

BUSINESS



**Výrobné podniky zohľadňujú vplyv na životné prostredie
Manufacturing companies behave responsibly towards the environment**

**Piata automobilika ráta so železnicou
The fifth car manufacturer counts on the railway**

**Inovatívna preprava rudy
Inovative ore transport**

Editoriál / Editorial



Vážení obchodní partneri,

ked' sa späťne pozriem na obdobie, v ktorom sa ZSSK CARGO musela pripravovať na kontraktáciu obchodných prípadov na rok 2023, prichádza mi na um slovo neistota. Presnejšie – neistota podmienok, z ktorých sme mohli vychádzať. Pre stanovenie zodpovednej obchodnej a cenovej politiky potrebujeme poznáť okrem iného hodnoty vstupných nákladov. A práve to bol problém. Rok 2022 bol v oblasti vývoja cien klúčových komodít ako trakčné médiá taký turbulentný, že ešte ani v čase, keď v iné

roky už prebieha uzatváranie zmlúv na prepravy, nebolo zrejmé, za akú cenu budú dopravcovia nakupovať od manažéra infraštruktúry trakčnú elektrickú energiu, na akej úrovni sa bude pohybovať cena trakčnej nafthy, ba ani systém spoplatnenia železničnej dopravnej cesty.

Cena trakčnej elektrickej energie sa pohybovala vo výškach, ktoré by mohli byť pre železničný sektor priam likvidačné. Jej dodávateľia neboľi ochotní sa voči manažérovi infraštruktúry zmluvne zaviazať k nejakej pevne stanovenej čiastke počas celého kalendárneho roka. Štát v závere roka deklaroval jej zastropovanie, vtedy ešte bez konkrétnego číselného vyjadrenia, čo okolité krajinu mali zabezpečené už skôr. Vážne sme sa museli zaoberať myšlienou, dovtedy nebývalou, že ceny elektriny budú počas roka premenlivé a bude treba nájsť riešenie pre možnosť zavedenia dohôd o cene, ktoré sa budú môcť v určitých časových intervaloch meniť v závislosti na cenách trakčnej energie.

Spoplatnenie infraštruktúry bolo ďalšou veľkou neznámou. Pripravoval sa nový systém spoplatnenia, ktorý by už nepoznal zaužívané poskytovanie zliav, pracoval by s novými kategóriami vlakov a podobne. Avšak rovnako neboli verejnené žiadne konkrétné a definitívne informácie. Nakoniec bolo na prelome rokov oznámené, že systém spoplatnenia pokračuje v nezmenenej forme, no len do 31. marca 2023. Ale čo ďalej? Ako nastaviť ceny a zmluvné dokumenty pre zákazníkov na rok 2023? Nastalo obdobie modelovania rôznych podmienok uzatvárania zmlúv a ich dopadov jednako na našu spoločnosť, jednak na zákazníkov. A za danej situácii sme navyše stále nemohli vylúčiť riziko ukončenia poskytovania služby jednotlivým vozňovým zásielok.

Dnes už nastavenie cenovej politiky, ako aj systém kontraktácie prepráv poznáme. Rodil sa v ťažkých podmienkach, je neobvyklý, administratívne náročný a prináša určité riziká obidvom zmluvným stranám. Napriek tomu verím, že tento mimoriadne ťažký rok dokážeme ustáť aj my ako dopravca, aj vy, naši obchodní partneri.

Miroslav LUPTÁK
riaditeľ sekcie podpory predaja a marketingu

Dear business partners,

when I look back at the period in which ZSSK CARGO had to prepare for the contracting of business cases for 2023, the word uncertainty comes to my mind. More precisely – the uncertainty of the conditions from which we could start. To set a responsible business and pricing policy, we need to know, among other things, the values of input costs. And that was the problem. In terms of the price development of key commodities, the year 2022 was so turbulent that even at the time when in other years contracts of carriage were already being concluded, it was not clear at what price carriers would purchase traction electricity from the infrastructure manager, what the traction diesel price level or even the rail infrastructure charging system would be.

The price of traction electricity was fluctuating at levels that could downright decimate the railway sector. Its suppliers were not willing to conclude a fixed price contract with the infrastructure manager during the entire calendar year. At the end of the year the state declared the price ceiling, at that time without a specific numerical expression, which the surrounding countries had already done. We had to seriously deal with the idea, unprecedented until then, that electricity prices would be variable during the year and a solution would have to be found for the possibility of introducing price agreements that might change at certain time intervals, depending on traction energy prices.

Infrastructure charging was another big unknown. A new charging system was being prepared that would no longer recognise the customary provision of discounts, would work with new categories of trains, etc. However, no specific and definitive information was published either. Finally, at the turn of the year, it was announced that the charging system would continue in its unchanged form, but only until 31 March 2023. But what then? How to set prices and contract documents for customers for 2023? Then came the period of modelling various conditions for concluding contracts and their impact on both our company and customers. And in the given situation, we still could not rule out the risk of termination of the service of single wagonload shipments.

Today, we already know the set pricing policy as well as the transport contracting system. It was born in difficult conditions, it is unusual, administratively demanding and brings certain risks to both contracting parties. Nevertheless, I believe that we, as a carrier, and you, our business partners, will be able to cope with this extremely difficult year.

Miroslav LUPTÁK
Director of Sales Support and Marketing Section

Tlak pri zmenách v komoditnej štruktúre sme zvládli

We have coped with the strain of changes in the commodity structure and transport flows

4

Dohody o cene s platnosťou na tri mesiace

Pricing agreements valid for three months

6

Jednotlivky ako ohrozený systém prepravy tovaru

Single wagonload shipments as an endangered goods transport system

8

Stále viac výrobných podnikov sa snaží správať zodpovedne voči životnému prostrediu

More and more manufacturing companies try to behave responsibly towards the environment

10

Logistický reťazec piatej automobilky ráta so železnicou

The logistics chain of the fifth car manufacturer counts on the railway

12

Alternatívne dodávky dreva

Alternative timber supplies

13

14

Cesta kaolinu z Ukrajiny do Egypta

The transport of kaolin from Ukraine to Egypt

16

Inovatívna preprava rudy

Innovative ore transport

18

Prelomový rok pre BTS

A breakthrough year for BTS

20

22

Segment opráv a údržby ŽKV sa osamostatňuje

The rolling stock repair and maintenance segment is to be spun off

24

Traktory na koľajniciach

Tractors on rails

25

Prvé lastovičky na trati už od marca

The first swallows on the rail since March

26

Moderné sústruženie zvyšuje kvalitu a rýchlosť opráv

Modern lathing increases the quality and speed of repairs

27



Tlak pri zmenách v komoditnej štruktúre sme zvládli

O hospodárskej kondícii ZSSK CARGO i vyhliadkach na tento rok sme sa rozprávali s predsedom predstavenstva a generálnym riaditeľom spoločnosti Romanom Gonom.

Ako by ste zhodnotili rok 2022? Podarilo sa ZSSK CARGO naplniť plán objemu prepráv a tržieb?

Vlaňajší rok aj napriek všetkým nepriaznivým okolnostiam hodnotíme kladne. Nesplnenie plánovaného objemu čiastočne nahradili tržby získané zmenami v komoditnej štruktúre a v prepravných prúdoch. Podarilo sa tak udržať úroveň tržieb na plánovaných číslach, čo malo pozitívny vplyv na celkové hospodárenie za rok 2022, ktoré už dva roky po sebe je ziskové. Z mnohých pohľadov to bol ale náročný rok. Kým počas jeho prvých týždňov ešte odznievali pandemické opatrenia, tak tie ďalšie naznačovali, že svítia v preprave tovarov na lepšie časy a intenzívne sa hovorilo aj o väčšej podpore železnice zo strany štátu. Žiaľ, vojna na Ukrajine zvrátila tieto predpoklady a priniesla nepredvídané zmeny prepravných prúdov, tovarových tokov, ale zároveň aj obrovský nárast cien energií, neistotu a potrebu operatívnych riešení.

ZSSK CARGO pôsobí na liberalizovanom trhu, kde vládne ostrá konkurenčia, a tak investície s dôrazom na kvalitne poskytované služby sú nevyhnutnosťou. Ako sa vám darilo v tejto oblasti?

Kvôli neistote na strane prepráv a výrazne rastúcim úrokovým sadzbám bol negatívne ovplyvnený investičný program a niektoré akcie sa presunuli. Mnohé investície sa však aj napriek ľažkostiam podarilo zrealizovať. Spomieniem napríklad zefektívnenie prekládky v Čiernej nad Tisou, nákup nového kolosústruhu, modernizáciu rušňov radu 742. Na veľké a rozsiahle modernizácie sice firma nemá prostriedky, ale verím, že aj po menších krokoch dosiahneme postupne významné výsledky. Od 1. marca 2023 sme nasadili dve zmodernizované HDV radu 742 na prepravné výkony. Ide prakticky o nové moderné HDV, ďalšie postupne pribudnú do konca tohto roka. Plán rozvoja HDV sme aktualizovali a postupujeme podľa neho. Musíme sa totiž prispôsobiť postupu prác na modernizácii koridoru a prepojenia napájacej sústavy na striedavú trakciu. Či nám to vyhovuje alebo nie. Ak máme zabezpečiť prepravné toky, potrebujeme na to zodpovedajúci park HDV. Keď sa v roku 2025, čo je naozaj blízko, prepne v uzle Žilina sústava na striedavú, ZSSK CARGO bude musieť byť pripravená. Takže podľa plánu sa chystáme čoskoro napríklad aj na obstaranie viacsystémových rušňov.

V ZSSK CARGO sa pripravujú významné zmeny, úsek služieb ŽKV sa má v priebehu roka odčleniť do dcérskej akciovky. Čo sa očakáva od tejto zmeny?

V marci 2022 schválilo predstavenstvo ZSSK CARGO projekt odčlenenia údržby a opráv železničných koľajových vozidiel, ktorý vychádza zo strategických dokumentov schválených v predchádzajúcich rokoch a v novembri 2022 ho schválilo ministerstvo dopravy. Cieľom je vznik novej dcérskej spoločnosti Depo Services, ktorá bude efektívnejšia, schopná pružnejšie reagovať na zmeny na trhu s cieľom poskytovať čo najlepšie služby všetkým zákazníkom, pričom ZSSK CARGO bude jej stopercentným vlastníkom. Jednoznačne od tohto kroku očakávame vyššiu kvalitu údržby a opráv koľajových vozidiel – rušňov a vozňov. Odčlenenie prinesie výhody aj materskej firme, najmä zlepšenie riadenia nákladov na údržbu a opravy ŽKV. Vyčlenenie oprávnenstva je cestou, ako udržať konkurencieschopnosť voči prepravcom na Slovensku i v zahraničí.

V ktorej oblasti vidíte najväčšiu príležitosť na rast spoločnosti v blízkom období?

V súvislosti s prepravami pre hutnícky priemysel ZSSK CARGO reflektovala na požiadavku českých oceliarov na obstaranie nových vozňov, kompatibilných s inovatívou technológiou vykládky. Táto zmena uvoľní významný počet vysokostenných vozňov, ktoré spoločnosť plánuje využiť na doplnenie kapacít pre prepravy uhlia, dreva, šrotu, prípadne iných komodít. Positívny posun nastáva aj ohľadom posilňovania kapacít parku rušňov. Situácia na Ukrajine priniesla nové prepravy, v niektorých prípadoch také, ktoré sa štandardne po železnici neprepravovali. Tomu sme museli s naším spoločným podnikom BTS prispôsobiť a rozšíriť prekládkové kapacity v Čiernej nad Tisou a vybudovať nové. Zároveň sme sprevádzkovali linku na prečerpávanie jedlých olejov. V týchto projektoch plánujeme pokračovať.

Kritika na stav železníc na Slovensku sa v prvých mesiacoch tohto roka stupňuje. Čo považujete vo vzťahu k štátnej dopravnej politike za dôležité?

Za kľúčové považujeme v prvom rade záujem akcionára, teda ministerstva dopravy, respektíve štátu o fungovanie nielen železničnej nákladnej dopravy, ale železnice ako takej. Ako dopravca, ktorý chce byť kvalitným partnerom pre svojich zákazníkov, musíme nielen skvalitňovať svoje služby, ale aj rozširovať ich rozsah. Zákazníci nevyžadujú len konkurencieschopnú cenu, ale aj ďalšie ukazovatele kvality, ako nepretržitosť, bezpečnosť, plynulosť, spôsobilosť, časovú presnosť, rýchlosť a podobne. Okrem zefektívňovania prepráv, napríklad pri jednotlivých vozňových zásielkach a transformácie našej spoločnosti, by sme preto potrebovali vážnu odbornú diskusiu o dôležitosti štátnych programov rekonštrukcie a modernizácie slovenskej železničnej infraštruktúry a verejnej podpory ekologickej prepravy tovarov po železnici. Stav železničnej infraštruktúry na Slovensku je prekážkou pri rozvoji prepráv. Časté a rozsiahle výluky, pomalé jazdy, plánovanie obchádzkových trás znamenajú komplikácie v doprave, čo zákazníci vnímajú negatívne a dôsledok je, že je nielen ľažké získať nové prepravy, ale udržať aj existujúce.

Ďakujeme za rozhovor.
Dana SCHWARTZOVÁ



We have coped with the strain of changes in the commodity structure and transport flows

We have interviewed Roman Gono, the Chairman of the Board of Directors and CEO, about the economic condition of ZSSK CARGO and the prospects for this year.



How would you evaluate the year 2022? Did ZSSK CARGO manage to fulfil its transport volume and revenues plan?

Despite all the unfavourable circumstances, we assess last year positively. The non-fulfilment of the planned transport volume was partly offset by revenues attributable to changes in the commodity structure and transport flows. Thus, it was possible to maintain the revenue amount as planned, which had a positive effect on the overall economy for 2022 and was therefore profitable for 2 years in a row. But it was a challenging year in many ways. While the impacts of the pandemic measures were still reverberating during the first weeks, the next weeks indicated that better times were dawning for the transport of goods, and there were also intense discussions about greater support for the railways from the state. Unfortunately, the war in Ukraine reversed these assumptions and brought about unforeseen changes in traffic flows and in the flows of goods, as well as a huge increase in energy prices, uncertainty, and the need for operative solutions.

ZSSK CARGO operates on a liberalised market where fierce competition reigns, so investments with an emphasis on high-quality services are a must. How did you succeed in this area?

Due to uncertainty in shipments and rising interest rates, the capital expenditure plan was negatively affected, and some projects had to be put off. However, despite the difficulties, many investments were realised. I will mention, for example, the streamlining of transhipment operations in Čierna nad Tisou, the purchase of a new wheelset lathe, the modernisation of Series 742 locomotives. Although the company does not have enough funds for large and extensive modernisation projects, I believe that we will gradually achieve significant results even by taking small steps. Since 1 March, we have deployed two retrofitted Series 742 locomotives for transport services (these are practically new modern locomotives), with further locomotives being gradually put into service by the end of this year. We have updated the locomotives development plan and are proceeding according to it. We have to adapt to the progress in works on the modernisation of the corridor and the connection of the power supply system to AC traction. Whether we want to or not. If we are to ensure transport flows, we need a corresponding locomotives fleet. When in 2025, which is really close, the Žilina traffic node system switches to AC traction, ZSSK CARGO will have to be ready. So, according to the plan, we are soon going to procure multi-system locomotives, for example.

Significant changes are being prepared at ZSSK CARGO, the Rolling Stock Services Division is to be spun off to be incorporated into a

subsidiary joint-stock company during the year. What is expected from this change?

In March 2022, the board of directors of ZSSK CARGO approved the project of spin-off of rolling stock maintenance and repairs, which is based on strategic documents approved in previous years and was approved by the Ministry of Transport in November 2022. The goal is the creation of a new subsidiary styled Depo Services, which will be more efficient, able to respond more flexibly to changes in the market in order to provide the best possible services to all customers, while ZSSK CARGO will be its 100% shareholder. We clearly expect this step to bring a higher quality of maintenance of rolling stock – locomotives and wagons. The spin-off will also bring benefits to the parent company, especially improving the management of rolling stock maintenance and repair costs. The creation of separate repair services is the only way to maintain competitiveness against carriers both in Slovakia and abroad.

In which area do you see the greatest opportunity for the company's growth in the near future?

In connection with metallurgical shipments, ZSSK CARGO responded to the request of the Czech steelworks for procuring new wagons compatible with innovative unloading technology. This change will free up a significant number of high-wall wagons which the company plans to use to increase the capacities for transporting coal, timber, scrap, or other commodities. A positive change was also made to strengthen the locomotive fleet capacities. The situation in Ukraine brought new shipments, some of which had not been normally transported by rail. As a result, together with our subsidiary BTS, we had to adapt and expand transshipment capacities in Čierna nad Tisou and build new ones. At the same time, we commissioned a line for pumping edible oils. We plan to continue these projects.

Criticism of the condition of railways in Slovakia is growing stronger in the first months of this year. What do you consider essential in relation to the state transport policy?

First of all, we consider the interest of the shareholder, i.e. the Ministry of Transport, or the state, to be essential for the functioning of not only rail freight transport, but the railways as such. Being a carrier that wants to be a partner providing quality to its customers, we must not only improve our services, but also expand their scope. Customers demand not only a competitive price, but also other quality parameters, such as continuous, safe, and smooth operations, reliability, punctuality, promptness, etc.

In addition to making transport more efficient, e.g. through single wagonload shipments and the transformation of our company, we would therefore also need a serious professional discussion about the importance of state programs for the reconstruction and modernisation of Slovak rail infrastructure and public support for the ecological carriage of goods by rail. The condition of Slovak rail infrastructure is an obstacle to the development of transport. Frequent and extensive road closures, slow travelling and planned detours cause complications in traffic, which customers perceive negatively, and the consequence is that it is not only difficult to get new transports, but also to maintain existing ones.

Thank you for the interview.
Dana SCHWARTZOVÁ

Dohody o cene s platnosťou na tri mesiace



S riaditeľom úseku obchodu ZSSK CARGO Jaroslavom Daniškom sa zhovárame o prepravách v roku 2022 a výzvach, ktoré priniesli vojnový konflikt, energetická kríza a inflácia. Ne-predvídateľné ceny vstupov a podmienky na trhu si vynutili nezvyčajný krok, a to dohody o cenách so zákazníkmi s platnosťou na tri mesiace namiesto bežných dvanásť.

Môžeme na úvod požiadať o stručné zhrnutie minulého roka z hľadiska prepráv ZSSK CARGO?

Pri ohľadnutí sa za uplynulým rokom 2022 musím povedať, že bol asi pre každého z nás neobvyklý a mimoriadne náročný. Azda neexistuje oblasť života, v ktorej by sa neprevajili negatívne dôsledky dvoch rozhodujúcich udalostí minulého roka – vojenského konfliktu na Ukrajine a energetickej krízy. Za rok 2022 sme prepravili takmer 28,9 milióna ton tovaru, čo je medziročne menej o 2,5 milióna ton.

Nás bude zaujímať, v preprave ktorých komodít nastali poklesy a ktorých nárusty?

Najvyšší pokles sme zaznamenali v komoditách železná ruda, a to - 1,8 milióna ton a kovy, - 0,6 milióna ton, z dôvodu poklesu výkonov hutníctva. Ale takisto v komodite chémia, - 0,5 milióna ton, najmä kvôli prerušeniu výroby primárneho hliníka spoločnosťou Slovalco Žiar nad Hronom, odstávke výroby zákazníka Duslo Šaľa a zastaveniu prepráv metanolu cez Východoslovenské prekladiská v dôsledku sankcií. Naopak, najväčší nárust nastal v komodite potraviny, + 0,8 milióna ton, ako dôsledok prechodu časti prepráv ukrajinských polnohospodárskych produktov z námornej dopravy na železničnú.

Spomenuli ste, že výkony ZSSK CARGO v roku 2022 boli výrazne ovplyvnené ekonomickým vývojom v dôsledku vojenského konfliktu na Ukrajine a energetickou krízou. Aký dopad to malo na top zákazníkov zo sektoru hutníctva?

Po vzniku vojenského konfliktu sa oceliarne spociatku snažili predzásobiť sa surovinami z východu, pokiaľ to situácia umožňovala. No zároveň hľadali k týmto preprávam alternatívy, čomu sme sa snažili byť maximálne ústretoví. V ďalších mesiacoch objem hutníckych surovín z východu klesol na výrazne nižšie hodnoty. I keď vzrástli prepravné toky surovín z iných zdrojov, najmä s využitím morských prístavov, celkové prepravné požiadavky odvetvia hutníctva klesli aj v súvislosti s vývojom spotrebného trhu. Pre porovnanie – za rok 2021 predstavovali prepravy pre hutníctvo 21,3 milióna ton, v roku 2022 len 18,0 miliónov ton. Naopak, výrazne vzrástli prepravy potravín. Po blokáde, resp. obmedzených možnostiach prepráv najmä obilnín a olejnín z čiernomorských prístavov prešla časť týchto prepráv na železnici. Taktiež sme začali realizovať novú prepravu ropných produktov zo SR na Ukrajinu. Treba však podotknúť, že tieto presmerovania prepravných tokov tovarov

kládli zvýšené nároky na využitie parku nákladných vozňov, rušňov a ľudské zdroje všetkých zúčastnených dopravcov, kapacity železničných infraštruktur, prístavov, prekládky.

Prejdime teraz k energetickej kríze, ktorá vyvolala skokovité nárusty nákladov nielen trakčnej elektrickej energie a trakčnej nafty, ale premietala sa aj do rastu nákladov na prevádzku, nákup materiálu, údržbu a tiež ľudské zdroje. Ovplynila kríza ceny za prepravu?

Bezprecedentný rast nákladov počas roka ovplyňoval väčšinu podnikov vrátane železničných dopravcov v celej Európe. ZSSK CARGO urobila všetky kroky pre to, aby sme na rozdiel od niektorých dopravcov okolitých krajín nemuseli pristúpiť k navýšaniu cien v priebehu kalendárneho roka 2022 a snažili sme sa v maximálnej mierе poskytovať stabilné ceny zákazníkom. Tiež sme sa chceli vyhnúť variantu, ku ktorému prikročila časť dopravcov, keď zákazník prepravoval tovar nie za pevné stanovenú cenu, ale tá mu bola vyúčtovaná až dodatočne podľa skutočných nákladov za trakčnú energiu.

V roku 2023 sa však ZSSK CARGO úprave cien nevyhla. Alebo áno?

Keď sme v závere hektického roka 2022 sledovali situáciu na prepravnom trhu a trhu energetických médií, bolo nám zrejmé, že v oblasti kontraktácie obchodných prípadov nás čaká rok, aký sme ani my ako dopravca, ani naši zákazníci ešte nezažili. V období, kedy už bolo potrebné uzatvárať zmluvné dokumenty, neboli známe hodnoty nákladových vstupov na trakčné médiá, neistá bola tiež otázka poskytovania znižených úhrad za použitie železničnej infraštruktúry. V takýchto podmienkach sme boli nútení pristúpiť k neobvyklému riešeniu – uzatváraniu dohôd o cene s časovo obmedzenou platnosťou podmienenou vývojom vstupných nákladov. Najvhodnejším riešením bolo zavedenie dohôd o cene s dobowou účinnosťou do 31. 3. 2023 a možnosťou automatického predĺžovania na štvrtročnej báze.

Ďalšou pálčivou tému je spoplatnenie dopravnej cesty. Čo sa v tejto oblasti zmenilo?

Nateraz zostáva princíp spoplatnenia zachovaný, avšak platnosť znižených úhrad bola manažerom infraštruktúry deklarovaná pôvodne len do 31. 3. 2023. Preto sme od začiatku roka intenzívne komunikovali so zákazníkmi, manažerom infraštruktúry, susednými železničnými správami, dopravcami, no najmä s Ministerstvom dopravy SR ako našim akcionárom a poukazovali na možné dôsledky zrušenia týchto zliav. Zlava bola pôvodne predĺžená do 30. 4. 2023 a až 21. apríla správca infraštruktúry oznámil, že bude pokračovať v poskytovaní zliav do odvolania, najneskôr do konca roka. Zrušenie poskytovania zliav za použitie železničnej infraštruktúry môže mať dalekosiahle dopady. A nemám teraz na mysli len ceny za prepravy ako také. Boli by sme nútení s plnou vážnosťou prehodnotiť ekonomickú opodstatnenosť poskytovania služby prepravy systémom jednotlivých vozňových zásielok.

Odráža sa neistota pri cenách vstupov aj na objeme prepráv v tomto roku?

Napriek celkovej neušetrennej situácii sa tohtoročné výkony ZSSK CARGO vývíjajú priaživo, objem prepravy za marec dosiahol takmer 2,7 milióna ton. Popri hľadaní vhodných východísk z uvedených problémov riešime aj nové prepravy, najmä v komodite ropnej výrobky alebo potraviny. Taktiež prispôsobujeme vozňový park aktuálnym potrebám, či už zámenou vozňov alebo ich umiestňovaním na nakládky do zahraničia, respektíve nové prepravné tokov. (lj)

Pricing agreements valid for three months

We have interviewed Jaroslav Daniška, the ZSSK CARGO Trade Division Director, about transport volumes in 2022 and the challenges brought about by the war conflict, the energy crisis and inflation. Unpredictable input prices and market conditions forced an unusual move, namely pricing agreements with customers lasting three months instead of the usual twelve months.

Can we first ask for a brief summary of the last year from the point of view of ZSSK CARGO transport volumes?

Looking back at the last year 2022, I have to say that it was unusual and extremely demanding for probably each of us. Perhaps there is no area of life in which the negative consequences of the two crucial events of the last year – the military conflict in Ukraine and the energy crisis – would not manifest themselves. In 2022, we transported almost 28.9 million tonnes of goods, which is a decline of 2.5 million tonnes on a year-over-year basis.

We would like to know the transport of which commodities experienced a decline and which an increase?

The highest decrease was recorded in the commodities of iron ore (- 1.8 million tonnes) and metals (- 0.6 million tonnes) due to a decline in the performance of the metallurgical industry. But also in the commodity of chemical products (- 0.5 million tonnes) mainly due to the interruption of primary aluminium production by Slovalco Žiar nad Hronom, the suspension of the production of the customer Duslo Šala, and the stoppage of methanol transportation through the East Slovakia transhipment yards owing to the sanctions. On the contrary, the largest increase was seen in the commodity of foodstuffs (+ 0.8 million tonnes) as a result of the transition of part of Ukrainian agricultural products from sea to rail transport.

You have mentioned that ZSSK CARGO's transport volumes in 2022 were significantly affected by economic developments as a result of the military conflict in Ukraine and the energy crisis. What impact did it have on top customers from the metallurgy sector?

After the outbreak of the military conflict, steel mills initially tried to stock up with raw materials from the east as long as this was allowed by the situation. But at the same time, they were looking for alternatives to these shipments, to which we tried to be as accommodating as possible. In the following months, the volumes of metallurgical raw materials from the east dropped to significantly lower values. Even though transport flows of raw materials from other sources increased, especially with the use of seaports, the total transport requirements of the metallurgical industry decreased also in connection with the development of the consumer market. For comparison – in 2021, metallurgical shipments amounted to 21.3 million tonnes, in 2022 only 18.0 million tonnes. On the contrary, foodstuff shipments rose significantly. After the blockade or due to the limited possibilities of transporting especially cereals and oilseeds from the Black Sea ports, some of these shipments were shifted to rail. We also started implementing a new regime for the transport of oil products from Slovakia to Ukraine. However, it should be noted that such redirecting of transport flows of goods placed increased demands on the use of the fleets of wagons, locomotives and human resources of all participating carriers, including the railway infrastructure capacity, ports and transhipment facilities.

Let's now move on to the energy crisis, which caused a sharp increase in the cost of not only traction electricity and traction diesel, but was also reflected in the growth of costs of operation,

purchase of materials, maintenance and also human resources. Did the crisis affect transport prices?

The unprecedented rise in costs during the year affected most businesses, including rail carriers across Europe. ZSSK CARGO took all the steps to ensure that unlike some carriers in the neighbouring countries, we did not have to raise prices during the calendar year 2022, and we tried to provide stable prices to customers as much as possible. We also wanted to avoid the option, which some carriers used, when the customer transported the goods not at a fixed price, but the price was charged to the customer additionally according to the actual traction energy costs.

However, ZSSK CARGO did not avoid price adjustments in 2023. Or did it?

At the end of the hectic year 2022, when we monitored the situation in the transport market and the energy media market, it became clear to us that as regards contracting business cases, we were facing a year that neither we as a carrier nor our customers had experienced before. In the period when it was already necessary to conclude contractual documents, the values of cost inputs for traction media were unknown and the issue of providing reduced payments for the use of railway infrastructure was uncertain, too. In such conditions, we were forced to resort to an unusual solution – concluding price agreements with time-limited validity conditional on the development of input costs. The most suitable solution was the introduction of price agreements with an effective period until 31 March 2023 and the possibility of automatic extension on a quarterly basis.

The rates charged for track access is another hot topic. What has changed in this area?

The charging principle has remained unchanged so far, but the validity of reduced payments was originally declared by the infrastructure manager only until 31 March 2023. Therefore, since the beginning of the year, we have communicated intensively with customers, the infrastructure manager, the neighbouring railway administrations, carriers, but especially with the Ministry of Transport of the Slovak Republic as our shareholder, and pointed out the possible consequences of abolishing such discounts. The discount was initially extended until April 30, 2023, and on April 21, the infrastructure manager announced that it would continue to provide discounts until further notice, until the end of the year at the latest. Abolishing the provision of discounts for the use of railway infrastructure can have far-reaching implications. And I don't just mean the prices for transport as such. We were forced to seriously reassess the economic justification of providing a transport service using a system of single wagonload shipments.

Is the uncertainty in input prices also reflected in the volume of transport this year?

Despite the overall unfavourable situation, this year's ZSSK CARGO performance figures are developing favourably, the volume of transport for March reached almost 2.7 million tonnes. Apart from searching for suitable solutions to the mentioned problems, we are also solving new shipments, especially for the commodities of oil products and foodstuffs. We are also adapting the wagon fleet to the current needs, either by changing wagons or placing them for loading abroad or for new transport flows.

(1j)

Jednotlivky ako ohrozený systém prepravy tovaru

Jednotlivé vozňové zásielky sú v súčasnosti citlivou a často skloňovanou tému. Prečo? Pretože za súčasných podmienok bez veľkého prehľadu môžeme, respektíve musíme povedať, že ide o ohrozený systém prepravy tovaru.

Preprava jednotlivých vozňových zásielok (JVZ) bola vždy technologicky i nákladovo najnáročnejšou prepravnou službou a bývali „národní“ železniční dopravcovia ju kedysi vykonávali za cenu pokryvania straty ziskom z prepravy ucelených vlakov. Už dávno však nie je priestor na podobné hospodárenie. Noví dopravcovia po liberalizácii železníc na Slovensku v zásade realizujú vozbu len lukratívnych ucelených vlakov a jednotlivé zásielky, ktoré pre nich nie sú ekonomicky lákavé, zostali na pleciach ZSSK CARGO.

Sme jedinou železničnou spoločnosťou na Slovensku, ktorá zabezpečuje komplexnú prepravu tovaru formou nielen ucelených vlakov, ale aj jednotlivých vozňových zásielok s ich zvozom a rozvozom manipulačnými vlakmi pri dodržaní takmer celoplošnej obslužnosti územia. Vzhľadom na ekonomickú efektívnosť mnohí zahraniční dopravcovia pristúpili k výraznému obmedzeniu, ba až k ukončeniu poskytovania tejto služby. Naša spoločnosť prepravy JVZ vníma ako zaujímavú časť prepravného trhu a naďalej má záujem v nich pokračovať.

Stále menej konkurencieschopná

Systém JVZ je už sám o sebe nákladovo mimoriadne náročný segment. V ostatných rokoch navýše zaťažovaný bezprecedentným nárostom nákladov, či už ide o trakčnú elektrickú energiu, naftu, údržbu mobilného parku, mzdy zamestnancov a pod., čo túto službu robí voči cestnej doprave stále menej a menej konkurencieschopnú.

Uvedenému segmentu neprospeva ani systém poskytovania zliav za používanie železničnej infraštruktúry, ktorý nie je garantovaný ani dlhodobo, ani počas platnosti príslušného obchodného roka. Navýše JVZ – to nie sú len manipulačné vlaky a pravidelné vnútrosťné relačné, ale aj celá siet ďalších vlakov, prípadne návrat prázdnych vozňov.

Zrušenie zliav môže byť likvidačné

Zatiaľ čo ešte v roku 2021 poskytoval manažér infraštruktúry pre pravidelné vlaky pod 300 kilometrov zníženie úhrady za minimálny prístupový balík vo výške 50 % (do roku 2020 vrátane to bolo až 60 %), v minulom a podobne aj v tomto roku už len 30 %, čo predstavuje oproti roku 2021 nárast poplatkov asi o 40 %. Od 1. 5. 2023 je výška zľavy upravená na 45 % pre túto kategóriu vlakov.

Avšak napriek pôvodným zámerom o ponechaní zliav za používanie infraštruktúry počas celého kalendárneho roka 2023 bolo oznamené, že poskytovanie znížených sadzieb za dopravnú cestu bude pre tento rok časovo obmedzené len na obdobie do 31. 3. 2023, pričom len niekoľko dní pred uvedeným termínom bola platnosť znížených sadzieb predĺžená do 30. 4. 2023.

ZSSK CARGO neustále prizvukovala, že zrušenie zliav za použitie železničnej infraštruktúry môže byť pre systém JVZ likvidačné. Aj obchodná politika spoločnosti na rok 2023 vychádzala z predpokladov, že spoplatnenie dopravnej cesty zostane nezmenené. Preto sa vynára otázka – ak by ZSSK CARGO ponúkla zákazníkom službu prepráv jednotlivých vozňových zásielok za ceny zohľadňujúce reálne náklady, kolko zákazníkov by prejavilo o túto službu záujem? Napokon správca infraštruktúry v apríli označil, že bude pokračovať v poskytovaní zliav najneskôr do 31. 12. 2023.

Každé euro na JVZ sa vráti trikrát

Na záver ešte zdôrazníme, že JVZ prinášajú profit pre spoločnosť ako takú, nielen železnici. Znížujú počet áut na cestách, neničia sa cesty, máme menej znečistené ovzdušie, menej hluku. Vyplýva to z jednoduchého porovnania externalít jednotlivých druhov doprav. Z neho vychádza železnica ako výrazne ekologickejšia forma dopravy než cestná, a to až devätnásobne. Dostupné štúdie uvádzajú, že každé euro vložené do podpory JVZ sa vráti asi trojnásobne pri poklesе externalít, ako sú nehodovosť, zátaž pre životné prostredie, náklady na zdravotníctvo a ďalšie.

Viaceré európske krajin si uvedomujú pozitívny celospoločenský prínos JVZ a železnice ako takej a snažia sa ich podporovať. Vo Švajčiarsku sú regióny, kde sa prepravuje tovar výhradne po železnici, Rakúsko zasa zavádzá povinnosť pri niektorých tovaroch prepravovať ich nad istý počet kilometrov po železnici. Tieto krajinu považujú prepravy v systéme JVZ za službu vo veľrejnom záujme.

Rudolf KUBIŠ
sekcia podpory predaja a marketingu

Región/ Region	Objem prepravy (tony)/ Volume of transport (tonnes)	Počet nákladných áut za rok/ number of trucks per year
Liptov	1 552 000	139 680
Horné Považie	1 443 000	129 870
Abov	1 314 000	118 260
Dolné Považie	1 223 000	110 070
Bratislava	1 116 000	100 440
Turiec	1 066 000	95 940
Dolná Nitra	1 039 000	93 510
Dolný Zemplín	933 000	83 970
Tatry	919 000	82 710
Šariš	916 000	82 440
Spiš	885 000	79 650
Stredné Považie	881 000	79 290
Zvolensko	816 000	73 440
Kysuce	784 000	70 560
Tekov	603 000	54 270
Horehronie	490 000	44 100
Novohrad	443 000	39 870
Horný Zemplín	382 000	34 380
Záhorie	330 000	29 700
Gemer	314 000	28 260
Podunajsko	88 000	7 920
Horná Nitra	21 000	1 890
Orava	20 000	1 800
Hont	15 000	1 350
Zamagurie	10 000	900

V tabuľke sa uvádzajú, o koľko by stúpol počet áut na cestách v jednotlivých regiónoch Slovenska, ak by došlo k zrušeniu jednotlivých vozňových zásielok. Vychádza sa z objemu 20 ton nákladu na jedno vozidlo a 20-percentné spätné vyťaženie.

The table shows how much the number of cars on the roads in individual regions of Slovakia would increase if single wagonloads were to be cancelled. It is based on a volume of 20 tons of cargo per vehicle and a 20 percent return load.

Single wagonload shipments as an endangered goods transport system

Single wagonload shipments are currently a sensitive and frequently discussed topic. Why? Because in the current conditions, without much exaggeration, we can, or rather must, say that this is an endangered goods transport system.

The transport of single wagonloads has always been the most costly and technologically demanding transport service, and the former "national" rail carriers used to perform it at a loss covered by the profit on transport in block trains. However, there is no longer room for such management. After the liberalisation of the railways in Slovakia, new carriers in principle carry out only carriage in block trains, and single wagonload shipments, which are not economically attractive for them, have remained on the shoulders of ZSSK CARGO.

We are the only railway undertaking in Slovakia that provides the comprehensive transport of goods by way of not only block trains, but also single wagonload shipments that are collected and distributed in handling trains, while ensuring the servicing of almost the whole territory. Due to economic efficiency, many foreign carriers have decided to significantly limit or even stop providing this service. Our company sees SWL shipments as an interesting part of the transport market and still desires to continue providing them.

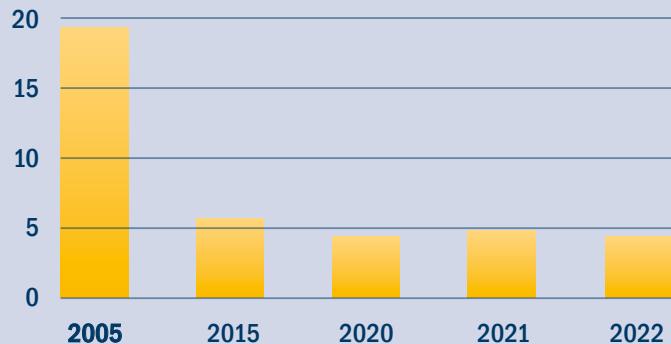
Still less competitive

The SWL system is already an extremely cost-intensive segment in itself. In recent years, it has been burdened by an unprecedented increase in costs, be it traction electricity, diesel, rolling stock fleet maintenance, employee wages, etc., which makes this service less and less competitive compared to road transport.

Neither is the mentioned segment benefited by the system of providing discounts for the use of railway infrastructure, which is not guaranteed either in the long term or during the term of the relevant business year. In addition, SWLs – these are not only handling trains and regular domestic ones, but also the entire network of other trains, or the return of empty wagons.

Cancellation of discounts can be liquidating

While still in 2021, the infrastructure manager provided a 50% reduction in payment for the minimum access package for regular trains under 300 kilometres (until and through 2020, it was up to 60%), last year



Objemy prepravy jednotlivých vozňových zásielok ZSSK CARGO od roku 2005 (v miliónoch ton). Kým v roku 2005 ich objem dosahoval 20 miliónov ton, o 15 rokov klesol pod 5 miliónov. (2005 - vznik ZSSK CARGO)

ZSSK CARGO single wagonload volumes since 2005. While their volume reached 20 million tonnes in 2005, it fell below 5 million tonnes in 15 years. (2005 - ZSSK CARGO coming into existence)

and this year it is only 30%, which represents an increase of about 40% compared to 2021. From 1 May 2023, the amount of the discount is adjusted to 45% for this category of trains.

However, despite the original intentions to keep the discounts for the use of infrastructure throughout the calendar year 2023, it was announced that this year the provision of reduced rates for the transport route would be time-limited until 31 March 2023, while only a few days before the mentioned date the validity of reduced rates was extended until 30 April 2023.

ZSSK CARGO has constantly emphasised that the cancellation of discounts for the use of railway infrastructure can be liquidating for the SWL system. The company's business policy for 2023 was also based on the assumption that the infrastructure charges will remain unchanged. Therefore, the question arose – if ZSSK CARGO offers customers the service of transporting single wagonload shipments at prices that take into account real costs, how many customers will show interest in this service? The infrastructure manager announced after all that it would continue to provide discounts until the end of the year at the latest.

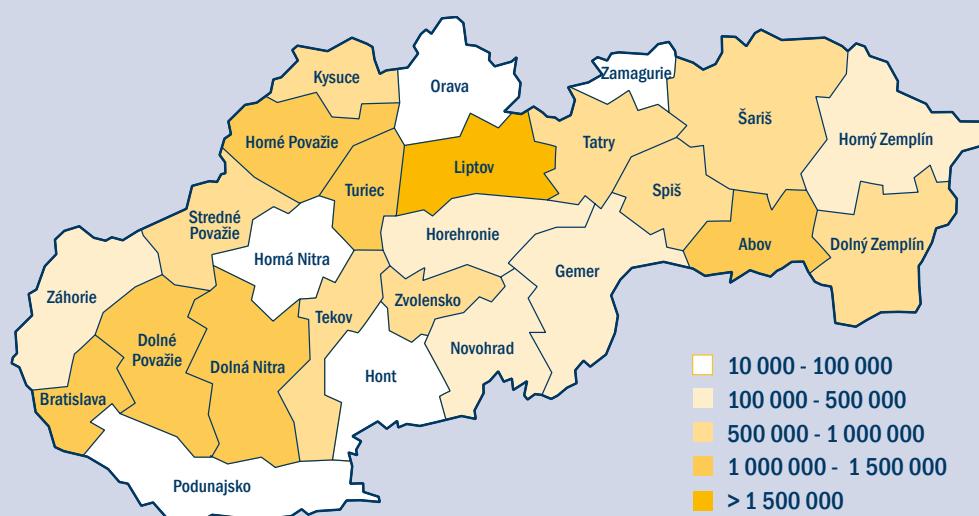
Every euro invested in SWLs is returned three times

In conclusion, let us emphasize that SWL shipments bring profit for society as such, not only for the railway. They reduce the number of trucks on the roads, the roads are not destroyed, we have less polluted air, less noise... This results from a simple comparison of the externalities of individual types of transport. The railway transport is significantly more ecological form of transport than road, up to nine times. Available studies indicate that every euro invested in support of SWL support will be returned about threefold in the reduction of externalities such as accident rates, environmental burden, health care costs and others.

Rudolf KUBIŠ

Sales Support

and Marketing Section



Stále viac výrobných podnikov sa snaží správať zodpovedne voči životnému prostrediu

Aj vďaka iniciatíve ZSSK CARGO pripravilo Ministerstvo dopravy SR v priebehu rokov 2021 – 2022 toľko očakávaný dokument Koncepcia rozvoja intermodálnej dopravy Slovenskej republiky do roku 2030, ktorého súčasťou je aj podpora jednotlivých vozňových zásielok. Žiaľ, napriek tomu, že v dokumente ministerstvo deklaruje nepopierateľný význam systému JVZ a potrebu jeho podpory v súlade s legislatívou EÚ, uvedená koncepcia počíta so začiatkom podpory JVZ až v roku 2026. Prečo je to problém, sme sa opýtali riaditeľa sekcie podpory predaja a marketingu Miroslava Luptáka.

Hoci systém prepráv JVZ niektorí dopravcovia v zahraničí zrušili pre vysoké náklady, mnohé krajiny EÚ podporu pre tento systém využívajú už niekoľko rokov, a nielen vynútene v súvislosti s pandémiou COVID-19.

Ako reaguje ZSSK CARGO?

Vzniknutá situácia je naozaj vážna a nás ako obchodnú spoločnosť dodržiavajúcu ekonomické pravidlá fungovania nútí pristúpiť k zodpovednému posúdeniu možností poskytovania služby v ďalšom období. Chceme ju však nadálej realizovať a vieme, že mnohí naši zákazníci ju tiež považujú z ich pohľadu za nevyhnutnú. Jej zrušenie by malo dalekosiahle dopady, a to z viacerých pohľadov.

Podme si teda jednotlivé dopady rozobrať.

Jedným z nich je, samozrejme okrem priameho vplyvu na prevádzku a ekonomiku ZSSK CARGO, v podstate vplyv na celý železničný sektor v Slovenskej republike. Tento krok by sa výrazne dotkol ŽSR ako manažéra infraštruktúry, a to nielen poklesom príjmov. Je viacero traťových ramién s nízkou mierou využívania osobnou dopravou, kde práve nákladná doprava prispieva k udržaniu rentabilnosti trate. Ďalej je potrebné si uvedomiť, že prepravy JVZ sa netýkajú len samotného Slovenska. Služba je súčasťou aj medzinárodných prepráv v dovoze, vývoze a tranzite. Jej ukončenie zo strany ZSSK CARGO by zasiahlo v medzinárodnom meradle aj ostatných dopravcov realizujúcich tieto prepravy.

Čo také ciele dopravnej politiky Slovenska a EÚ? Nie je tam disharmónia?

V každom prípade je ohrozené plnenie cieľov dopravnej politiky Slovenska a EÚ stanovených v Bielej knihe (Doprava 2050), ktoré sa dajú zhrnúť v záväzku - do roku 2030 previesť 30 % objemu cestnej nákladnej dopravy na vzdialenosť nad 300 kilometrov na iné druhy dopravy, napríklad na železničnú alebo vodnú dopravu a do roku 2050 by mal tento presun predstavovať viac ako 50 %. Obmedzením alebo ukončením prevádzkovania systému JVZ by nastal presný opak.

Ďalším negatívom, a veľmi významným, by boli dôsledky vyvolané prechodom tovaru zo systému JVZ na cestnú dopravu. Kto by si to odniesol?

Táto skutočnosť by sa prejavila v takých oblastiach kvality života obyvateľstva, ako je znečistenie ovzdušia emisiami, hlučnosť, preťažovanie cestných komunikácií a podobne. Pri podrobnejšej analýze týchto prepráv je potrebné poukázať na skutočnosť, že v prípade zrušenia systému JVZ a prechodu 4,5 až 5 miliónov ton tovaru zo železnice na cestu by prišlo k značnému zaťaženiu jednotlivých regiónov Slovenska novými prepravami v kamiónoch, pričom najväčšie nárasty by boli zaznamenané v regiónoch

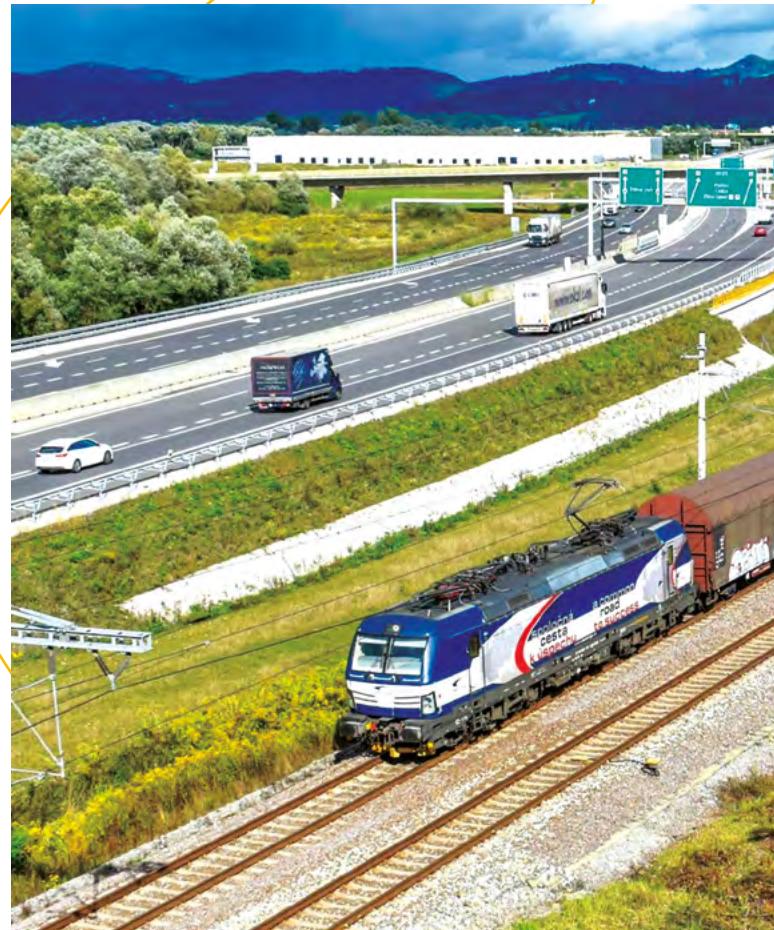
Liptov: asi 140 000 nových jazd kamiónov za rok,

ďalej Horné Považie: asi 130 000 a Abov: asi 120 000 nových jazd kamiónov za rok. Je potrebné však povedať, že pri výbere druhu dopravy sa nie všetci zákazníci rozhodujú len na základe ceny, čo pomáha železnici v aktuálnom období aspoň v určitej miere súťažiť s cestnou dopravou.

Takže má ZSSK CARGO zákazníkov, ktorí si uvedomujú a zohľadňujú otázky udržateľnosti dopravy a jej dopadov na životné prostredie?

Stále viac výrobných podnikov sa snaží správať zodpovedne aj voči okolitému prostrediu a jeho obyvateľom. Uvedomujú si, čo by okrem iného znamenal prechod ich tovaru zo železnice na cestu priamo v mieste sídla firmy – tisíce kamiónov, prašnosť, hlučnosť, možné nehody a úrazy, popraskané domy, zničené cesty a ďalšie faktory vedúce k nespokojnosti obyvateľstva, ktoré by znižovali kredit firiem a znehodnocovali ich dlhodobé úsilie o vytvorenie udržateľného životného prostredia.

Ako vidno, systém jednotlivých vozňových zásielok nemá v súčasnosti na ružiach ustlané. Ba práve naopak, až sa natíska kedyž nemysliteľná otázka – dokážu jednotlivky vôbec prežiť? My veríme, že áno. Bez podpory štátu to nebude dosiahnuteľné, čo dokazuje aj trend v západnej Európe.



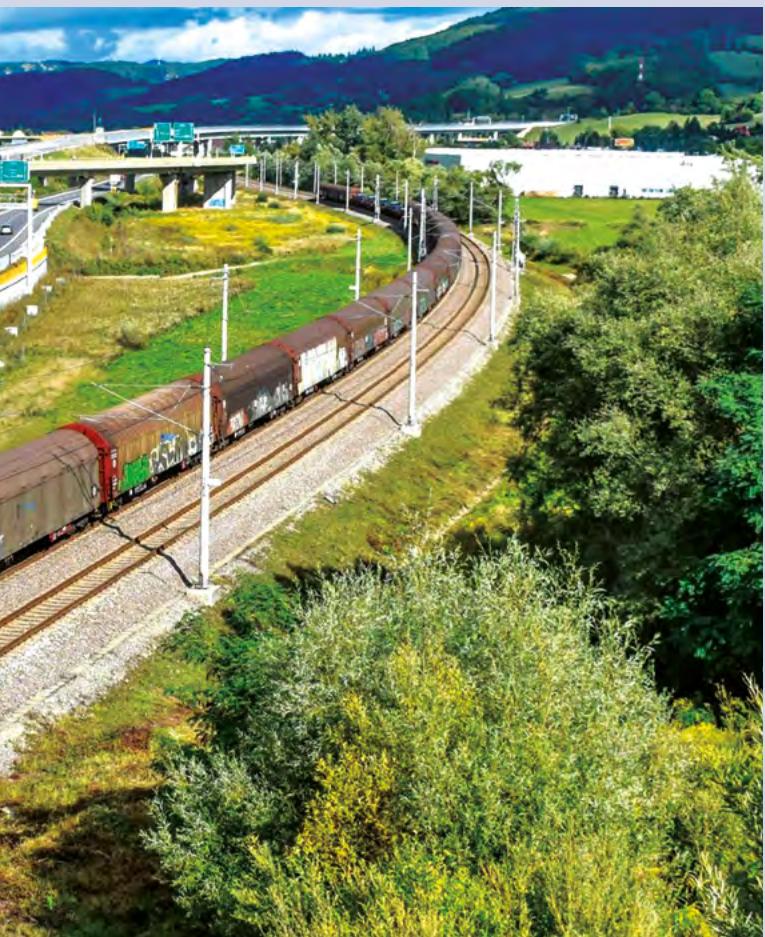
Aj priemyselné podniky na Slovensku si uvedomujú, čo by znamenal prechod ich tovaru zo železnice na cestu priamo v mieste sídla firmy – tisíce kamiónov, prašnosť, hlučnosť, nehody, úrazy, zničené domy, cesty a nespokojní obyvatelia a v konečnom dôsledku znižovanie kreditu firiem.

More and more manufacturing companies try to behave responsibly towards the environment

Also, thanks to ZSSK CARGO's initiative, during 2021 to 2022 the Ministry of Transport of the Slovak Republic prepared the much-anticipated document Concept for the Development of Intermodal Transport of the Slovak Republic until 2030, which also includes support for single wagonload shipments. Unfortunately, despite the fact that in the document the ministry declares the undeniable importance of the SWL system and the need for its support in accordance with EU legislation, the said concept envisages the start of SWL support as late as 2026. We asked Miroslav Lupták, director of the Sales Support and Marketing Section, why this is a problem.

Although the SWL transport system has been cancelled by some carriers abroad due to high costs, many EU countries have been using support for this system for several years, and not only because of being forced in connection with the COVID-19 pandemic. What is ZSSK CARGO's response?

The situation that has arisen is really serious and forces us, as a business company adhering to the economic rules of operation, to make a responsible assessment of the possibilities of providing the service in the time to come. However, we want to continue providing it and we know that many of our customers also consider it necessary from their point of view. Its cancellation would have far-reaching impacts from several points of view.



Industrial companies in Slovakia are also aware of what the shifting of their goods from rail to road directly at their headquarters would mean – thousands of trucks, dust, noise, accidents, injuries, damaged houses and roads, and disgruntled residents, and ultimately reducing the companies' credit.

So, let's analyse the individual impacts.

One of them is, of course, in addition to the direct impact on the running and economy of ZSSK CARGO, the impact on essentially the entire railway sector in the Slovak Republic. This step would significantly affect ŽSR as an infrastructure manager, and not only through a decrease in revenues. There are several railway paths with a low rate of use by passenger traffic, where freight transport contributes to sustaining the railway profitability. Furthermore, it is necessary to realise that SWL shipments do not only concern Slovakia itself. The service is also part of international transport in import, export and transit. Its termination by ZSSK CARGO would also affect other carriers carrying out these shipments on an international scale.

What about the objectives of the transport policy of Slovakia and the EU? Isn't there any disharmony?

In any case, the fulfilment of the objectives of the transport policy of Slovakia and the EU set out in the White Paper (Transport 2050) is threatened. These objectives can be summarised in the commitment – 30% of road freight over 300 km should shift to other modes such as rail or waterborne transport by 2030, and more than 50% by 2050. Restricting or terminating the SWL system would cause quite the opposite.

Another negative and very significant consequence would be shifting goods from the SWL system to road transport. Who would be affected?

This fact would be reflected in the human life quality areas such as air pollution by emissions, noise, road congestion, etc. When analysing these shipments in more detail, it is necessary to point out the fact that in the event of cancellation of the SWL system and the shifting of 4.5 to 5 million tonnes of goods from rail to road, the individual regions of Slovakia would be significantly burdened with new shipments in trucks, while the largest increases would be recorded in the regions of Liptov: around 140,000 new truck journeys a year, then Horné Považie: around 130,000 and Abov: around 120,000 new truck journeys a year. However, it must be said that when choosing a mode of transport, not all customers make decisions based on the price alone, which currently helps the railways to compete with road transport at least to a certain extent.

So, does ZSSK CARGO have customers who are aware of and take into account the issues of transport sustainability and its impacts on the environment?

More and more manufacturing companies try to behave responsibly towards the surrounding environment and its inhabitants. They are aware of what, among other things, the shifting of their goods from rail to road directly at their headquarters would mean – thousands of trucks, dust, noise, possible accidents and injuries, cracked houses, destroyed roads and other factors leading to dissatisfaction of the population, which would reduce the companies' credit and undermine their long-term efforts to create a sustainable environment.

As can be seen, the system of single wagonload shipments is currently no bed of roses. On the contrary, the once unthinkable question emerges – can single wagonload shipments survive at all? We believe they can. It will not be achievable without state support, as is also proved by the trends in Western Europe.

(1j)

Logistický reťazec piatej automobilky ráta so železnicou



Päťmiliónové Slovensko vyrobí každoročne viac než milión nových automobilov a s príchodom piatej automobilky toto číslo ešte narastie. Preto sa každodenne vracajú prázdne súpravy autovozínov z prístavov a distribučných centier, aby zabezpečili plynulú expedíciu pre producentov áut.

Slovakia, having a five-million population, produces more than a million new cars every year, and with the arrival of the fifth car manufacturer, this number will increase even more. Therefore, empty car wagon sets are returned daily from ports and distribution centres to ensure the smooth dispatch of cars from car manufacturers.

Z pohľadu počtu vyrobených osobných automobilov na obyvateľa je Slovensko označované za automobilovú veľmoc. Aktuálne sa môžeme pochváliť štyrmi etablovanými automobilkami, z ktorých každá má svoj podiel na prepravných objemoch ZSSK CARGO a zároveň svoje osobitosť vyplývajúce zo skladby výrobného programu, ako aj zo špecifík prvej a poslednej mile. Piata k nim čoskoro pribudne a my veríme, že ZSSK CARGO bude dôležitou súčasťou aj jej logistického reťazca.

Z pohľadu automotive (t. j. tovarov patriacich do kapitoly NHM 87) bol uplynulý rok poznamenaný najmä pokračujúcim nedostatkom polovodičov a náhradných dielov na výrobu automobilov. Napriek tomu ich produkcia na Slovensku klesla len o zhruba 5 percent a podľa verejne dostupných informácií atakuje hranicu jedného milióna kusov. ZSSK CARGO v roku 2022 prepravila celkovo bezmála 41 tisíc vozňov

ložených zásielkami automotive, čo predstavuje objem viac ako 816 tisíc ton vo všetkých režimoch prepravy. Dominantný objem patrí samozrejme exportu, ktorý predstavuje okolo 88,5 % celkových objemov, nasleduje import s 9,5 % a na tranzit pripadajú zvyšné 2 %.

Smerovanie prepráv bolo a stále je vo významnej miere ovplyvnené vojnovým konflikтом na Ukrajine. Nestabilná situácia odráža a bráni najmä pravidelným vývozom smerom k východným susedom a tieto prepravy sa tak realizujú len občasne.

V nasledujúcej časti by sme si rozobrali špecifiká prepráv, ktoré prispeli k týmto výsledkom.

Produktové portfólio automobiliek

Ako vyplýva z vyššie uvedeného, najväčší objem pripadá na export zo štvorice slovenských závodov, čo sú Volkswagen Bratislava, Kia Žilina,

Stellantis Trnava a Jaguar Land Rover Nitra. Toto poradie je totožné aj s objemom prepráv dopravcu ZSSK CARGO z pohľadu počtu vozňov v roku 2022. Ak by sme závody zoradili podľa prepraveného objemu v tonách, vyzeralo by to nasledovne: Volkswagen, Jaguar Land Rover, Kia a Stellantis. Pozorný čitateľ si tak iste odvodí aj produktívne portfólio týchto automobiliek, keď závody nemeckého koncernu nedaleko Devína a prémiovej značky nedaleko mesta pod Zoborom prioritne produkujú automobily kategórie SUV, čo sú takzvané automobily pre voľný čas alebo kategória vozidiel schopná prekonávať náročnejšie podmienky. Závod v Tepličke nad Váhom sa popri SUV zameriava aj na automobily v segmente C a štvoricu uzatvára závod v Trnave, ktorý je lídom vo výrobe malých automobilov segmentu B na Slovensku.

Volkswagen

Exportu jednoznačne dominuje závod Volkswagen Slovakia, ktorý dosiahol podiel takmer 50 % v počte prepravených vozňov. Uvedený závod sa orientuje na automobily SUV viacerých značiek koncernu a disponuje vlastnou železničnou vlečkou. Odhadujeme, že až 70 % jeho produkcie sa prepravuje železnicou a vlaky naložené automobilmi „made in Slovakia“ smerujú najmä do Nemecka a nemeckých prístavov.

KIA

Druhým najväčším závodom z pohľadu prepravených vozňov so zásielkami automotive je závod Kia Slovakia s podielom zhruba 15 %. Závod disponuje vlastnou železničnou vlečkou, v ktorej ZSSK CARGO poskytuje formou outsourcingu kompletné vlečkové služby vrátane prevádzkovania vlečky. To znamená, že prepravy Kia sú v rámci našej spoločnosti od priestavenia vozňov na nakládkovú rampu až po odovzdanie loženého vlaku na hranici. Pri automobilke Kia je potrebné oceniť fakt, že ako jediná na Slovensku využíva služby železnice aj pre inbound logistiku priamo do areálu závodu. ZSSK CARGO sa tak podieľa i na prepravách vlakov s kontajnermi naloženými komponentmi do výroby. Zvládnuť toto všetko v priebehu rozsiahlej modernizácie uzla Žilina predstavuje obrovskú výzvu nielen pre nás, ale pre všetky zúčastnené subjekty, či už poskytovateľov vozňov, odovzdávajúcich/preberajúcich dopravcov na hraniciach, špedítérov a samozrejme samotného zákazníka. Z dôvodu rekonštrukč-

ných prác je objem prepravy limitovaný pripustnosťou trate a špecifikami výlukových plánov. Po ukončení prác bude závod využívať výhody ekologickej železničnej prepravy vo vyšších objemoch.

PSA

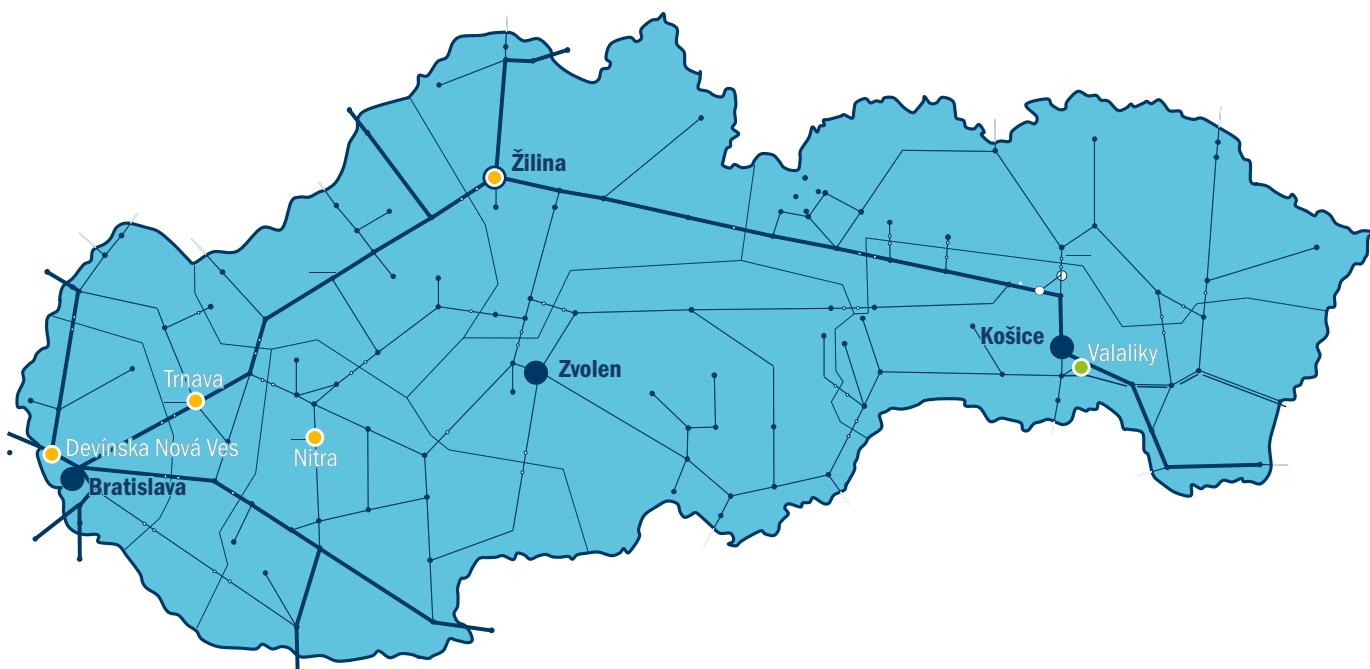
Ďalším závodom dlhodobo etablovaným na Slovensku je závod Stellantis (PSA) v Trnave. Okrem tradičných prepravných relácií sa nám v poslednom čase darí postupne získať objemy aj do nových destinácií, vďaka čomu podiel automobilky z pohľadu počtu prepravených vozňov dosiahol 14 %. Závod disponuje vlastnou železničnou vlečkou, ktorou zaujímavosťou je to, že sa tu manipuluje nielen vlastná produkcia, ale aj automobily inej značky, ktoré sa následne prepravia po ceste do slovenských showroomov.

Jaguar Land Rover

Poslednou, ale nemenej významnou automobilkou produkovúcou na Slovensku, je nitriansky Jaguar Land Rover s podielom 13 % na počte prepravených vozňov. Špecifickom automobilky je, že nedisponuje vlastnou železničnou vlečkou, ale nakladka hotovej produkcie prebieha na koľajach v rámci oploteného a stráženého areálu železničnej stanice TIP Lužianky. Táto skutočnosť kladie vysoké nároky na presnú organizáciu dobehu prázdnych a odsunu ložených súprav a zladenie s nakládkovými slotmi pre jednotlivé relácie a poskytovateľov vozňov. Osobitostou, ktorá prepravy ďalej komplikuje, je tiež chýbajúca elektrifikácia trate medzi Lužiankami a Leopoldovom, ktorá je navyše aj jednokoľajná. Vďaka angažovanosti a koordinácii všetkých zainteresovaných strán sa však objem prepravy po železnici podarilo skôr navýšiť a dôfame, že limity sa podarí posunúť ešte o kúsok vyššie.

I keď je stále čo zlepšovať, tím automotive ZSSK CARGO verí, že zákazník má v našej spoločnosti spoločného a prínosného partnera schopného byť oporou a hľadať riešenia aj vo výnimočných situáciach a v ľahkých časoch. Vývoj prepráv v prvom kvartáli 2023 nám dáva dôvod na značný optimizmus a naznačuje, že automotive porastie.

Mikuláš SABÓ
Obchodný manažér – automotive



Na Slovensku sú etablované štyri automobilky, z ktorých každá má svoj podiel na prepravných objemoch ZSSK CARGO. Piata k nim čoskoro pribudne a železnica sa stane dôležitou súčasťou aj jej logistického reťazca.

There are four car manufacturers established in Slovakia, each of which has its share in the transport volumes of ZSSK CARGO. A fifth one will soon join them, and the railway will also become an important part of its logistics chain.

The logistics chain of the fifth car manufacturer counts on the railway

From the point of view of the number of manufactured passenger cars per inhabitant, Slovakia is termed an automotive superpower. Currently, we can be proud of four established car factories, each of which has its own share in ZSSK CARGO transport volumes and, at the same time, its own particularities resulting from the composition of its production program, as well as from the specifics of the first and last mile. The fifth one will soon join them, and we believe that ZSSK CARGO will be an important part of its logistics chain as well.

From the point of view of the automotive segment (i.e. goods categorised into chapter NHM 87), the last year was marked mainly by the continuing shortage of semiconductors and spare parts for the production of automobiles. Despite this, their production in Slovakia fell by only about 5 per cent and, according to publicly available data, it is approaching the one million cars mark.

In 2022, ZSSK CARGO transported a total of almost 41,000 wagons loaded with automotive shipments, which represents a volume of more than 816,000 tonnes in all modes of transport. Of course, the dominant volume is attributable to export, which represents around 88.5% of the total volume, followed by import with 9.5%, and transit accounts for the remaining 2%.

The routing of shipments was and still is significantly affected by the war conflict in Ukraine. The unstable situation discourages and prevents, in particular, regular exports to the eastern neighbour, and these shipments are thus carried out only occasionally.

In the following section, we would like to analyse the specifics of the shipments that contributed to these results.

Product portfolio of the car manufacturers

As follows from the above, the largest volume is attributable to exports from four Slovak plants, namely Volkswagen Bratislava, Kia Žilina, Stellantis Trnava, and Jaguar Land Rover Nitra. The order in which they are named is also identical to the ZSSK CARGO transport volume in terms of the number of wagons in 2022. If we were to sort the plants according to the transported volume in tonnes, it would look like this: Volkswagen, Jaguar Land Rover, Kia, and Stellantis. An attentive reader will also be able to deduce the product portfolio of these car manufacturers, as the plants of the German Volkswagen Group near Devín and the luxury car brand near the town below the Zobor hill primarily produce cars of the SUV category, which are the so-called leisure cars or a category of vehicles capable of overcoming more demanding conditions. In addition to SUVs, the car plant in Teplická nad Váhom also focuses on cars in the C segment, and the fourth one is the car factory in Trnava, which is the leader in the production of small B segment cars in Slovakia.

Volkswagen

Exports are clearly dominated by the Volkswagen Slovakia car plant, which reached a share of almost 50% of the number of transported wagons. This car plant focuses on SUV cars of several brands of the Volkswagen Group and has its own railway siding. We estimate that up to 70% of its production is transported by rail, and trains loaded with "made in Slovakia" cars are headed mainly to Germany and German ports.

KIA

The second largest car plant in terms of transported wagons with

automotive shipments is the Kia Slovakia plant with a share of approximately 15%. The plant has its own railway siding, on which ZSSK CARGO provides comprehensive siding services, including siding operation, in the form of outsourcing. This means that Kia shipments are managed by our company from the arrival of wagons on the loading platform to the handover of a loaded train at the border. The fact that the Kia car company is the only one in Slovakia that uses railway services for inbound logistics directly to the plant compound is worth appreciating. Thus, ZSSK CARGO also participates in the transport of trains carrying containers loaded with components for production. Managing all this in the course of the extensive modernisation of the Žilina railway node is a huge challenge not only for us, but for all participating entities, including wagon providers, handing over/receiving carriers at the borders, freight forwarders and, of course, the customer himself. Due to ongoing reconstruction works, the volume of transport is limited by the railway line capacity and the closures schedule specifics. After the completion of the works, the plant will use the advantages of ecological rail transport in higher volumes.

PSA

Another long-established car maker in Slovakia is the Stellantis plant (PSA) in Trnava. In addition to traditional transport routes, we have recently managed to gradually acquire volumes of goods to be transported to new destinations, thanks to which the car company's share in terms of the number of transported wagons has reached 14%. The car plant has its own railway siding, the interesting thing of which is that not only its own production is handled here, but also cars of other brands, which are then transported by road to Slovak showrooms.

Jaguar Land Rover

The last, but no less important, car manufacturer producing in Slovakia is Nitra-based Jaguar Land Rover, with a share of 13% of the number of wagons transported. The peculiarity of this car plant is that it does not have its own railway siding, but the loading of finished products takes place on the tracks within the fenced and guarded area of the TIP Lužianky railway station. This places high demands on the precise organisation of the running of empty wagons and removal of loaded train sets and coordination with the loading slots for individual routes and wagon providers. Another peculiarity that further complicates transport is the lack of electrification of the line between Lužianky and Leopoldov, which is, moreover, a single-track line. However, thanks to the engagement and coordination of all stakeholders, the volume of rail transport has been successfully increased by leaps and bounds, and we hope it will be possible to push the limits a little higher.

Although there is still room for improvement, our automotive team believes that the customer has found a reliable and beneficial partner in our company, capable of providing support and looking for solutions even in exceptional situations and in difficult times. The transport volume development in the first quarter of 2023 gives us a reason for considerable optimism and indicates that the automotive segment will grow.

Mikuláš SABÓ
Sales manager - automotive

Alternatívne dodávky dreva

Nedostatok drevnej hmoty na Slovensku a v okolitých štátach prinútil aj celulózku v Ružomberku hľadať alternatívne dodávky dreva. Tak tomu bolo koncom minulého roka, keď si celulózka objednala zásielky dreva z Južnej Ameriky.

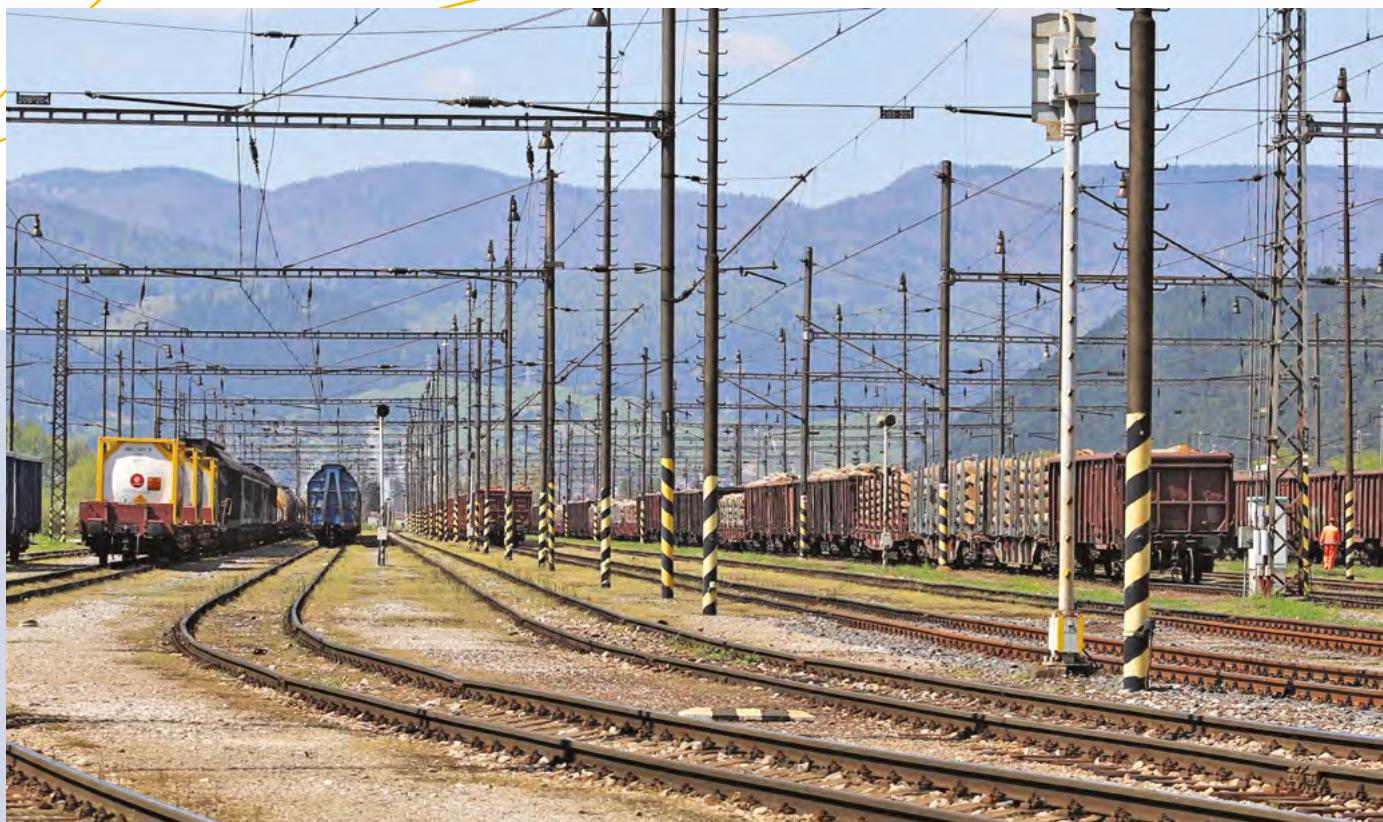
Loď prišla začiatkom decembra do talianskeho prístavu Monfalcone, ktorý je najsevernejším prístavom Jadranu a leží pri hraniciach so Slovinskou. Drevo bolo potrebné čo najskôr vyložiť na plochu prístavu a logisticky zabezpečiť čo najrýchlejší odvoz z Monfalcone do Liskovej. Pre spresnenie uvedme, že išlo o exotický druh dreva – eukalyptus. Preprava bola zabezpečovaná v spolupráci s partnerom. Celkovo bolo dovezených

cez 31 tisíc ton komodity. Na prepravu boli použité ako vozne ZSSK CARGO, tak aj vozne zákazníka. Celý logistický proces prepravy a vykládky musel byť zvládnutý tak, aby sa eliminovali prestoje vozňov a v čo najkratšom čase bol tovar dodaný konečnému zákazníkovi.

Prvý vlak bol podaný na prepravu 19. decembra. Príchod do Liskovej mal na Štedrý deň. Pozostával z deviatich Gigawood vozňov s hmotnosťou 865 ton netto. Postupne sa vozne vymenili za rad Ea, ktoré viac vyhovovali skladbe drevnej hmoty.

(lj)

Ilustračné foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Alternative timber supplies

The lack of timber in Slovakia and the surrounding countries forced the pulp-mill in Ružomberok to look for alternative timber supplies. That was the case at the end of last year, when the pulp and paper production plant ordered shipments of timber from South America.

The ship arrived at the beginning of December in the Italian port of Monfalcone, which is the northernmost port of the Adriatic and is located near the border with Slovenia. It was necessary to unload the wood as soon as possible on the port area and logically ensure the fastest possible transport from Monfalcone to Lisková. To be precise, let's say that it was an exotic type of wood – eucalyptus. Transport was provided in cooperation with our partner. In total, over 31,000 tonnes of the commodity were imported. Both ZSSK CARGO wagons and customer wagons were used for transport. The entire logistics process of transport and unloading had to be managed in such a way as to eliminate downtimes in the operation of wagons and deliver the goods to the final customer in the shortest possible time.

The first train was submitted for carriage on 19 December. It arrived at Lisková on Christmas Eve. The train consisted of nine Gigawood wagons with a net weight of 865 tonnes. Gradually, the wagons were replaced by Ea series wagons, which were more suitable for the transport of timber.

(lj)
Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



Cesta kaolínu z Ukrajiny do Egypta



Vysokokvalitný biely kaolín vyťažený na Ukrajine zvyklo smerovať k odberateľom najmä po mori, cez ukrajinské prístavy. Podobne ako pri obilinách musela aj táto komodita od roku 2022 hľadať nové cesty, ako sa dostať k odberateľom. Jedna z cest, až do severnej Afriky, dnes smeruje cez Slovensko.

Ukrajina disponuje nielen úrodnými pôdami, ale aj veľkým nerastným bohatstvom. Okrem nových prepravných a prekládkových možností pre export ukrajinského obilia tak minulý rok prešli prekladiskami na východnom Slovensku aj iné komodity.

Ked' prístavy dostanú červenú

Kaolín je nerastná surovina, ktorú na Slovensku využívajú napríklad cementárne na Záhorí pre výrobu bieleho cementu. No kaolín, ktorý sa dodáva z Ukrajiny, oceňujú pre jeho belosť a kvalitu najlepší svetoví výrobcovia obkladov a sanity z Talianska či Španielska. V roku 2021 bolo na Ukrajine vyťažených cez 1,6 milióna ton kaolínu, z čoho viac než 64 percent smerovalo na export. Podobne ako pri obili zvykli smerovať tovarové toky do ukrajinských prístavov, odkiaľ sa kaolín prekladal na lode a smeroval k spotrebiteľom. Vojenská agresia na ukrajinskom území dala týmto tokom červenú, a tak sa hľadali nové spôsoby, ako výrobcovia keramiky dostanú svoju vysoko cenenú surovinu na výrobné linky. Odpoveďou bola železnica.

Cesta na slovenskú hranicu

Odberateľmi kaolínu z Ukrajiny nie sú len európske podniky, ale napríklad aj výrobca keramiky z Alexandrie, mesta ležiaceho na severnom pobreží Egypta. Kaolín si objednal od dodávateľa pri meste Kozjatyn, ktoré leží asi 200 kilometrov juhozápadne od Kyjeva. - **Podnik na spracovanie kaolínu, ktorý sa nachádza nedaleko Kozjatyna, vytáži približne 140 tisíc ton kaolínu ročne. Pätnásť širokorozchodných vozňov sa vydalo v decembri minulého roku na svoju 13-dňovú cestu do prekladiska v Čiernej nad Tisou, kde sa ich ujali zamestnanci prekladiska a preložili náklad do vozňov európskeho rozchodu,** - vysvetľuje, ako preprava začala, vedúci pre komoditnú skupinu drevo a stavebniny v ZSSK CARGO Jozef Cenký. Kaolín bol ložený vo veľkokapacitných vre-

ciach, takzvaných big bagoch, ktoré proti nepriaznivému počasiu v otvorených vozňoch Ukrajinskej železnice chránili plachty. Na Slovensku však už boli na prepravu vyžití kryté vozne.

Ucelený krytý vlak

Pracovníci prekladiska zo spoločnosti BTS sa postarali o kvalitnú prekládku. Vďaka plne odsúvateľným bočniciam vozňov, vrátane strešnej časti, bolo možné prekladať big bagy žeriavom priamo z vozňov širokého rozchodu na jednej koľaji do krytých vozňov normálneho rozchodu na vedľajšej koľaji. Keďže kapacita ukrajinských vozňov je podstatne väčšia, bolo potrebných až 19 vozňov na slovenskej strane, aby sa celý náklad preložil. Po posune súpravy vznikol ucelený vlak, ktorý potiahol silou 8 500 koní rušeň Vectron.

Na 550-kilometrovú cestu naprieč Slovenskom sa súprava vydala 21. decembra predpoludním. Po zastávke v Spišskej Novej Vsi sa na jej chvost pridala dvojčička, rušeň radu 131. Tá pomohla s postrkom až do vrcholovej stanice Štrba, odkiaľ sa už sólo Vectron poradiel s klesaním zo Šrbskej rampy a na ďalšej ceste cestou pozdĺž rieky Váh. Cieľovou stanicou bola priechodová stanica s Maďarskom nedaleko Bratislavu - Rusovce. Odtiaľ vozne prešli ďalších takmer 600 kilometrov, kym sa dostali do stanice Sežana, ležiacej na hranici Slovinska s Talianskom, nedaleko prístavného mesta Terst. V najbližšom prístave zamierili big bagy do podpalubia námornej lode, v ktorej preplávali Stredozemné more a delikátny tovar sa dostal až do cieľového prístavu v Egypte. Prečo delikátny?

- **Kaolín sa nesmie znečistiť, ani nasať vlhkosť, aby nedošlo k jeho znehodnoteniu. V tejto preprave sa ZSSK CARGO opäť ukázala ako spoľahlivý partner, ktorý dokáže zabezpečiť kvalitnú prekládku aj prepravu tovaru,** - vysvetľuje Jozef Cenký.

Lubomír ČECH

Potrebuje prepraviť drevo alebo stavebniny? Neváhajte sa obrátiť na obchodného manažéra a vedúceho tejto komoditnej skupiny v ZSSK CARGO, Jozefa Cenkého, na cenky.jozef@zscargo.sk, alebo +421 903 550 737.

The transport of kaolin from Ukraine to Egypt

High-quality white kaolin mined in Ukraine used to be delivered to customers mainly by sea through Ukrainian ports. Similar to cereals, since 2022, this commodity has also had to look for new ways to reach customers. One of the roads, leading as far as North Africa, today goes through Slovakia.

Ukraine has not only fertile soil, but also great mineral wealth. In addition to new transport and transshipment options for the export of Ukrainian grain, other commodities also passed through the transshipment centres in eastern Slovakia last year. **New options are offered precisely for land terminals with a change in track gauge. And even in commodities that are less well known.**

When there is no traffic from the ports

Kaolin is a raw material that is used in Slovakia, for example, by cement factories in the region of Záhorie to produce white cement. But kaolin, which is supplied from Ukraine, is appreciated for its whiteness and quality by the world's best manufacturers of tiles and sanitary ware from Italy or Spain. In 2021, over 1.6 million tonnes of kaolin were mined in Ukraine, of which more than 64 per cent was destined for export. Similar to grain, the flows of goods used to be directed to Ukrainian ports, from where the kaolin was loaded onto ships and delivered to consumers. The military aggression in Ukraine ceased these flows, so new ways were being sought for ceramic manufacturers to get their highly valued raw material onto the production lines. The answer was rail.

The journey to the Slovak border

Among the buyers of kaolin from Ukraine are not only European companies, but also, for example, a ceramic manufacturer from Alexandria, a city located on the northern coast of Egypt. Kaolin was ordered from a supplier near the city of Koziatyn, which is located about 200 kilometres southwest of Kyiv. - **The kaolin processing enterprise, which is located near Koziatyn, extracts approximately 140,000 tonnes of kaolin a year. Last December fifteen broad-gauge wagons set off on their 13-day journey to the Čierna nad Tisou transshipment centre, where its employees took care of them and transshipped the cargo into European gauge wagons,** - Jozef Cenky, the head of the timber and building materials commodity group at ZSSK CARGO, explains how the transport began. Kaolin was packaged in large-volume bags, the so-called big bags, which were protected against bad weather

by tarps while being transported in the open wagons of the Ukrainian Railways. In Slovakia, however, covered wagons were already used for transportation.

Cover-wagon block train

The BTS transshipment staff provided high-quality transshipment operations. Thanks to the fully retractable sides of the wagons, including the roof part, it was possible to tranship big bags by crane directly from the broad-gauge wagons on one track to the standard-gauge covered wagons on the neighbouring track. Since the capacity of Ukrainian wagons is significantly larger, 19 wagons were needed on the Slovak side to tranship the entire load. After shunting the wagons, a block train was formed that was pulled by a Vectron locomotive with the power of eight and a half thousand horses.

The train set off on its 550-kilometre journey across Slovakia in the morning of December 21. After the stop in Spišská Nová Ves, a twin-unit locomotive of the 131 series was added to its rear. It helped to push the train all the way to the Štrba top station, from where the Vectron alone managed to pull the train on the descending path from the Štrba platform and all the way along the Váh river. The destination station was a border-crossing station near Bratislava - Rusovce on the state border with Hungary. From there, the wagons travelled almost another 600 kilometres until they reached the Sežana station, located on the border between Slovenia and Italy, near the port city of Trieste. At the nearest port, the big bags were placed under the deck of a sea ship in which they crossed the Mediterranean Sea and the delicate goods reached their destination port in Egypt. Why delicate? - **Kaolin must not become dirty or absorb moisture so as not to deteriorate. In this transport, ZSSK CARGO again proved to be a reliable partner that can ensure high-quality transshipment and transport of goods,** - explains Jozef Cenky.

Lubomír ČECH

Do you need to transport timber or building materials? Do not hesitate to contact Jozef Cenky, the sales manager and head of this commodity group at ZSSK CARGO, at cenky.jozef@zscargo.sk, or on the mobile number +421 903 550 737.



Inovatívna preprava rudy

Na konci januára vypravila ZSSK CARGO z Čiernej nad Tisou do Trinca prvú súpravu nových plošinových vozňov Sggmmrrs s kontajnermi Innofreight na prepravu železnej rudy. Nasleduje testovacia fáza prepráv a vykládky v Trineckých železiarnach novou technológiou. V druhej polovici tohto roka sa takto zabezpečí komplexná preprava železných rúd pre odberateľa, ktorá s objemom 2,7 – 2,9 milióna ton za rok patrí k strategickým prepravám ZSSK CARGO.

Trinecké železárny menia aktuálne technológiu príjmu železných rúd, ktorá spočíva v prechode prepravy a vykládky rúd z čelne sklopnych vozňov Eas na modulárny systém Innofreight s vykládkou v stacionárnej vykladacej stanici. Nové vozne predstavujú konkurenčnú výhodu, pretože zvyšujú efektivitu prepravy. Jeden dvojčlánkový vozň dokáže prepraviť až okolo 140 ton požadovaného tovaru, preto na prepravu jedného vlaku postačí pätnásť vozňov. Nasadením novej technológie očakáva ZSSK CARGO nielen zefektívnenie prepráv a optimalizáciu nákladov na prevádzku, ale tiež nižšie náklady na údržbu. Vozne Sggmmrrs pozostávajú z dvoch článkov (2x 30 stôp), ktoré sú spriahnuté, na každom z nich sú dva 15-stopové kontajnery. Tieto prepravné jednotky s názvom Montainer XML

15' sú otvorené, so zosilneným rámom a dnom kvôli tåžkému substrátu. Ešte doplníme, že vozeň má celkovú hmotnosť 36,2 tony, maximálna prevádzková rýchlosť je 120 km/h a na brzdách sú použité kompozitné zdrže typu K. Pôvodne sa už od apríla počítalo s pravidelnou vozobou rudy v kontajneroch pre zákazníka, no zatiaľ sa začiatok pravidelnej obsluhy novou technológiou kvôli doriešeniu technických detailov posúva na druhú polovicu roka.

Desaťročný kontrakt na prenájom vozňov podpísala na základe výsledkov verejnej obchodnej súťaže ZSSK CARGO so spoločnosťou Budamar Innovations. Subjektom zodpovedným za údržbu (ECM) bude ZSSK CARGO.

(lj)



Vozne sú pripravené na prvú automatizovanú nakládku rudy v Prekládkovom komplexe Východ spoločnosti BTS.
Wagons are ready for the first automated loading of ore at BTS's East Transshipment Centre.

Innovative ore transport

At the end of January, ZSSK CARGO dispatched the first set of new Sggmmrrs platform wagons carrying Innofreight containers for the transport of iron ore from Čierna nad Tisou to Triniec. This is followed by a testing phase of carriage to and unloading at Trinecké železárny using new technology. In the second half of this year, the complex transport of iron ore for the customer will be ensured this way, which with a volume of 2.7 million – 2.9 million tonnes per year belongs to ZSSK CARGO's strategic shipments.

Trinecké železárny is currently changing the technology of receiving iron ores, which consists in the transition of the carriage and unloading of iron ores from Eas front-tilting wagons to the modular Innofreight system with unloading in a stationary unloading station. The new wagons represent a competitive advantage because they increase transport efficiency. One two-part articulated wagon can carry up to around 140 tonnes of required goods, so fifteen wagons are enough to transport one train. By deploying

new technology, ZSSK CARGO expects not only more efficient transport and optimisation of operating costs, but also lower maintenance costs. Sggmmrrs wagons consist of two platforms (2 by 30ft) which are coupled, each carrying two 15ft containers. These transport platforms, which are called Montainer XML 15', are open, with a reinforced frame and bottom for heavy substrate. We would also like to add that the wagon has a total weight of 36.2 tonnes, its maximum operating velocity is 120 km/h, and the brakes use K-type composite brakes. Originally, it was planned to start the carriage of iron ore in containers for the customer on a regular basis from April, but so far the beginning of the regular operation of the new technology has been postponed until the second half of the year due to the completion of technical details.

Based on the results of the public tender, ZSSK CARGO signed a ten-year contract for the rental of wagons with Budamar Innovations. The Entity in Charge of Maintenance (ECM) will be ZSSK CARGO.

(lj)



ČLEN SKUPINY
MEMBER OF



... TVORÍME JEDEN TÍM ...

... WE CREATE ONE TEAM ...



PONÚKANÉ SLUŽBY / OFFERED SERVICES

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

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

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



Prelomový rok pre BTS



Vedenie spoločnosti BTS: Attila Miklós – prevádzkový riaditeľ, Pavel Šúták – generálny riaditeľ, Dorota Zurbolová – ekonómka, Alojz Filipek – technický riaditeľ, Loránt Palko – riaditeľ úseku logistiky a dopravy.

Management of BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s.: Attila Miklós – Operations Director, Pavel Šúták – CEO, Dorota Zurbolová – Financial Manager, Alojz Filipek – Technical Director, Loránt Palko – Logistics and Transport Division Director.

Generálneho riaditeľa a podpredsedu predstavenstva spoločnosti BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) Pavla Šútáka sa pytame, ako zvládli výzvy v minulom roku a čo nové spoločnosť pripravuje na ďalšie obdobie.

Od 1. marca 2022 prešla prekládka a časť dopravnej obsluhy v Čiernej nad Tisou pod spoločnosť BULK TRANSSHIPMET SLOVAKIA, a. s. Ako ste zvládli spolu s VSP tento proces? Koľko zamestnancov ste prijali a na aké pozície?

Od začiatku pôsobenia našej spoločnosti v pohraničnej prekládkovej stanici (PPS) Čierna nad Tisou je jej strategickým zámerom nielen modernizácia prekládkových kapacít, ktorú priebežne realizujeme od roku 2008, ale aj optimalizácia prevádzkových procesov. Do modernizácie spočívajúcej vo výstavbe dvoch nových pracovísk plne automatizovaných prekládkových komplexov, rekonštrukcii dvoch rozmrazovacích hál, výstavby pracoviska portálového žeriava, pracoviska Terminálu kombinovanej dopravy Dobrá a rozšírenia skladovacích kapacít, ale aj do rekonštrukcie sociálno-prevádzkového zázemia zamestnancov sme v priebehu pätnástich rokov nášho pôsobenia investovali takmer 50 miliónov eur.

Na prevzatie celej prekládkovej činnosti od ZSSK CARGO spolu s významou časťou dopravnej obsluhy v Čiernej nad Tisou v minulom roku sa naša spoločnosť pripravovala rok a pol za aktívnej účasti jej oboch akcionárov BUDAMAR LOGISTICS, a. s., a ZSSK CARGO. Zvládnutie tejto novej výzvy si vyžadovalo výrazné personálne posilnenie prevádzky výkonnými aj riadiacimi zamestnancami, ale hlavne vytvorenie nového úseku logistiky a dopravy v rámci štruktúry spoločnosti. Celkovo naša spoločnosť prijala 162 nových zamestnancov. Časť zamestnancov prešla zo ZSSK CARGO do BTS ešte v priebehu februára, zvyšok v marci 2022. Do BTS prišlo zo ZSSK CARGO celkom 127 zamestnancov. Aktuálny počet zamestnancov BTS k 1. marcu 2023, vrátane THP, je 261. Okrem toho sme do výkonu dopravnej obsluhy zapojili aj našu dcérsku spoločnosť LOKORAIL, a. s., ktorá pre nás zabezpečuje posunujúce hnacie koľajové vozidlá (HKV) a rušňový personál.

Môžeme konštatovať, že vďaka aktívному prispeniu všetkých zamestnancov BTS, ale aj vďaka výbornej spolupráci s vedením sekcie Východoslovenské prekladiská v Čiernej nad Tisou bolo prevzatie vybraných činností plynulé. Rád by som využil túto príležitosť a všetkým sa za ich kvalitne a pro-

fesionálne odvedenú prácu veľmi pekne podakoval. Vložené investície do procesov modernizácie PPS a aktuálny stav fungovania tohto významného železničného uzla by neuspokojil našich akcionárov, ani našich zákazníkov, pokial' by neboli podložený zodpovednou a obetavou prácou ľudí, ktorí u nás, respektíve vo VSP a v Železniciach Slovenskej republiky v Čiernej nad Tisou pracujú. Takže ešte raz – veľké podakowanie z mojej strany.

Potrvdili sa za rok od začlenenia spomínaných činností očakávané efekty a výhody pre BTS? Ktoré konkrétnie?

Hlavným dôvodom tejto zmeny bola nevyhnutná optimalizácia výkonov a procesov v PPS tak pre BTS, ako aj pre našho 40-percentného akcionára ZSSK CARGO. Predovšetkým je potrebné uviesť, že všetky aktivity našej spoločnosti slúžia spoločnému cieľu, ktorým je udržanie spoločnosti a konkurencieschopnosti poskytovaných služieb prekládky a tým udržanie tovarových tokov z východných krajín cez Slovenskú republiku. Efekty a prínosy sú preto nielen na strane BTS, ale aj na strane ZSSK CARGO a ŽSR. V tomto konkrétnom prípade išlo o zjednodušenie riadenia prekládky a zjednotenie procesov v Čiernej nad Tisou.

Tu by som chcel doplniť, že v rámci prípravy na začlenenie vybraných činností prekládky a výkonov posunu do BTS sme v spolupráci so spoločnosťou SIMCON spracovávali simulačnú štúdiu, ktorá nám mala pomôcť zefektívniť výkony na všetkých pracoviskách a bola zameraná hlavne na zefektívnenie práce posunujúcich záloh. V začiatku nás jej čiastkové výsledky upozornili na výrazne zlý stav koľajovej infraštruktúry v železničnej stanici Čierna na Tisou. Následne z dôvodu vzniknutej situácie na Ukrajine dochádzalo k neustálym a zásadným zmenám v kvantitatívnom aj druhovom zložení tovarov, zmene podmienok práce vstupom ďalších dopravcov do teritória PPS a spracovanie štúdie sme museli pozastaviť ešte pred jej ukončením. Môžeme konštatovať, že efekty a ďalšie predpokladané výhody boli znegované konfliktom na Ukrajine.

Prejdime k výsledkom v minulom roku. Aké výkony prekládky dosiahla BTS?

Celkovo sme preložili 5,75 milióna ton tovarov. Najväčší podiel - 98 % predstavovala prekládka železorudných a sypkých substrátov v objeme 5,64 milióna ton. Na začiatku minulého roka sme sa sústredili hlavne na splnenie zvýšených požiadaviek zákazníkov na uskladnenie tovaru v rámci našich skladových kapacít. Koniec roka 2022 a aj začiatok roka 2023 bol zase náročný z dôvodu enormnej vlhkosti prekladaných prachových rúd. S takýmto množstvom vody v širokorozchodných voznoch sme sa od uvedenia prvého prekládkového komplexu do prevádzky ešte nestretli. Prevádzkoví zamestnanci zápasili pri prekládke aj pri dočistovaní priestorov a zariadení. Automatizovaná technológia bola stavaná na prekládku sypkých substrátov a jej udržiavanie v prevádzke bolo pri týchto podmienkach časovo aj fyzicky veľmi náročné. Prekládkové komplexy sme museli prie-

bežne odstavovať z dôvodu ich čistenia a zároveň mimoriadne nasadzovať tri až štyri rýpadlá na Východnej rampe Portál pre zabezpečenie požadovaných výkonov.

Napriek zložitej situácii a vyššie spomínaným negatívnym dopadom konfliktu na Ukrajine sa nám v spolupráci so zamestnancami VSP podarilo zabezpečiť všetky požiadavky našich zákazníkov, a to predovšetkým pri preklade železnej rudy pre Třinecké železárnky, Voestalpine a Liberty Ostrava. To nám dovoľuje pozitívne vyhodnotiť ďalší rok činnosti BTS, ktorý vzhľadom na už spomínané zmeny, ktoré sa na začiatku minulého roka udiali, považujeme za prelomový v histórii našej spoločnosti.

Spomíname, že sa štruktúra prekladaných komodít vo VSP v minulom roku zmenila. Môžete to spresniť?

K zásadnej zmene štruktúry komodít prekladaných našou spoločnosťou nedošlo. Prioritou naďalej ostáva prekládka železorudných substrátov. Zmenou, ktorá má výrazný vplyv na činnosť v PPS, je nárast požiadaviek na prekládku agroproduktov a medziročne tiež došlo k nepatrnému nárastu v objeme prekládky ostatných sypkých substrátov o 2,1 %, kusového tovaru o 1,6 % a čiernych kovov o 1,4 %. Zásadne sa zmenilo smerovanie prekladaných kusových tovarov a kvapalín, napríklad v mesiacoch marec až december 2022 bolo prečerpaných 81 350 ton kvapalín z NR vozňov do ŠR vozňov smerovaných na Ukrajinu.

Na hranici sa v minulom roku v súvislosti s vojnou na Ukrajine začali budovať nové skladové kapacity na obiliny a zrnoviny. V akom rozsahu a po-dobe?

Aktivity našej spoločnosti sa sústredujú predovšetkým na vytváranie optimálnych podmienok pre zabezpečenie tovarových tokov našich stabilných konečných odberateľov, ktorími sú európske železárne. Tak ako som už spomínał, vybudovaním nového pracoviska Skladovacie plochy Stred sme rozšírili skladovacie kapacity pre železorudné substráty o 12 tisíc metrov štvorcových novej skladovacej plochy. Význam tejto investície sa potvrdil už v minulom roku. V tomto roku ŽSR zrealizujú nevyhnutnú obnovu príľahlých kolají, čo umožní ich plnohodnotné využitie.

Ale k vašej otázke, v oblasti skladovacích kapacít agroproduktov sme sa zamerali na vytvorenie možnosti dočasného uskladnenia balených, paletizovaných agroproduktov vyshej kvality. Tento zámer prezentuje naša investícia do vybudovania krytého skladu na vyvýšenej rampe v Terminálnej kombinovanej dopravy Dobrá. Začiatok realizácie je plánovaný v máji 2023. Skladovacia hala nám zároveň umožní priamu prekládku v systéme vozeň ŠR – vozeň NR, respektíve vozeň ŠR – nákladné cestné vozidlo pri tovaroch vyzadujúcich ochranu pred poveternostnými vplyvmi. Celková skladovacia plocha v hale bude 1200 metrov štvorcových.

Ostaňme ešte pri agroproduktoch. Investovala BTS okrem plánu rozšíre-nia skladov aj do techniky na prekládku týchto komodít?

Reflektovanie požiadaviek našich zákazníkov a rozširovanie poskytovaných služieb je jedným z cieľov našej spoločnosti. Rozšíreniu ponuky našich služieb o prekládku agroproduktov sa venujeme od marca minulého roka. V závislosti od špecifikácií požiadaviek našich zákazníkov a požadovaného objemu prekládky sme v minulom roku do majetku BTS obstarali prekládkové technologické zariadenia v hodnote 330 tisíc eur. Tieto zariadenia sú určené predovšetkým na priamu prekládku medzi zrnovozmi širokého a normálneho rozchodu. Zvýšený dopyt prekládky agroproduktov z vysokostenných ŠR vozňov do zrnovozov NR zabezpečujeme pomocou nového kolesového rýpadla, čo predstavuje ďalšiu investíciu našej spoločnosti vo výške 342 tisíc eur. Pre prekládku agroproduktov sme zriadili aj nové pracovisko III. jazykovej rampy, ktoré si prenajímame od ŽSR. Na danom pracovisku v súčasnosti využívame na prekládku existujúcu prekládkovú technológiu. V prípade získania stabilného partnera máme na tomto pracovisku zámer vybudovať kapacitnú automatizovanú prekládku agroproduktov.

Máte už pripravenú alebo aspoň načrtnutú ďalšiu fázu modernizácie pre-kládkových kapacít v Čiernej nad Tisou?

Prioritou našich modernizácií je poskytnutie benefitu našim zákazníkom a tiež zlepšenie pracovných podmienok pre našich zamestnancov. Z prechádzajúceho roku máme, ako mnohí iní, aj skúsenosť s narastajúcou zdĺhavosťou v procesoch schvaľovania a povoľovania stavieb na železnici. Veríme, že tieto procesy úspešne zvládнемe a už v tomto roku zrealizujeme niekoľko rozvojových investičných aktivít.



Prevádzkoví zamestnanci na pracovisku Východná rampa – Portál.

Operating staff at the East Ramp – Gantry Crane workplace.

Zásadnými pre nás v rámci Čiernej nad Tisou sú vybudovanie nových dynamických váh na pracovisku Východná rampa Portál a dobudovanie váhy na Skladovacích plochách Stred, ktoré zefektívnia činnosť posunu a znížia obsadzovanie staničných kolají pri presunoch vlakových súprav na väze-nie. Dôležité je tiež spomínané vybudovanie krytého skladu v TKD Dobrá, ktorý nám umožní aj prekládku tovarov chránenú pred poveternostnými vplyvmi. Ďalšou investíciou je modernizácia nášho parku HKV širokého rozchodu, ktorá zaručí vyššiu spôsobilivosť výkonov staničného posunu. Na zlepšenie sociálno-prevádzkových podmienok našich zamestnancov pracujúcich v posune na širokom rozchode budeme v tomto roku, po prechádzajúcej ročnej príprave, realizovať novú sociálno-prevádzkovú budovu. Zásadné rozšírenie našich prekládkových kapacít v oblasti rýpadlovej prekládky a prekládky využívajúcej ťažkú mechanizáciu si tiež vyžaduje vybudovanie moderného dielenského zázemia ťažkej mechanizácie. Stavbu dielne spojenú so sociálno-prevádzkovým zázemím údržby plánujeme realizovať v tomto roku.

Ďalšie modernizačné aktivity BTS a ich realizácia budú vychádzať naďalej zo zámerov na skvalitnenie a zabezpečenie spôsobilivosti poskytovaných služieb. Veríme, že aj štátne inštitúcie, respektíve ich zástupcovia pochopia význam udržateľnosti a rozvoja PPS pre Železnice Slovenskej republiky a po minuloročnom násobne zvýšenom záujme štátnych inštitúcií o prácu a výkony realizované v Čiernej nad Tisou z dôvodu vzniku konfliktu na Ukrajine sa začnú vo väčšej miere zaujímať o stav železničnej infraštruktúry a dofinancovanie údržby a rekonštrukcie PPS, čím zaručia jej bezpečnosť, priechodnosť a spôsobilivosť pre vytváranie vozby na najdlhších železničných ramenach Slovenska.

Nejaký odkaz na záver?

Ak môžem, chcel by som vyjadriť svoje veľké želanie: Veľmi by som si prial mier. Aby vojaci, ktorí dnes vo svete bojujú proti sebe, urobili to, čo škótski a nemeckí vojaci počas 1. svetovej vojny na Vianoce 1914 pri belgicko – francúzskych hraniciach, v blízkosti mestiečka Armentières, keď vyšli zo zákopov, zahodili zbrane a zahráli si spoločne futbal.

A na rozdiel od nich, aby tí, čo dnes bojujú proti sebe, aby tie zbrane už nikdy nezdvhli. To by som si prial. No a tým, čo chcú opak, by som kúpil jednosmerný lístok na Mars. Myslím si, že potom by to bolo celkom fajn.

A breakthrough year for BTS

We have asked Pavel Šúták, the CEO and Vice Chairman of the Board of Directors of BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) about how they managed the challenges last year and what new things the company is preparing for the next period.

Since 1 March 2022, transshipment and part of the transport services in Čierna nad Tisou have been entrusted to BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s. How did you manage this process together with the East Slovakia Transshipment Yards? How many employees have you hired and for what positions?

Since the beginning of our company operating at the transshipment border-crossing station (BCS) Čierna nad Tisou, its strategic aim has been not only the modernisation of transshipment capacities, which we have been continuously implementing since 2008, but also the optimisation of operational processes. During the fifteen years of our operation, we have invested almost 50 million euros in the modernisation consisting in the construction of two new workplaces of fully automated transshipment facilities, the reconstruction of two defrosting halls, the construction of a gantry crane workplace, the Dobrá Combined Transport Terminal workplace, and the expansion of storage capacities, as well as in the reconstruction of sanitary and operating facilities for employees.

To take over the entire transshipment operations from ZSSK CARGO, including a significant part of the transport services in Čierna nad Tisou, last year, our company had been preparing for a year and a half with the active participation of both its shareholders BUDAMAR LOGISTICS, a. s., and ZSSK CARGO. Coping with this new challenge required significant personnel reinforcements for operations by both executive and managerial staff, but mainly the establishment of a new logistics and transport division within the company's structure. Our company hired a total of 162 new employees. Some employees were redeployed from ZSSK CARGO to BTS in February, the rest of them in March 2022. A total of 127 employees came to BTS from ZSSK CARGO. The current BTS headcount as of 1 March 2023, including technical and economic staff, is 261 employees. In addition, our subsidiary LOKORAIL, a. s., which provides shunting locomotives and locomotive personnel for us, has also been involved in the performance of transport services.

We can state that thanks to the active engagement of all BTS employees, but also thanks to the excellent cooperation with the management of the East Slovakia Transshipment Yards in Čierna nad Tisou, the takeover of selected operations was smooth. I would like to



Okrem prekládky prevzala BTS v minulom roku aj časť dopravnej obsluhy v uze Čierna nad Tisou.

In addition to transshipment, BTS also took over part of the transport services in Čierna nad Tisou last year.

take this opportunity to thank everyone for their professional work of high quality. The investments made in the BCS modernisation process and the current state of operation of this important railway node would not satisfy our shareholders or our customers, unless it were supported by the responsible and dedicated work of the people working for us, the East Slovakia Transshipment Yards, and Železnice Slovenskej republiky in Čierna nad Tisou, respectively. So once again – I would like to extend great thanks.

Have the expected effects and benefits for BTS been confirmed a year after the inclusion of the mentioned operations? Which ones specifically?

The main reason for this change was the necessary optimisation of operations and processes at the BCS for both BTS and our 40-per cent shareholder ZSSK CARGO. Above all, it is necessary to state that all the activities of our company serve a common goal which is to maintain the reliability and competitiveness of the provided transshipment services and thus maintain the flows of goods from eastern countries through the Slovak Republic. The effects and benefits are therefore not only on BTS's part, but also on the part of ZSSK CARGO and ŽSR. In this particular case, it was about simplifying transshipment management and unifying the processes in Čierna nad Tisou.

I would like to add here that in preparation for the inclusion of selected transshipment and shunting operations in BTS, we cooperated with SIMCON to elaborate a simulation study that was supposed to help us streamline operations at all workplaces and was mainly focused on streamlining the work of shunting backups. At the beginning, its partial results made us aware of the significantly poor condition of the track infrastructure at the Čierna nad Tisou railway station. Subsequently, due to the situation in Ukraine, there were constant and fundamental changes in the quantitative and type composition of goods, changes in working conditions due to other carriers entering the BCS premises, and we had to suspend the elaboration of the study yet before its completion. It can be stated that the effects and other expected benefits have been negated by the conflict in Ukraine.

Let's move on to last year's results. What transshipment volumes did BTS achieve?

In total, we transshipped 5.75 million tonnes of goods. The largest share – 98% was represented by the transshipment of iron ore and bulk substrates in the volume of 5.64 million tonnes. At the beginning of last year, we focused mainly on meeting the increased demands of customers for the storage of goods within our storage capacities. The end of 2022 and the beginning of 2023 were again difficult due to the enormous humidity of the dust ores transshipped. We have not encountered such a quantity of water in broad-gauge wagons since the first transshipment centre was put into operation. The operational staff had to work strenuously during transshipment and the final cleaning of premises and equipment. The automated technology was designed for transshipment of loose

substrates and maintaining it in operation under these conditions was time-consuming and physically very demanding. We had to shut down the transshipment centres from time to time due to their cleaning, and at the same time exceptionally deploy three to four excavators on the East ramp – Portal Crane workplace to ensure the required operations. Despite the difficult situation and the above-mentioned negative impact of the conflict in Ukraine, in cooperation with ESTY employees, we managed to meet all the requirements of our customers, especially in the transshipment of iron ore for Třinecké železárny, Voestalpine and Liberty Ostrava.

This allows us to positively evaluate another year of BTS operations, which, considering the already mentioned changes that took place at the beginning of last year, we perceive as a breakthrough in the history of our company.

You have mentioned that the structure of commodities transshipped in the ESTY changed last year. Could you be more specific?

There was no fundamental change in the structure of commodities transshipped by our company. The transshipment of iron ore substrates continues to be a priority. A change that has a significant impact on BCS operations is the increase in requests for transshipment of agricultural products, and year-on-year there was also a slight increase in the transshipment volume of other loose substrates by 2.1%, piecemeal goods by 1.6%, and ferrous metals by 1.4%. The routing of transshipped piecemeal goods and liquids changed fundamentally, for example, in the months of March to December 2022, 81,350 tonnes of liquids were pumped over from standard-gauge wagons to broad-gauge wagons destined for Ukraine.

Last year, in connection with the war in Ukraine, new storage capacities for cereals and grains began to be built at the border. To what extent and in what form?

Our company's activities are primarily focused on creating best possible conditions for securing the flows of goods for our stable final customers, which are European ironworks. As I have already mentioned, by building a new Central Storage Area workplace, we expanded the storage capacity for iron ore substrates by 12,000 square meters of new storage area. The importance of this investment was already confirmed last year. This year, ŽSR will carry out the necessary reconstruction of the adjacent tracks, which will enable its full use.

But further to your question, as regards the storage capacities for agricultural products, we focused on creating options for temporary storage of packaged, palletised agricultural products of higher quality. This intention is reflected by our investment in building a covered warehouse on an elevated platform at the Dobrá Combined Transport Terminal. The start of its implementation is planned for May 2023. At the same time, the storage hall will allow us to transship directly using the broad-gauge wagon – standard-gauge wagon or broad-gauge – truck system, for goods requiring weather protection. The total storage area of the hall will be 1,200 square meters.

Let's stay on the topic of agricultural products. In addition to the storage capacity expansion plan, did BTS also invest in equipment for transshipment of these commodities?

Reflecting the requirements of our customers and expanding the services provided is one of the goals of our company. We have been concerned with the expansion of our range of services to include the transshipment of agricultural products since March of last year. Depending on the specifications of our customers' requirements and the required volume of transshipment, last year we procured transshipment technological equipment worth EUR 330 thousand into the property of BTS. This equipment is primarily intended for direct transshipment between broad-gauge and standard-gauge grain wagons. The increased demand

for transshipment of agricultural products from high-wall broad-gauge wagons to standard-gauge grain wagons is satisfied with the help of a new wheeled excavator, which represents another investment of our company in the amount of EUR 342 thousand. For the transshipment of agricultural products, we have also established a new Platform III workplace, which we have rented from ŽSR. The given workplace is currently using the existing technology for transshipment. In the case of finding a stable partner, we intend to build a high-capacity automated transshipment facility for agricultural products at this workplace.

Have you already prepared or at least outlined the next phase of the modernisation of transshipment capacities in Čierna nad Tisou?

The priority of our modernisation projects is to provide benefits to our customers and also to improve working conditions for our employees. Last year, we, like many others, also experienced the increasing lengthiness of the processes of approving and permitting railway structures. We believe that we will successfully handle these processes and will already implement several development capital expenditure activities this year.

In Čierna nad Tisou it is essential for us to construct new dynamic scales at the East Ramp – Gantry Crane workplace and to complete the construction of the scales at the Central Storage Area, which will streamline shunting operations and reduce the occupancy of station tracks when moving train sets for weighing. Also important is the above-mentioned construction of a covered warehouse at the Dobrá Combined Transport Terminal, which will also allow us to tranship goods protected from the weather. Another investment is the modernisation of our broad-gauge locomotive fleet, which will guarantee higher reliability of station shunting operations. To improve the sanitary and operating conditions of our employees working in broad-gauge shunting operations, this year, after the previous annual preparation, we will build a new sanitary and operating building. The fundamental expansion of our transshipment capacities in the field of excavator transshipment and transshipment using heavy machinery also requires the construction of a modern heavy machinery workshop. We plan to carry out the construction of the workshop in connection with a maintenance staff sanitary and operating facility this year.

Further BTS modernisation activities and their implementation will continue to be based on intentions to improve the quality and ensure the reliability of the services provided.

We believe that state institutions and their representatives, respectively, will also understand the importance of sustainability and development of the transshipment BCS for Železnice Slovenskej republiky, and after last year's exponentially increased interest of state institutions in the work and services performed in Čierna nad Tisou due to the conflict in Ukraine, they will begin to be more interested in the condition of railway infrastructure and additional financing of the maintenance and reconstruction of the transshipment BCS, which will guarantee its safety, passability and reliability for railway traffic on the longest rail paths in Slovakia.

Any message in the end?

If I may, I would like to express my great wish: I wish so much there would be peace. I wish the soldiers who are fighting each other in the world today would do what the Scottish and German soldiers did during the First World War at Christmas in 1914 at the Belgian-French border, near the town of Armentières, when they came out of the trenches, threw down their weapons and played football together.

And unlike them, those who are fighting each other today, would never raise their weapons from the ground. This is what I wish. Well, for those who want the opposite, I would buy a one-way ticket to Mars. I think everything would be all right then.

(r)

Segment opráv a údržby ŽKV sa osamostatňuje

Od 1. februára 2023 nastala zmena názvu úseku služieb železničných koľajových vozidiel. Nový názov je úsek služieb ŽKV - Depo Services. Takože za pomlčkou pribudol názov budúcej dcérskej spoločnosti. Tá je už od 18. januára zapísaná v Obchodnom registri SR a v spoločnosti sa realizujú všetky kroky na jej samostatné fungovanie.

Organizačná štruktúra úseku služieb ŽKV - Depo Services od 1. februára kopíruje tú, ktorá je pripravená aj pre akciovku. Rovnako sa väčšina činností robí už tak, ako sú naplánované v novej dcérskej spoločnosti ZSSK CARGO. Čaká sa na ešte jedno veľmi podstatné rozhodnutie, a tým je schválenie vkladu časti majetku podniku Vládou SR do novej spoločnosti. O súhlas požiada firma v apríli. Vzhľadom na politickú situáciu sú verdikt a najmä jeho termín ešte otázne. Úsek služieb ŽKV - Depo Services má však pripravený aj plán B. V prípade, že sa nepodarí zabezpečiť súhlas vlády, tak úsek bude nadálej plne funkčná organizačná zložka ZSSK CARGO

so samostatným kontrolingovým sledovaním nákladov a výnosov. Nová dcérská spoločnosť bude efektívnejšia, schopná pružnejšie reagovať na zmeny na trhu s cieľom poskytovať čo najlepšie služby všetkym zákazníkom. ZSSK CARGO okrem toho deklaruje, že nové organizačné usporiadanie bude oveľa efektívnejšie pre matku aj dcéru. Materskej firme to prinesie najmä zlepšenie riadenia nákladov na údržbu a opravy ŽKV, ktorých objednávanie bude racionálnejšie. Omnoho jednoznačnejšie bude definovanie zodpovednosti za jednotlivé opravy, ako aj ich priebeh, termíny a v neposlednom rade kvalita. - **Trend v železničnej doprave je jednoznačný. Vidíme, že segment opráv sa aj inde vyčleňuje a osamostatňuje. Týmto procesom prešlo už mnoho spoločností v Európe, a tak ak nechceme zaostávať, musíme ho aj my absolvovať**, - uvedol Ľubomír Kučka, člen predstavenstva a riaditeľ úseku služieb ŽKV - Depo Services a predsedu predstavenstva Depo Services, a. s.

(sch)



The rolling stock repair and maintenance segment is to be spun off

Since 1 February 2023, the Rolling Stock Services Division has been renamed. The new name is the Rolling Stock Services Division - Depo Services. So, the name of the future subsidiary was added after the hyphen. It has already been registered with the Business Register of the Slovak Republic since 18 January, and the company is taking all necessary steps for its independent functioning.

Since 1 February, the organisational structure of the Division has been reflecting the one that is prepared for the joint-stock company. Also, most of the activities are already done as planned for the new subsidiary of ZSSK CARGO. One more very important decision still awaits us, and that is the approval by the Government of the Slovak Republic of the contribution of part of the company's assets into the new company. The company will ask for such approval in April. Considering the political situation, the verdict and especially its date are still questionable. The Division, however, has also prepared a Plan B. In the event that the approval of the government is not obtained, the Rolling Stock Services Division - Depo Services will continue to be a fully functional

organisational unit of ZSSK CARGO with separate controlling of costs and revenues.

The new subsidiary will be more efficient, able to respond more flexibly to changes in the market in order to provide the best possible services to all customers. ZSSK CARGO also declares that the new organisational structure will be much more efficient for both the parent company and the subsidiary. This will bring the parent company, in particular, an improvement in the management of costs of maintenance and repairs of rolling stock, the ordering of which will be more efficient. The definition of responsibility for individual repairs, as well as their course, deadlines and, last but not least, quality, will be much clearer. - **The trend in rail transport is clear. We can see that the repair segment is also elsewhere being spun off and becoming independent. Many companies in Europe have already gone through this process, so if we don't want to lag behind, we have to undergo it, too**, - said Ľubomír Kučka, Member of the Board of Directors and Director of the Rolling Stock Services Division - Depo Services and Chairman of the Board of Directors of Depo Services, a. s.

Traktory na kol'ajniciach

V rušňových depánoch v Žiline, Spišskej Novej Vsi a Čiernej nad Tisou sa už onedlho potešia novým prírastkom do vozidlového parku v podobe traktorov. Tri nové vozidlá v žilinskom rušňom depe čakajú na posledné technické skúšky, napríklad na overenie spôsobilosti nakolajovania. Ich viacúčelové využitie s dôrazom na znižovanie nákladov bude v depách veľkým prínosom.

Nové traktory volajú aj lokotraktory, pretože okrem cesty sa môžu pochybovať aj po kol'ajniciach. A to nielen v kol'ajniciu s normálnym rozchodom, ale zmenou nakolajovacieho zariadenia sú vhodné aj na široký rozchod, čo samozrejme uvítajú najmä v Čiernej nad Tisou. - **Sú určené na ľahký posun v režime ako koľajové vozidlá a zaobstarali sa z dôvodu znižovania nákladov a samozrejme ich viacúčelového využitia,** - uviedol Andrej Slávik, riaditeľ sekcie údržby a opráv ŽKV. Okrem výhody posunu na normálnom a širokom rozchode budú prínosom najmä pri údržbe objektov, napríklad pri zimnej údržbe príjazdových komunikácií. Medzi ďalšie výhody patrí aj vybavenie automatickými spriahadlami umiestnenými na obidvoch koncoch vozidla. - **Takže na spojenie aj rozpojenie súpravy nepotrebuje dodatočnú obsluhu. Celý úkon sa vykonáva z kabíny,** - vysvetlil Branislav Machyna, prednosta bratislavského strediska údržby a opráv ŽKV.

Vozidlo je vybavené kamerovým systémom, ktoré slúži najmä pri tomto spájaní a rozpájaní súprav pomocou automatických spriahadiel. Systém je pevnou súčasťou vozidla a jeho elektroinštalácie a je ovládaný pomocou tlačidiel na displeji umiestnenom na prístrojovom paneli pred obsluhou. Systém nezasahuje do riadiacich častí vozidla a umožňuje jednoduché prepínanie kamier (predná/zadná), nočný režim a korekcie obrazu. Všetky ovládacie prvky sú umiestnené v kabíne, ktorá je presklená s dobrým rozhľadom na každú stranu. Ovládacie prvky sú obsluhe pohodlne dostupné zo sedadla a nechýba ani druhé sklopné sedadlo. Ešte dodajme, že kombináciou vodiacich a traktorových kolies sa zabezpečuje rovnomerné rozloženie hmotnosti lokotraktora na kolaj. Výhodou je aj jeho dĺžka. Keďže je vozidlo kratšie oproti súčasným posunovacím rušňom, tak nebude problém pri prestavovaní na točniach a presuvniach.

(sch)

Tractors on rails

The locomotive depots in Žilina, Spišská Nová Ves and Čierna nad Tisou will soon be pleased with a new addition to the fleet in the form of tractors. Three new vehicles in the Žilina locomotive depot are waiting for the last technical tests, for example, to verify the reliability of running on the tracks. Their multi-purpose use with an emphasis on cost reduction benefits the depots significantly.

The new tractors are also called locotracitors because they can move on both roads and rails. And not only on standard-gauge tracks, but by changing the rerailing equipment, they are also suitable for broad-gauge tracks, which of course will be appreciated especially in Čierna nad Tisou. - **They are intended for easy shunting operations as rolling stock and were procured due to cost reduction and, of course, due to their multi-purpose use,** - said Andrej Slávik, Director of the Rolling Stock Maintenance and Repairs Section. In addition to the advantage of moving on standard-gauge and broad-gauge tracks, they will be especially beneficial in maintenance operations, for example, in the winter maintenance of driveways. Other advantages include being equipped with automatic couplings located at both ends of the vehicle. - **So, we don't need additional operating staff to connect and disconnect the train set. The entire operation is performed from the cabin,** - explained Branislav Machyna, the head of the Bratislava Rolling Stock Maintenance and Repair Centre.

The vehicle is equipped with a camera system which is mainly used for connecting and disconnecting train sets using automatic couplers. The system is a fixed part of the vehicle and its electrical installation and is controlled using buttons on the display located on the dashboard in front of the operator. The system does not interfere with the control components of the vehicle and enables easy switching of cameras (front/rear), a night mode and image correction. All controls are located in the glass cabin affording a good view of all sides. The controls are conveniently accessible to the operator from the seat, and there is also a second folding seat.

We should also add that the combination of guide and tractor wheels ensures an even distribution of the locotractor's weight on the track. Its length is also an advantage. Since the vehicle is shorter than the current shunting locomotives, there will be no problem with its handling on turntables and shunting equipment.



Prvé lastovičky na trati už od marca

Prvý marcový deň začali na trati Bratislava – Rohožník jazdiť novučičké rušne 742 v pestrom nátere. A len pre upresnenie, nejde o celkom nové vozidlá, ale zmodernizované. Rušne 742.651-3 a 742.652-1 dorazili 13. februára popoludní do rušňového depa Bratislava východ, aby sa o deň neskôr pripravili na finálne a oficiálne prevzatie. Okrem zástupcov vedenia ZSSK CARGO sa na nové mašinky tešíli rušňovodiči z bratislavského strediska riadenia trakcie. Zástupcovia CZ LOKO dva zrekonštruované rušne 742 odovzdali do rúk zamestnancov strediska a zároveň vyškoliли prvých rušňovodičov.

Dôvodov, prečo sa na modernizačný proces dostali rušne 742 ako prvé, bolo neúrekom. Spomenieme aspoň tie základné, ako sú vek - majú vyše 40 rokov, ubehnutých vyše 1,4 milióna kilometrov a vysoké náklady na prevádzku aj opravy. Ich úloha je však pri posune a miestnej obsluhe nezastupiteľná. Už vlnali sa niekoľko kusov presunulo do dielne CZ LOKO, kde začala celková modernizácia 20 kusov HDV radu 742 s opciou na ďalších 20 kusov na typ Effishunter 1000M. Prvé dva zrekonštruované rušne v novučičkom vzhľade pred niekoľkými dňami odovzdali do rúk bratislavského strediska riadenia trakcie. - **Modernizáciu sa v prvom rade sa zvýši spoľahlivosť HDV v prevádzke, v dôsledku čoho bude ZSSK CARGO vedieť garantovať zákazníkom bezproblémovú a spoľahlivú prepravu tovarov**, - odznelo pri odovzdávaní rušňov. 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 nutne vynakladaných finančných prostriedkov na udržiavanie prevádzkyschopných HDV na 35 až 50 percent. Vďaka použitiu moderných technológií je garantovaná ďalšia výrazná úspora finančných prostriedkov pri spotrebe pohonných hmôt aj ostatných prevádzkových kvapalín. - **Výrazne sa zvýši bezpečnosť a komfort rušňového personálu a veríme, že**



Dôležitým aspektom modernizácie je aj prínos z pohľadu ekológie a znížovania uhlíkovej stopy a emisií skleníkových plynov. HDV splňa emisnú normu EU STAGE IIIA, jeho hlučnosť a vibrácie sú nižšie ako u pôvodného HDV.

The benefit from the point of view of ecology and reduction of the carbon footprint and greenhouse gas emissions is also an important aspect of modernisation. The locomotive meets the EU STAGE IIIA emission standard, its noise and vibrations are lower than those of the original locomotive.

prichod moderných HDV pomôže prilákať nových zamestnancov, - uviedol Marián Vulgan, prednosta strediska riadenia trakcie v Bratislave, kde prvé HDV už začali slúžiť.

Vyškoleným rušňovodičom sa nové rušne veľmi pozdávajú. Slovami chvály nešetrili najmä na výbavu stanovišťa rušňov. - **Vzhľadom ku komfortu ovládania a sociálnemu vybaveniu sú ohlasy zamestnancov veľmi pozitívne, avšak celkovú funkčnosť a spoľahlivosť nových rušnov radu 742 pri záťaži preverí až ostrá prevádzka**, - skonštatoval prednosta strediska M. Vulgan.

V závere ostáva zapriat' veľa šťastných a bezproblémových kilometrov týmto prvým zmodernizovaným lastovičkám.

(sch)

The first swallows on the rail since March

On the first day of March, brand-new Series 742 locomotives in colourful livery began to run on the Bratislava - Rohožník line. And just to make it clear, these are not completely new vehicles, but modernised ones. Series 742.651-3 and 742.652-1 locomotives arrived in the afternoon of 13 February at the Bratislava východ locomotive depot to be readied for the final and official takeover a day later. Not only representatives of the ZSSK CARGO management but also train drivers from the Bratislava traction control centre were looking forward to the new engines. CZ LOKO representatives handed over two retrofitted Series 742 locomotives to the center's employees and, at the same time, gave training to the first train drivers.

There were countless reasons why Series 742 locomotives were the first to go through the modernisation process. Let us mention at least the most relevant ones, such as their age - they are over 40 years old, have travelled over 1.4 million kilometres, and have high costs of operation and repairs. However, their role is irreplaceable in shunting and local service operations. Already last year, several locomotives were moved to the CZ LOKO workshops, where the overall modernisation of 20 Series 742 locomotives into Effishunter 1000M locomotives began, with an

*option for another 20 locomotives. The first two retrofitted locomotives with a new look were handed over to the Bratislava traction control centre a few days ago. - **The modernisation will first of all increase the reliability of the locomotives in operation, as a result of which ZSSK CARGO will be able to guarantee trouble-free and reliable carriage of goods to customers**, - it was said in handing over the locomotives. Due to the increased reliability and efficiency of locomotives in operation, the number of independent traction locomotives ordered will decrease, with 20 retrofitted locomotives replacing approximately 30 original ones. Closely associated with this is a decrease in the funds necessarily expended for maintaining operational locomotives at 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 safety and comfort of locomotive staff will be significantly enhanced, and we believe that the arrival of modern locomotives will help attract new employees**, - said Marián Vulgan, head of the traction control centre in Bratislava, where the first locomotives have already started to serve.*

(sch)

Moderné sústruženie zvyšuje kvalitu a rýchlosť opráv

V opravovni nákladných vozov Košice začala v októbri 2022 prevádzka nového kolosústruhu. Túžobne očakávaný moderný stroj RAFAMET UFB 125 N slúži na sústruženie profilu kolies a vnútorných bočných povrchov diskov kolies, ale aj na sústruženie drážky medzného opotrebovania na vonkajšej strane kolesa a ešte na mnohé ďalšie špecifické činnosti. Obstaraním technicky vyspelého stroja sa zrýchlia a zjednodušia niektoré procesy pri opravách a údržbe nákladných vozňov.

- Nový kolosústruh je moderný a technologicky vyspelý stroj, ktorého najväčšou výhodou je ponuka väčšieho rozsahu opráv. Zvýši sa tak aj flexibilita opráv dvojkolí a výhodou je úprava jazdného medzinárodného profilu UIC – ORE ako aj regulácia kotúčovej brzdy montovanej na osi aj kotúč kolesa s tlmičom hluku, - vysvetlil výhody kolosústruhu Ľubomír Kučka, člen predstavenstva a riaditeľ úseku služieb ŽKV - Depo services. A dodáva, že v neposlednom rade sa zvýšila kvalita a zdvojnásobila rýchlosť opráv jazdného profilu.

Starý kolosústruh už nevyhovoval sústruženiu dvojkolí s kotúčovou brzdou, teda dvojkolí pre vozne s vysokou konštrukčnou rýchlosťou, ktoré jazdia



Modern lathing increases the quality and speed of repairs

The operation of a new wheelset lathe in the Košice wagon repair workshop began in October 2022. The long-awaited modern RAFAMET UFB 125 N machine is used for lathing the wheel profile, the inner side surfaces of wheel discs, but also for lathing the wear limit groove on the outside of the wheel and for many other specific activities. The purchase of a technically advanced machine will speed up and simplify some processes in the repair and maintenance of freight wagons.

- The new wheelset lathe is a modern and technologically advanced machine, the biggest advantage of which is that it offers a large range of repairs. This will also increase the flexibility of wheelset repairs, and the advantage is the modification of the international UIC – ORE rail profile, as well as the regulation of the disc brake mounted on the axle and the disc of the wheel with a noise damper, - Ľubomír Kučka, Member of the Board of Directors and Director of the Rolling Stock Services Division explains the advantages of the wheelset lathe. And he adds that last but not least, the quality of rail profile corrections has increased, and their speed has doubled.

The old wheelset lathe was no longer suitable for lathing wheelsets with a disc brake, i.e. wheelsets for wagons with a high construction velocity

160 km/hod, a tak ZSSK CARGO pri ponukách opráv najväčším zákazníkom strácali na lukratívite.

Dočkali sa

Týmito stručnými slovami uzavrel slávnostne spustenie kolosústruhu do prevádzky v polovici októbra Henrich Horváth, prednosta košického strediska údržby a opráv ŽKV.

V opravovni okrem podkladov pripravovali aj ďalšie potrebné činnosti spojené s dodávkou stroja. Išlo v prvom rade o demontáž starého sústruhu a vykonanie potrebných úprav pôvodného základu pod nový sústruh. Aj vďaka šikovným zamestnancom bolo pred montážou nového kolosústruhu všetko pripravené, a to počnúc prispôsobením výšky kolaje k stroju, novej elektrickej prípojky či prípojky internetu. – Montáž pevnej linky internetu bola dôležitá kvôli pripojeniu výrobcu, aby najmä v čase záruky dokázal identifikovať a odstraňovať prípadné poruchy, - dodal H. Horváth.

Dana SCHWARTZOVÁ, foto: autorka

Moderný stroj RAFAMET UFB 125 N slúži v opravovni nákladných vozov Košice na sústruženie profilu kolies.

The modern RAFAMET UFB 125 N machine is used in the Košice wagon repair workshop for lathing the wheel profile.



that travel at 160 km/h, so ZSSK CARGO's offers of repairs to its largest customers were becoming less lucrative.

They've finally got it

With these brief words, Henrich Horváth, the head of the Košice rolling stock maintenance and repair centre, concluded the ceremonial introduction of the wheelset lathe in mid-October.

In the repair centre, they prepared not only the underlying documentation, but also other necessary activities connected with the delivery of the machine. It was primarily dismantling the old lathe and making the necessary adjustments to the original base under the new lathe. Thanks to the skilled employees, everything was ready for the installation of the new wheelset lathe, starting with adjusting the height of the track to the machine, installing a new electrical connection, and setting up an Internet connection. – The installation of an Internet fixed line was necessary to enable the connection of the manufacturer so that he could identify and eliminate any malfunctions, especially during the warranty period, - explained Mr. Horváth.

Dana SCHWARTZOVÁ, Foto: author

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: ceny.jozef@zscargo.sk

REGIÓN / REGION KOŠICE

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

REGIÓN / REGION ŽILINA

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

REGIÓN / REGION ZVOLEN

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

REGIÓN / REGION BRATISLAVA

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

Jana BODROGOVÁ
+421 55 229 5515
+421 904 597 331
e-mail: cargomz@zscargo.sk

Attila KASSAI
+421 55 229 5517
+421 903 456 802
e-mail: cargomz@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 ROOLING STOCK - DEPO SERVICES

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

Radoslav HODOROVSKÝ
tel.: +421 55 229 1608
mobil: +421 911 761 005
e-mail: ecm.wagon@zscargo.sk (wagons)
ecm.hdv@zscargo.sk (locomotives)

GENERÁLNE ZASTÚPENIE NA UKRAJINE / GENERAL REPRESENTATION IN UKRAINE

Jozef VIRBA
tel.: +380 322 264 155
mobile: +380 954 786 565 (UA)
mobil: +421 903 561 253 (SK)
e-mail: gzcargo.lviv@gmail.com

PRENÁJOM HNACÍCH DRÁHOVÝCH VOZIDIEL / RENTAL OF LOCOMOTIVES

István SZÜRÖS
tel.: +421 55 229 5406
mobil: +421 903 560 550
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