauge tracks.

Since March 2022, BTS has seen a significant change in the transport flows caused by the conflict in Ukraine. Compared to the previous year, there has been a significant change in the mix of transshipped goods, as well as in the long-term volumes of performed transshipment activity. Nearly 90 percent of the total volume goes to iron ore and the remaining portion is split among coal, metals, construction materials and piece goods.

The transshipment of bulk substrates is a priority at the two automated workplaces where we achieve a transshipment capacity of 4.8 to 5.2 million tons, depending on the type of the transshipped substrate. At the East Ramp – Gantry Crane workplace, we transship piece goods (coils, slabs, crude iron, rolls, etc.) on the south side and on the north side there is a supplementary transshipment of bulk substrates using excavators.

Despite difficult situation, the performance of transshipment activities developed optimistically in the second quarter of 2022. A change has occurred later in August when we saw a slight decline in the shipment volumes via the Chop - Čierna nad Tisou border crossing. In the March-September period, BTS transloaded 3.52 million tons of bulk substrates, up 21 percent over the comparable period of 2021. In the months of March and April, we temporarily stored goods totalling 128 000 tons – iron ore substrates. It was possible to achieve this high storage volume also thanks to the new Storage Areas – CENTRE

workplace, which we put into operation in February. Its maximum capacity reaches 60 thousand tons depending on the type of goods. Since March, BTS has been also providing service personnel at the N8/8 Pumping Station where until now those were mostly petroleum products or chemical industry's products that were pumped. After cleaning the branch in August, we are able to provide pumping of food oils as well. During the evaluated period, almost 79 000 tons of petroleum products were pumped from normal-gauge to broad-gauge wagons in Čierna nad Tisou.

In the field of intermodal transport, we were handling an average of 200 intermodal units per month in CTT Dobrá at the beginning of the year. From March onwards, these volumes started to go up and in July and August they reached 1 300 intermodal units on average. In addition to intermodal units, we have expanded the transshipment at CTT Dobrá to include commodities such as sheet steel, coils, crude iron, ferroalloys and kaolin. Presently, we are also transshipping agricultural products at the CTT site, namely corn and barley.

BTS is currently developing projects to address customer requirements for the transshipment of higher volumes of agricultural products aimed at building a separate, all-year workplace and also to enable transshipment of grain by mobile equipment. The expansion of transshipment activities and higher transshipment requirements have necessitated staffing. Today, BTS has 263 employees, of whom 152 work at the Operations Division.

The new Logistics and Transport Division created within BTS provides shunting operations at our transshipment workplaces with three shunting reserves on normal gauge and three on broad gauge. These activities are performed in cooperation with LOKORAIL, which provides shunting locomotives with operating personnel.

Ing. Attila MIKLÓS
Operations Director

Ing. Loránt PALKO
Logistics and Transport Director
BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s.



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



Tichých vozňov bude viac

Európska výkonná agentúra pre klímu, infraštruktúru a životné prostredie (CINEA) v júni s veľmi dobrým hodnotením schválila žiadosť o poskytnutie príspevku pre ZSSK CARGO na prestrojenie ďalších 2819 nákladných vozňov brzdovými klátikmi LL v celkovej výške 704 750 eur. Aktuálne prebieha s Európskou komisiou príprava na podpísanie Dohody o grante, zmluva bude podpísaná v októbri.



ZSSK CARGO podala žiadosť o grant z programu CEF na prestrojenie nákladných vozňov tichými brzdovými klátikmi ešte v januári tohto roka. Z dôvodu splnenia zákonných podmienok týkajúcich sa znižovania hluku, ktoré už platia v Nemecku a vo Švajčiarsku a od nového grafikonu v roku 2024 aj na sieti ŽSR a v celej EÚ, úsek služieb ŽKV postupne zabezpečuje prestrojenie všetkých určených nákladných vozňov. Cieľom ZSSK CARGO je udržať nasadenie vozňov na trhu a pokryť medzinárodné prepravy na „tichšie trate“ tak, ako ich definujú technické špecifikácie interoperability (TSI) Hluk.

Od konca apríla 2019 do konca októbra 2021 už pritom ZSSK CARGO prestrojila 2050 nákladných vozňov LL-klátikmi. V rámci programu CEF, z výzvy uverejnenej v roku 2019, spoločnosť získala dotáciu 512 500 eur. Zabezpečila tak prevádzkovanie svojich vozňov na nemeckej a švajčiarskej infraštruktúre, respektívne od roku 2024 na všetkých „tichších tratiach“ na železniciach EÚ.

V Nemecku od konca roku 2020 platí zákaz prevádzkovať hlučné vozne. Okrem toho sú postupne v platnosti nové TSI Hluk, na základe ktorých každý členský štát zadefinuje tichšie trate. Je to časť železničnej infraštruktúry s minimálnou dĺžkou 20 kilomet-



rov, na ktorej je priemerný denný počet nákladných vlakov prevádzkovaných v noci vyšší ako dvanásť. Od 8. decembra 2024 sa nákladné vozne vybavené brzdovými klátikmi zo sivej liatiny nesmú prevádzkovať na tichších tratiach. K najúčinnejším spôsobom zmierňovania hluku zo železničnej dopravy patrí prestrojenie existujúcich nákladných vozňov kompozitnými brzdovými klátikmi. Týmto technickým riešením sa hluk zo železničnej dopravy znižuje až o 10 decibelov.

(II)

Prestrojené vozne budú označené nálepkom:

Retrofitted wagons will be marked with the following sticker:



Spolufinancovaný
Európskou úniou

There will be more silent wagons

In June, the European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) approved with a very good rating ZSSK CARGO's application for a grant towards the retrofitting of another 2,819 freight wagons with LL type brake blocks in the total amount of EUR 704,750. Preparations for signing the Grant Agreement are currently underway with the European Commission, the contract will be signed in October.

As early as January this year, ZSSK CARGO submitted an application for a grant from the CEF program to retrofit wagons with silent brake blocks. Due to the fulfilment of the legal requirements for noise reduction, which already apply in Germany and Switzerland and will also apply on the ŽSR network and throughout the EU from 2024, when the new timetable comes into force, the Rolling Stock Services Division is gradually ensuring the retrofitting of all designated wagons. ZSSK CARGO's goal is to maintain the deployment of wagons on the market and to cover international transport on "more silent tracks" as defined by the technical specifications for interoperability (TSI) Noise.

From the end of April 2019 to the end of October 2021, ZSSK CARGO already retrofitted 2,050 wagons with LL brake blocks. As part of the CEF program, the company received a subsidy of EUR 512,500 from the call published in 2019. It has thus ensured the operation of its wagons on German and Swiss infrastructure, respectively on all "more silent tracks" of the EU railways from 2024.

A ban on operating noisy wagons has been in effect in Germany since the end of 2020. In addition, new TSI Noise are gradually coming into force, on the basis of which each Member State shall define more silent tracks. It is a part of railway infrastructure with a minimum length of 20 kilometres on which the average daily number of freight trains run at night is more than twelve. From 8 December 2024, wagons equipped with grey cast iron brake blocks may not be operated on more silent tracks. The most efficient way to reduce noise in rail transport is to retrofit the existing wagons with composite brake blocks. This technical solution lowers the rail noise by up to 10 dB.

(II)

Aktuálne podmienky na trhu nájmov vozňov prajú krátkodobému plánovaniu



Pred rokom v júli podpísala ZSSK CARGO dodatok k pôvodnej zmluve so spoločnosťou Cargo Wagon z roku 2015 o prenájme nákladných vozňov. V dodatku si poistila prenájom 6000 vozňov na šesť rokov v období 2023-2029. Prínosom tohto kroku je väčšia flexibilita pri prenájme vozňov v ďalších rokoch i úspora nákladov. V rokoch 2021 až 2023 ZSSK CARGO vráti prenájmateľovi 1400 vozňov z dlhodobého prenájmu. Na aktuálny stav spolupráce s prenájmateľom nákladných vozňov sa pýtame riaditeľa sekcie technicko-technologickej prípravy prevádzky ZSSK CARGO Miroslava Buca.

Koľko vozňov už ZSSK CARGO od minulého roka vrátila z nájmu prenájmateľovi a o ktoré rady ide?

Dodatkom číslo 11 k Zmluve o odplatom prevode hnutelného majetku a následnom spätnom nájme dopravných prostriedkov (SLBA) sme ak-

tivovali proces optimalizácie vozňového parku. V rámci neho sú okrem iného definované aj úlohy spojené s vracaním určených vozňov z nájmu. Plán bol rozdelený na tri etapy - roky 2021, 2022 a do 31. 7. 2023. Celkovo ide o 1 400 vozňov, ktoré sme sa zaviazali vrátiť. Máme dve skupiny vozňov, pričom v prvej sú vozne, ktoré vraciame pri ukončení platnosti revíznej opravy a v druhej vozne, ktoré vraciame v konkrétnom termíne tak, aby bolo naplnená očakávaná úspora na nájomnom. V roku 2021 sme postupne ukončili nájom všetkých naplánovaných 208 vozňov. V roku 2022 plánujeme vrátiť 391 vozňov. Priebežný stav ku koncu septembra bol 290 vozňov. V roku 2023 v zmysle harmonogramu vrátime najväčšiu skupinu 817 vozňov. V rámci tohto optimalizačného procesu sme ukončili nájom celých radov vozňov Sampp, Uaaikks a Zas. Prípadné objednávky na konkrétné prepravy riešime vozňovou výpomocou, prípadne spotovými nájmami.

Vplyvom vojny na Ukrajine sa z vozňov, ktoré doteraz neboli vyhľadávané, stali zo dňa na deň nedostatkové. Bola ZSSK CARGO poistená na takúto zmenu? Ako to ovplyvní dlhodobý prenájom vozňov z Cargo Wagon?

Sme toho názoru, že žiadnen dopravca neboli pripravený na vojnový konflikt v Európe a jeho vplyv na objem, zloženie a smerovanie prepravných prúdov. Aktuálny stav nestálostí trhu umožňuje hlavne krátkodobé plánovanie, čo pre nás v oblasti zabezpečovania vozňov znamená využívať



ZSSK CARGO si poistila prenájom 6000 vozňov na šesť rokov v období rokov 2023-2029. Foto: Viktor ŠESTÁK
ZSSK CARGO has ensured the lease of 6,000 wagons for six years from 2023 to 2029.

už vyšie spomínaný nástroj vozňovej výpomoci, ale tiež spotové nájmy vozňov. Štruktúra vozňov od augusta 2023 bude zmenená tak, že niektoré rady úplne vypadnú, pričom spomínaný dodatok číslo 11 nám umožňuje uplatniť na časť parku opciu. Flexibilita dodatku je rozšírená na opačnej strane o možnosť vrátenia časti vozňov počas ďalšej doby nájmu. Nadalej budú v našej flotile najpočetnejšie zastúpené vysokostenné vozne, ktoré sú aj praxou overené ako univerzálne vozne.

Aké sú výhody dlhodobého nájmu nákladných vozňov? A aké nevýhody, na druhej strane, môže priniesť?

Výhodou dlhodobých nájmov vozňov je stabilita vozňového parku umožňujúca dlhodobé plánovanie prepravy strategických tovarov, finančných nákladov, udržby. Zároveň dlhodobý nájom umožňuje aktuálne „prebytky“ vozov využiť na ďalší podnájom. Nevýhody dlhodobého nájmu sa objavia práve pri neočakávaných zmenách ako je aktuálny vojnový konflikt, prípadne zmena technológie vykládky a podobne. Preto je dôležité mať aj pri dlhodobom kontrakte možnosť korekcií štruktúry a počtu vozňov podobne, ako to má ZSSK CARGO v dodatku 11 zmluvy s Cargo Wagon. V súčasnosti pri krátkodobých kontraktach „karty rozdávajú“ prenajímateľia. Sme však toho názoru, že tento biznis je beh na dlhé trate, preto preferujeme win-win riešenia.

Ladislav JANDOŠEK

ZÁKAZNÍCKE CENTRUM CUSTOMER CENTRE

PONDELOK - NEDEĽA
MONDAY - SUNDAY

06:00 - 22:00

+421 55 229 5513

+421 55 229 5519

INFOSERVIS@ZSCARGO.SK



Current conditions on the wagon leasing market facilitate short-term planning

A year ago in July, ZSSK CARGO signed an amendment to the original 2015 Wagon Lease Agreement with Cargo Wagon. The amendment was signed to ensure the lease of 6,000 wagons for six years from 2023 to 2029. The benefit of this step is greater flexibility when leasing wagons in the following years and cost savings. Between 2021 and 2023, ZSSK CARGO will return 1,400 wagons under long-term lease to the lessee. We have asked Miroslav Buc, the Director of the Technical and Technological Preparation of Operations Section at ZSSK CARGO, about the current state of cooperation with the lessee of wagons.

How many wagons has ZSSK CARGO transferred back to the lessee since last year and which series of wagons are concerned?

By entering into Amendment 11 to the Agreement on the Transfer for a Consideration of Movable Property and Subsequent Leaseback of Rolling Stock (SLBA), we have activated the process of optimising the wagon fleet. Among other things, it also defines the tasks connected with the return of designated leased wagons. The plan was divided into three stages – the years 2021 and 2022, and the third one ending on July 31, 2023. In total, there are 1,400 wagons that we have undertaken to return. We have two groups of wagons, in the first of which there are wagons we shall return when the revision repair expires and the other includes wagons we shall return on specific dates so that the expected rent savings are met. In 2021, we gradually ended the lease of all the planned 208 wagons. In 2022, we plan to return 391 wagons. The interim balance at the end of July was 232. In 2023, according to the time schedule, we will return the largest group of 817 wagons. As part of this optimisation process, we ended the lease of the entire Sammp, Uuaikks and Zas wagon series. Any specific transport orders are handled through wagon assistance.

As a result of the war in Ukraine, wagons that have not been sought after until now have become scarce from day to day. Was ZSSK CARGO insured for such a change? How will this affect the long-term lease of wagons from Cargo Wagon?

We are of the opinion that no carrier was prepared for the war conflict in Europe and its impact on the volume, composition and direction of traffic flows. The current state of market instability mainly allows short-term planning, which means to us that as regards securing wagons, we have to use not only the above-mentioned wagon assistance, but also spot rentals of wagons. From August 2023 the structure of wagons will change in such a way that some series will be excluded completely, while the aforementioned Amendment 11 allows us to exercise an option on part of the fleet. On the other hand, the flexibility of the amendment is extended to include the possibility of returning part of the wagons during the next lease period. High-sided wagons, which are proved by practice as universal wagons, will still be most numerous in our fleet.

What are the advantages of long-term lease of wagons? And what disadvantages can it bring on the other hand?

The advantage of long-term wagon leases is the stability of the wagon fleet, which enables the long-term planning of the transport of strategic goods, financial costs, and maintenance. At the same time, a long-term lease allows the current “surplus” of wagons to be used for further subleasing. Disadvantages of a long-term lease appear precisely in the event of unexpected changes, such as the current war conflict, or a change in unloading technology, etc. Therefore, it is important that even a long-term contract allow for the possibility of changing the structure and number of wagons, just as ZSSK CARGO is allowed to do under Amendment 11.

Ladislav JANDOŠEK



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 SABÓ
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