

BUSINESS



Investície do vozňov aj rušňov

Investments in wagons and locomotives

Digitalizáciou sa obchodné procesy zjednodušia a zrychlia

Digitalisation will make business processes simpler and faster

Mimoriadne zásielky spracuje SYMOZA

Special consignments will be processed by SYMOZA

Editoriál / Editorial

Vážení obchodní partneri,

tak ako býva zvykom, radi by sme vám aj v úvode tohto vydania magazínu ZSSK CARGO Business priniesli len pozitívne správy, avšak nevyhne sa určitej miere kritiky.

Z tých pozitívnych správ by som vybral skutočnosť, že napriek nepriaznivým výhliadkam na začiatku roka sa podarilo trh železničnej nákladnej dopravy s malými stratami stabilizovať, udržať a aj v rámci možnosti rozbehnuť nové projekty. Dari sa nám investovať do parku rušnov, prenájmu špecializovaných nákladných vozňov, či v spolupráci s partnermi aj do prekládky na východnej hranici Slovenska. Snažíme sa držať krok v inováciach a zavádzaní moderných technológií. Zo zdrojov, ktoré generujeme, investujeme prostriedky do digitalizácie, čo naši zákazníci aj oceňujú.

Za podmienok, ktoré pre železnicu vytvára štát, to nie je zlý výsledok. Keď do toho zarátame aktuálne spomalenie ekonomiky, vysokú infláciu, zmeny na prepravnom trhu a neisté výhliadky v ďalšom období, môžeme byť hrdí, že spolu s našimi zákazníkmi zvládame všetky tieto výzvy.

Tu by sa však výpočet pozitív mohol skončiť a je potrebné, aby zaznel aj kritický hlas. Už roky spolu s ďalšími železničnými dopravcami voláme po stanovení stabilného systému spoplatňovania infraštruktúry. Takého, ktorý by určil jasné pravidlá na dlhšie obdobie a nevytváral špekulácie pri cenových kalkuláciách. Táto neistota nám vôbec nepomáha zvyšovať konkurencieschopnosť voči cestnej doprave a k vytváraniu podmienok, aby sa zvyšoval podiel železnice na prepravách. Železnice, ktorá je symbolom ekologickej dopravy a jedným z hlavných nástrojov pri dosahovaní cieľov na ochranu klímy.

Dalej treba tiež pripomenúť, že objem finančných prostriedkov, ktorý dlhodobo smeruje do slovenských železníc, je značne podhodnotený. To sa odráža na stave infraštruktúry a automaticky aj na objeme prepravovaného tovaru. Naším cieľom má byť udržanie prepravy tovarov na železnici a rozšírenie ich spektra. Nie presun na cestu, ako sa to deje, ale rozvoj



prepráv a hlavne jednotlivých vozňových zásielok na železnici.

Nechceme byť outsidermi, ale udržateľnou ekologickou a modernou formou prepravy s vysokým kreditom. Podotýkam známy fakt, že železnica nemôže existovať bez systémovej štátnej podpory. Tu sa môžeme inšpirovať a učiť od zahraničia. Štáty ako Maďarsko, Rakúsko, Nemecko, Francúzsko, v určitej miere aj Poľsko alebo Česko disponujú systémovou podporou pre železnice, vytvárajú dostatok zdrojov a fondy na podporu ekologickej módov dopravy. Preto ani pri turbulentných zmenách na trhu nie sú odkázaní na krátkodobé záchranné riešenia, plávanie pri údržbe infraštruktúry a pomalú modernizáciu koridorov. Železnica potrebuje a zaslúží si masívnejšie investovanie, za čo sa bude vedieť odvádať násobne vyšším príspevkom k zdravému životnému prostrediu, udržateľnej klíme na našej planéte a v konečnom dôsledku spokojnosti ľudí.

Roman GONO
Predseda predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK CARGO

Dear business partners,

in the editorial of this issue of the ZSSK CARGO Business magazine we would like to bring you only positive news as usual, but we will not avoid a certain amount of criticism.

As to the positive news, I would like to mention the fact that despite the unfavourable forecasts at the beginning of the year, we managed to stabilise and maintain the rail freight market with just small losses and start as many new projects as possible. We are successful in investing in the fleet of locomotives, the rental of specialised freight wagons and, in cooperation with our partners, also in the transshipment facilities on the eastern border of Slovakia. We try to keep up with innovations and introduction of modern technologies. From the funds we generate, we invest in digitalisation, which our customers also appreciate.

Considering the conditions that the state creates for rail transport, this is not a bad result. When taking account of the current economic slowdown, high inflation, changes in the transport market and uncertain prospects for the next period, we can probably be proud that together with our customers we have managed to cope with all these challenges. However, the list of the positives could end here, and a critical voice needs to be heard. For years together with other railway carriers, we have been calling for the establishment of a stable infrastructure charging system. One that would determine clear rules for a longer period of time and would not create room for speculations in price calculations. This uncertainty does not help us at all to enhance our competitiveness in

relation to road transport and create conditions for increasing the share of rail in shipments. Rail should be a symbol of ecological transport and one of the main tools in achieving climate goals.

Furthermore, it should also be noted that the volume of funds going to the Slovak railways in the long term is considerably insufficient. This is reflected in the state of the infrastructure and, as a matter of course, also in the volume of transported goods. Our goal must be to maintain the carriage of goods by rail and to extend their scope. It should not be a shift to road, as is happening, but the development of rail freight and mainly single wagonload shipments transported by rail.

We do not want to be outsiders, but a sustainable, ecological and modern form of transport with high credit. I point out the well-known fact that rail transport cannot exist without systemic state support. Here we can get inspired and learn from abroad. States such as Hungary, Austria, Germany, France, and to a certain extent Poland and the Czech Republic have systemic support, create enough resources and funds to support ecological modes of transport. Therefore, even with turbulent changes in the market, they are not dependent on short-term rescue solutions, patching holes in infrastructure maintenance, and slow modernisation of corridors. Rail transport needs and deserves more massive investment, in which case it will be able to pay back with a multiply higher contribution to a healthy environment, a sustainable climate on our planet and, last but not least, people's satisfaction.

Roman GONO
Chairman of the Board of Directors and CEO of ZSSK CARGO

Železnica je šanca na okamžitú redukciu uhlíkovej stopy	4
Rail is a chance to immediately reduce the carbon footprint	5
Investície do vozňov aj rušňov	6
Investments in wagons and locomotives	7
Digitalizáciou sa obchodné procesy zjednodušia a zrýchlia	8
Digitalisation will make business processes simpler and faster	9
Prepravy agroproduktov rastú, investície zaostávajú	10
Shipments of agricultural products grow, investments lag behind	11
Inovatívne a efektívne	12
In an innovative and efficient way	13
Ďalšie dva modernizované stroje sa zaradili do flotily	14
Two more modernised engines joined the fleet	14
Mimoriadne zásielky spracuje SYMOZA	15
Special consignments will be processed by SYMOZA	15
Nákladná železničná doprava na Záhorí	16
Rail freight transport in the region of Záhorie	17
Ukazovatele výkonnosti na prvom mieste	18
Performance indicators as the first point of consideration	19
BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA je lídrom v rozvoji PPS Čierna nad Tisou	20
BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA is a leader in the development	
of the border-crossing station Čierna nad Tisou	22
Nový sústruh na správne obutie dvojkolesí	24
A new lathe for correct fitting of wheelsets	25
175 rokov železníc: v plnom nasadení na zraze historických mašiniek	26
Nová železničná poštová známka	26
175 years of railways: at full strength at a gathering of historic machines	27
A new railway postage stamp	27



Železnica je šanca na okamžitú redukciu uhlíkovej stopy

O prepravách tovarov na železnici, vplyve vojny na Ukrajine na trh, ale aj podmienkach v budúcom roku sa zhovárame s riaditeľom úseku obchodu ZSSK CARGO Jaroslavom Daniškom.

Rok 2023 je z obchodného hľadiska netypický, keď sú dohody o cene uzavreté na kratšie obdobie, ako boli doteraz zákazníci zvyknutí. Potvrdili sa niektoré obavy, ktoré sa objavili pri zavedení tohto systému?

Rok 2023 si naozaj budeme pamätať ako zvláštny rok z obchodného hľadiska, keď sme vzhľadom na okolnosti, najmä neistú výšku ceny trakčnej elektrickej energie a nafty, ako aj celoročne neznáme podmienky spoplatnenia železničnej infraštruktúry, museli prvýkrát pristúpiť k neobvyklemu riešeniu – užatváraniu dohôd o cene s časovo obmedzenou platnosťou podmienenou vývojom vstupných nákladov. Vynúteným riešením bolo zavedenie dohôd o cene s účinnosťou do 31. marca 2023 a možnosťou automatického predĺžovania na štvrtročnej báze, maximálne do 31. decembra 2023. Uvedený systém sa rodil v zložitých podmienkach, je administratívne náročný a prináša určité riziká obidvom zmluvným stranám. Verím však, že tento náročný rok spoločne s našimi zákazníkmi ustojíme.

Prichádza do úvahy predĺženie tejto schémy aj v budúcom roku? Od čoho to bude závisieť?

Zatiaľ všetko tomu nasvedčuje, že áno. V prípade, že by cena trakčnej elektrickej energie zo strany dodávateľa ŽSR bola fixná a garantovaná po celý rok 2024 a zároveň by bola v dostatočnom predstihu oznamená výška cien za použitie železničnej infraštruktúry, je vysoko pravdepodobné, že by sme sa vrátili k obchodnému modelu platnému pred rokom 2023.

Čo priniesol v tomto roku vývoj prepráv v ZSSK CARGO?

Za obdobie prvých ôsmich mesiacov roka 2023 naša spoločnosť prevezla 18,2 milióna ton tovaru, čo predstavuje medziročný pokles takmer dva milióny ton. Najväčšie poklesy nastali v prepravách železnej rudy, a to -750 tisíc ton a kovov, -380 tisíc ton. Dôvody sú všeobecne známe, ide o dôsledok nižších tohtočných výkonov hutníctva a zároveň predzásobovania sa oceliarní v minulom roku 2022. Poklesy sme zaznamenali aj v komodítach chémia a drevo. Naopak zaujímavý nárast sme zaznamenali v komodite potraviny v súvislosti s prepravami obilnína z Ukrajiny, pričom tieto prepravy vykazovali rast už v minulom roku. Pre dokreslenie situácie, podobný vývoj a pokles prepráv zaznamenávajú aj bývalí „národní“ dopravcovia v okolitých štátach. Je to prejav všeobecnejšieho útlmu výroby a investícií v našom regióne i Európe.

Prepravný trh je globálne stále ovplyvnený vojenským konflikтом na Ukrajine. Nároky na prepravy agroproduktovej závislosti sú vysoké, darí sa nám s nimi vyrovnáť?

Nádeje na ukončenie konfliktu sa ukázali ako nereálne a s jeho dopadmi sa vyrovňávame všetci, dopravcovia i zákazníci. Ani dnes nie je možné bez obmedzení dovážať suroviny v smere východ – západ. Naopak, pre kompenzáciu týchto výpadkov zabezpečuje ZSSK CARGO prepravy z poľských, chorvátskych a čiernomorských prístavov, ktoré sú však reálizované s využitím mobilného parku a ľudských zdrojov, ktoré mohli byť použité pri iných prepravách. Čo je vlastne opakovanie situácie z minulého roku.

Jedným z dôsledkov vojenského konfliktu je aj enormný nárast požiadaviek na prepravy agroproduktovej závislosti sú vysoké, darí sa nám s nimi vyrovnáť?

zvládnutie enormouských požiadaviek zákazníkov. Obdobne vysoké sú aj požiadavky na prekládkové kapacity agroproduktovej, dokonca sú na prekládku využívané priestory spoločnosti, ktoré s danou prepravou vôbec nesúvisia. ZSSK CARGO sa snaží byť vo všetkých týchto prípadoch maximálne ústredová, aby sme spoločne prepravy potravín zvládli. Vzhľadom na obrovské objemy agroproduktovej, je námorná preprava, samozrejme, považovaná za prioritnú, po železnici trvá preprava požadovaných objemov oveľa dlhšie.

Z toho logicky vyplýva potreba investícií do vozňov na zrnoviny a ďalšie polnohospodárske produkty. Podarilo sa navýsiť na trhu počty týchto špeciálnych vozňov v tomto roku?

Investície do nových špeciálnych vozňov na prepravu agroproduktovej, do ktorých sa musia obilnína preložiť napríklad v Čiernej nad Tisou kvôli zmene rozchodu, sú na veľmi dlhé obdobie a s neistou návratnosťou. Chýbajú totiž akékolvek záruky, že prepravy budú v budúcnosti realizované, preto v súčasnosti poskytujú tieto vozne subjekty, ktoré nimi dlhodobo disponujú pre bežné prepravy v rámci Európy. Navýšili sme však prekládkové kapacity v spolupráci so spoločnosťou BTS, v ktorej má ZSSK CARGO podiel. Podobne zvýšili svoje kapacity aj ďalšie súkromné spoločnosti pôsobiace v Maťovciach, Čiernej nad Tisou a ďalších staniciach v blízkosti ukrajinskej hranice.

Spoplatnenie železničnej infraštruktúry bolo ešte na začiatku roka 2023 veľkou neznáomou, ktorá tiež ovplyvnila dohody so zákazníkmi, ako sme uviedli v úvode rozhovoru. S čím sa dá rátať v tomto smere v budúcom roku?

Buďte na to, že neznáomou zostáva cena železničnej dopravnej cesty aj naďalej. Pritom ide o jeden z kľúčových parametrov ovplyvňujúcich ceny za prepravu. A ako sme upozorňovali už minulý rok, môže mať veľmi negatívny dopad na systém prepravy jednotlivých vozňových zásielok, ktoré sa podľa zverejnených informácií dočkajú podpory zo strany štátu až v roku 2026.

Čo bude teda s jednotlivkami dovtedy?

Na túto otázku je dnes ľahké odpovedať, ale ZSSK CARGO bude hľadať všetky možnosti, aby sme tento produkt, o ktorý majú zákazníci stále záujem, mohli poskytovať aj naďalej. Je to v záujme nás všetkých, a to nielen z pohľadu ekológie, ale aj plnenia náročných cieľov dopravnej politiky Slovenska a EÚ. Nejde tu len o zmenu klímy, ale aj o zdravie ľudí a bezpečnosť na cestách. Aj preto by zodpovednému štátu malo záležať na tom, aby sa tovary presúvali na železnici. Treba opäť zopakovať známy fakt, že nákladná železničná doprava produkuje 9-násobne menej emisií než cestná. Len v málokorej oblasti nájdeme takúto príležitosť pre okamžitú redukciu uhlíkovej stopy ako v doprave. Stačí prejsť na železnicu!

Ladislav JANDOŠEK



Rail is a chance to immediately reduce the carbon footprint

We have interviewed Jaroslav Daniška, ZSSK CARGO Trade Division Director, about the carriage of goods by rail, the impact of the war in Ukraine on the market and about the conditions in the following year.

The year 2023 is atypical from a commercial point of view, when price agreements are concluded for a shorter period than customers have been used to so far. Have some of the concerns that were raised when this system was introduced been confirmed?

The year 2023 will be remembered as a special year from a commercial point of view, when due to the circumstances, especially the uncertain traction electricity and diesel price levels as well as the year-round unknown rail infrastructure charging conditions, we had to take an unusual step for the first time – conclude price agreements with time-limited validity conditioned by the development of input costs. The forced solution was the introduction of price agreements effective until 31 March 2023 and with the possibility of automatic extension on a quarterly basis, up to 31 December 2023 at the utmost. The mentioned system was born in difficult conditions, it is administratively demanding and brings certain risks to both contracting parties. However, I believe that together with our customers we will withstand this difficult year.

Is it possible to extend this scheme also for next year? What will it depend on?

So far, everything indicates that it is possible. If the price of traction electricity supplied by ŽSR is fixed and guaranteed for the entire year 2024, and at the same time the amount of rail infrastructure access charges is announced well in advance, it is highly likely that we will resume applying the business model that was valid before 2023.

What has the ZSSK CARGO transport volume development brought this year?

During the first eight months of 2023, ZSSK CARGO hauled 18.2 million tonnes of goods, which represents a year-on-year decrease of almost two million tonnes. The largest decreases were seen in the carriage of iron ore (-750 thousand tonnes) and metals (-380 thousand tonnes). The reasons are generally known as being the consequence of this year's lower metallurgical performance figures, and at the same time stockpiling by steel mills in 2022. Declines were also recorded in the commodities of chemicals and timber. On the contrary, we noticed an interesting increase in the foodstuffs commodity in connection with grain shipments from Ukraine, while these shipments already showed growth last year. To make the situation clear, it should be noted that the former "national" carriers in the neighbouring countries have also recorded a similar development and decrease in transport volumes. It is a manifestation of a more general slowdown in production and investment in our region and in Europe.

The global transport market is still affected by the military conflict in Ukraine. The demands for shipments of agricultural products from Ukraine are high, are we able to cope with them?

Hopes for an end to the conflict turned out to be unrealistic, and all of us, carriers and customers, are facing its consequences. Even today, it is not possible to import raw materials in the east-west direction without restrictions. On the contrary, to compensate for these declines, ZSSK CARGO transports goods from Polish, Croatian and Black Sea ports; these shipments, however, are carried out using

the rolling stock and human resources that could have been used for other shipments. This is actually a repeat of last year's situation. One of the consequences of the military conflict is an enormous increase in the demand for shipments of agricultural products from Ukraine, such shipments being previously carried out by sea transport. These new shipments place considerable demands not only on procuring special wagons suitable for specific types of goods, of which there are fewer on the European market than would be necessary to cope with the enormous demands of customers. The requirements for agricultural products transshipment capacities are similarly high, which causes that even those corporate premises which are not related to given shipments are used for transshipment. ZSSK CARGO tries to be as accommodating as possible in all these cases so that we can handle foodstuff shipments together. Due to the huge volumes of agricultural products, sea transport is, as a matter of course, considered a priority; it takes much longer to transport the required volumes by rail.

This logically implies the need for investment in wagons for grain and other agricultural products. Have you managed to increase the number of these special wagons on the market this year?

Investments in new special wagons designed for the carriage of agricultural products, into which cereals must be transshipped, for example, in Čierna nad Tisou due to a change in gauge, are for a very long period and with an uncertain return. As there are no guarantees that the shipments will be carried out in the future, such wagons are currently provided by entities keeping such wagons for a long time for regular shipments within Europe. However, we have increased the transshipment capacities in cooperation with BTS, in which ZSSK CARGO has a shareholding. Similarly, other private companies operating at Matovce, Čierna nad Tisou and other stations near the Ukrainian border have also increased their capacities.

Rail infrastructure charging was still a big unknown at the beginning of 2023, which also affected the agreements with customers, as mentioned above. What can be expected in this respect next year?

Unfortunately, rail infrastructure charges remain unknown. These are one of the key parameters affecting transport prices. And as we pointed out already last year, this can have a very negative impact on the system of single wagonload shipments, which, according to published information, will not receive support from the state until 2026.

So, what will happen to single wagonload shipments until then?

It is difficult to answer this question today, but ZSSK CARGO will look for all possibilities so that we can continue providing this product, which our customers are still interested in. It is in the interest of all of us, not only from the point of view of ecology, but also meeting the demanding goals of the transport policies of Slovakia and the EU. This is not only about climate change, but also about people's health and road safety. This is also why a responsible state should care that goods are transported by rail. It is necessary to reiterate the well-known fact that rail freight produces 9 times less emissions than road transport. There are only few areas where we can find such an opportunity for immediate reduction of the carbon footprint as in transport. Just shift from road to rail!

Ladislav JANDOŠEK

Investície do vozňov aj rušňov

Cykliskosť v prepravách po železnici sa prejavuje aj v tomto roku. Kým v marci objem prepravy ZSSK CARGO atakoval hranicu 2,7 milióna ton, v ďalších mesiacoch klesol k dvom miliónom ton. ZSSK CARGO však inovuje svoje prepravné a dopravné služby k prospechu a spokojnosti zákazníkov.

Za prvých osem mesiacov tohto roka 2023 prepravila ZSSK CARGO 18,2 milióna ton tovarov, čo predstavuje medziročný pokles necelé dva milióny ton a takmer 10-percentný pokles v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2022. Najväčšie poklesy spoločnosť zaznamenala v prepravách železnej rudy (-750 000 ton) a kovov (-380 000 ton) ako dôsledok nižších výkonov hutníctva a predzásobovania sa oceliarní v minulom roku. Poklesy v komodite chémia (-490 000 ton) nastali najmä z dôvodu prerušenia výroby primárneho hliníka v SR a ukončenia prepráv metanolu a propénu cez Slovensko.

Výpadky v komodite drevo (-440 000 ton) sú zasa zapríčinené poklesom dopytu na trhu. Naopak, najväčší nárast firma eviduje v komodite potraviny (+270 000 ton) v súvislosti s prepravami obilníň z Ukrajiny.

Pri tvorbe plánu pre rok 2023 koncom minulého roka sa predpokladalo, že v prvom polroku bude objem prepráv negatívne ovplyvňovaný vojnou na Ukrajine a v druhom polroku dôjde k oživeniu, čo sa prejaví nárastom výkonu. Vývoj v roku 2023 ale ukazuje presne opačný trend.

Rozhodujúci sektor

Rozhodujúcemu mierou sa na uvedených nižších výkonoch podielajú prepravy pre odvetvie hutníctva. Zatiaľ čo za obdobie I. – VIII. 2022 dosiahli objem 13,4 mil. ton, za rovnaké obdobie roku 2023 len 11,9 mil. ton. Je to dané jednak snahou oceliarní o predzásobenie sa surovinami z východu v prvých mesiacoch po vzniku vojenského konfliktu v roku 2022, no aj celkovým vývojom tohto segmentu. Ten podľa údajov The World Steel Association za sedem mesiacov tohto roka vyzkazuje v rámci EÚ medziročný pokles o výrazných 10 % (- 8,8 mil. ton), pričom dva najväčší svetoví producenti Čína a India, zaznamenávajú spolu nárast 21,9 milióna ton.

V prvých mesiacoch tohto roka sa slovenskému hutníctvu darilo viac, čo súviselo aj s dôsledkami silných zemetrasení v Turecku v závere roka 2022. - Napríklad v marci objem prepravy ZSSK CARGO atakoval úroveň 2,7 milióna ton. Postupne však prepravné požiadavky zákazníkov klesali až k hodnotám okolo dvoch miliónov ton mesačne, - uviedol aktuálne čísla riaditeľ sekcie podpory predaja a marketingu v ZSSK CARGO Miroslav Lupták.

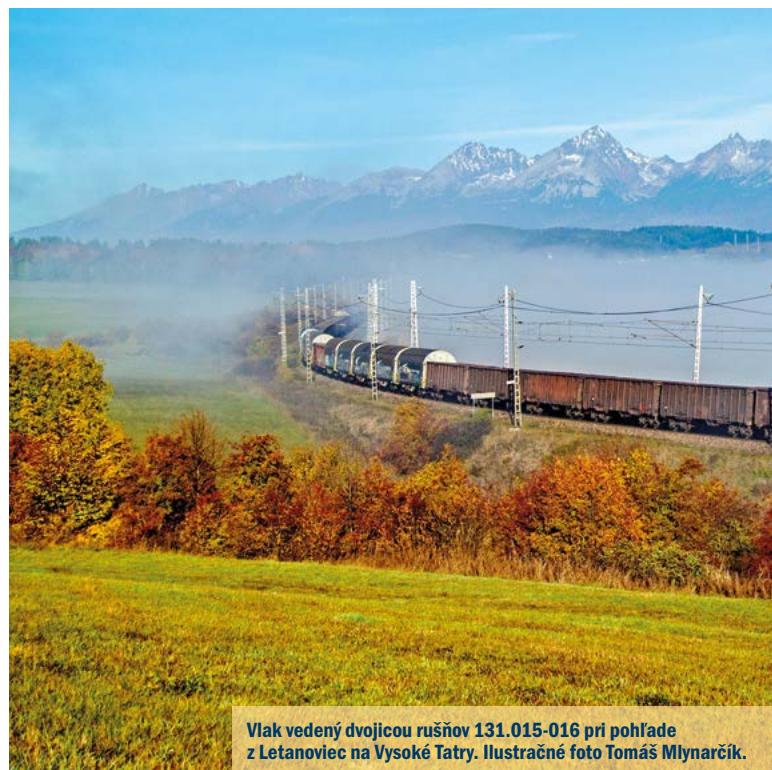
Prenájom Innovozňov

V priebehu tohto roka ZSSK CARGO realizuje významné investície do modernizácie mobilného parku. V oblasti vozňového parku najmä formou prenájmu 300 vozňov a 1 200 kontajnerov, aby mohla pokračovať v jednej z klúčových prepráv. Ide o prepravy železnej rudy pre českú oceliareň, ktorá zmenila spôsob príjmu železnych rúd a prešla na využívanie modulárneho systému Innofreight s vykládkou prostredníctvom stacionárnej vykladacej stanice.

- Zmena je pre nás na jednej strane technologickou a obchodnou výzvou, na druhej strane príležitosťou posunúť sa vpred smerom k modernejším a efektívnejším spôsobom realizácie prepráv, - pripomína riaditeľ M. Lupták.

Koncept Innofreight znamená viac materiálu odvezeného na jednom vlaku, z čoho vyplýva úspora nákladov. Prínosom je ale tiež jednoduchšia manipulácia pri vykládke. Pri nej totiž nie je nutné otáčať celý vozň, ale len oddeliteľný kontajner. Rýchlejšia vykládka umožňuje zvýšiť obrátkovosť súprav.

Tu ešte spomeňme, že v rámci rušňového parku prebieha proces obnovy dieselových rušňov radu 742, ktorých bude na základe zmluvy



Vlak vedený dvojicou rušňov 131.015-016 pri pohľade z Letanoviec na Vysoké Tatry. Ilustračné foto Tomáš Mlynarčík.

modernizovaných 20 s opciou na ďalších 20 kusov. V auguste boli do bratislavského regiónu dodané ďalšie dve zmodernizované 742-ky, takže ich má ZSSK CARGO spolu štyri. Do konca roka majú pribudnúť ďalšie kusy.

Modernizácia v TKD Dobrá

Dobrá správa prišla v júni, keď ZSSK CARGO uspela pri žiadosti o nezávratný finančný príspevok z programu na prepájanie Európy CEF na prvú fázu modernizácie terminálu kombinovanej dopravy Dobrá, kde získala grant vyše 2,193 milióna eur. - Projekt v tejto prípravnej fáze obsahuje vypracovanie štúdie uskutočnenosti a projektovej dokumentácie, ktoré následne umožnia realizáciu ďalšej – fyzickej fázy globálneho projektu modernizácie, - informuje Miroslav Lupták.

V prvej fáze sa takisto plánuje nasadenie ekologického prekládkového zariadenia pre intermodálne prepravné jednotky a implementácia softvérového riešenia pre terminál vrátane príslušenstva. Zamýšľané investície v relatívne krátkom čase zefektívnia prekládkovú kapacitu terminálu po zohľadnení reálnych trhových príležitostí.

Digitalizácia obchodných procesov

Začiatkom júla začal pilotný projekt digitalizácie obchodných vzťahov zástupcov obchodu a zákazníkov. Proces kontraktácie obchodných prípadov má potenciál na veľkú škálu modifikácie, zjednodušenia, zrýchlenia, spresnenia a zefektívnenia. To boli dôvody, prečo bol ešte v roku 2021 naštartovaný tento projekt. Zahŕňa všetky skupiny zmluvných dokumentov, či už v oblasti samotnej prepravy, no aj prepravno-obstarávateľské zmluvy, vlečkovú agendu a iné. V závere roka nabiehajú obchodníci na ostrú prevádzku prvej etapy projektu. Jeho plná aplikácia by sa mala prejaviť zvýšením pružnosti pri poskytovaní cenových ponúk, ktoré budú štandardizované. A keďže budú zavedené v informačnom systéme, následne bude rýchlejšie spracovaná zmluvná dokumentácia v súlade s cenovou ponukou.

Rudolf KUBIŠ
Sekcia podpory predaja a marketingu

Investments in wagons and locomotives



Train led by a twin locomotive 131.015-016 as seen from Letanovce on the High Tatras. Illustration photo by Tomáš Mlynarčík.

Cyclical in rail transport is also evident this year. While in March the ZSSK CARGO transport volumes reached 2.7 million tonnes, in the following months they fell to two million tonnes. However, ZSSK CARGO is innovating its transport services for the benefit and satisfaction of customers.

During the first eight months of this year 2023, ZSSK CARGO transported 18.2 million tonnes of goods, which represents a year-on-year decrease of almost two million tonnes and a nearly 10 per cent decrease compared to the same period in 2022. The company recorded the biggest decreases in the transport of iron ore (-750,000 tonnes) and metals (-380,000 tonnes) because of lower metallurgical performance figures and last year's stockpiling by steel mills. Decreases in the commodity of chemical products (-490,000 tonnes) resulted mainly from the suspension of primary aluminium production in the Slovak Republic and termination of the transport of methanol and propene through Slovakia.

A decline in the commodity of timber (-440,000 tonnes) was caused by weaker market demand. On the other hand, we saw the largest increase in foodstuffs (+270,000 tonnes) owing to cereal shipments from Ukraine.

When creating the plan for 2023 at the end of last year, it was assumed that in the first half of the year the transport volume would be negatively affected by the war in Ukraine, and in the second half of the year there would be a revival, which would be reflected in an increased transport volume. However, the development in 2023 actually shows an opposite trend.

Crucial sector

Shipments for the metallurgical sector play a crucial role in the mentioned lower transport volumes. While for the period of January to August 2022 they reached a volume of 13.4 million tonnes, for the same period in 2023 they only amounted to 11.9 million tonnes. This is due to not only the efforts of steel mills to stock up with raw materials from the East in the first months after the start of the military conflict in 2022, but also the overall development of this segment. According to the data of the World Steel Association for the seven months of this year, within the EU, it shows a significant year-on-year decrease of 10% (-8.8 million tonnes), while the world's two largest producers, China and India, record a total increase of

21.9 million tonnes.

In the first months of this year, the Slovak metallurgical industry did better, which was also related to the consequences of strong earthquakes in Turkey at the end of 2022. - For example, in March, the ZSSK CARGO transport volumes reached the level of 2.7 million tonnes. Gradually, however, customers' transport requirements decreased to around two million tonnes per month, - Miroslav Lupták, the Director of Sales Support and Marketing Section at ZSSK CARGO, stated the current figures.

Rental of Inno wagons

ZSSK CARGO has made significant investments in the modernisation of its rolling stock this year. Its wagon fleet has been renewed through the rental of 300 wagons and 1,200 containers so that it can continue carrying out some of the essential shipments. These are shipments of iron ore for the Czech steel plant, which changed the method of receiving iron ore and switched to the use of the modular Innofreight system with a stationary unloading station.

- For us, the change is, on the one hand, a technological and business challenge, and on the other hand, an opportunity to move forward towards a more modern and efficient way of carrying out shipments, - reminds director Lupták.

The Innofreight concept means more material transported on one train, resulting in cost savings. But the benefit is also easier handling during unloading. Such unloading does not require turning the entire wagon, but only the separable container. Faster unloading makes it possible to increase the turnover rate of train sets.

Let's also mention here that the process of renewal of diesel locomotives of 742 series is underway within the locomotive fleet, 20 of which will be modernised on the basis of the contract with an option for another 20 units. In August, two more modernised 742s were delivered to the Bratislava region, so ZSSK CARGO has a total of four now. Further locomotives are expected to be delivered by the end of the year.

Modernisation at TKD Dobrá (Combined Transport Terminal Dobrá)

Good news came in June, when ZSSK CARGO succeeded in applying for a non-refundable financial contribution from the CEF program (Connecting Europe Facility) for the first phase of the modernisation of the Combined Transport Terminal Dobrá, where it received a grant of over 2.193 million euros. - The project in this preparatory phase includes the development of a feasibility study and project documentation, which will subsequently enable the implementation of the next - physical phase of the global modernisation project, - informs Miroslav Lupták.

The intended investments will make the transshipment capacity of the terminal more efficient in a relatively short time, taking into account real market opportunities.

Digitisation of business processes

At the beginning of July, a pilot project for the digitisation of business relations between sales representatives and customers began. The business case contracting process has the potential for a great deal of modification, simplification, acceleration, refinement and streamlining. These were the reasons why this project was launched in 2021. It includes all groups of contractual documents, whether concerning transport itself, transport and procurement contracts, siding agenda, etc. At the end of the year, the sales staff will start the full operation of the first phase of the project. Its full implementation should be reflected in increased flexibility in the provision of price quotations, which will be standardised.

Rudolf KUBIŠ
Sales Support and Marketing Section

Digitalizáciou sa obchodné procesy zjednodušia a zrýchlia

Projekt digitalizácie obchodných vzťahov v obchodnej skupine drevo, stavebniny sa pilotne testoval počas leta. Cieľom bolo vyladenie aplikácie, čiže korekcia nedostatkov a vychytanie prípadných chýb. Ostrá prevádzka prvej etapy digitalizácie obchodných vzťahov ZSSK CARGO začala aj v ďalších obchodných skupinách začiatkom septembra.

Projekt digitalizácie obchodných vzťahov sa začal pred dvoma rokmi. Cieľom bolo obchodné procesy zjednodušiť, zefektívniť, aj znížiť náklady. A digitalizáciou využiť ďalšie možnosti pre zrýchlenie a spresnenie obchodných vzťahov, pri ktorých vzniká veľké množstvo zmlúv, ktorým predchádza náročný proces. Začiatky boli pomerne náročné. - **Po detailnej analýze sa identifikovalo približne 20 rôznych obchodných zmlúv týkajúcich sa komplexného obchodného procesu. V dôsledku formálnej, vecnej a obsahovej náročnosti, ako aj štrukturálnej nadväznosti a podmienenej závislosti jednotlivých zmlúv sme ich rozdelení do štyroch pracovných modulovaných celkov. V prvom celku sú zmluvy o podmienkach poskytnutia ceny za služby v nákladnej preprave, v druhom sú prepravno-obstarávateľské zmluvy, tretí je vlečková agenda a štvrtý celok sme pomenovali všeobecne – ostatné, - priblížila začiatky a ciele projektu Mária Šebestianová, projektová manažérka IT - SAP. V úvodnej fáze bola vybraná najdôležitejšia skupina obchodných zmlúv týkajúca sa prvej oblasti, teda zmluvy o podmienkach poskytnutia ceny za služby v nákladnej preprave a s nimi súvisiace ďalšie zmluvy,**

procesy, agendy, pomocné podklady atď. Oblast sa rozdelila na dva základné podprocesy a to interný a externý.

Interný a externý proces

Interný proces zahŕňa komplexnú tvorbu cenovej ponuky celým spektrom obchodného priebehu od dopisu zákazníka, podkladov obchodného zástupcu, cenovej kalkulácie obchodného manažéra až po odsúhlasenie cenovej ponuky vedúcim skupiny. Sem patrí aj prípadne vyžiadanie nákladovej kalkulácie na určitú jazdu vlaku, prípadne postúpenie obchodného prípadu na vyjadrenie obchodnou radou až po finalizáciu cenovej ponuky. A na záver celého procesu je zaslanie ponuky obvyklým spôsobom zákazníkovi.

Po akceptácii cenovej ponuky proces pokračuje kompletizáciou dohody k podpisu zmluvných strán. Tako digitálne riešená cenová ponuka celým spektrom úseku obchodu je následne v štruktúrovanej podobe dát prípravená na výpočet ceny za prepravu na základe realizovanej prepravy (podklad z ISP – nákladný list a dátová kombinácia v systéme SAP R/3 smerujúca k automatizovaným podkladom na fakturáciu).

- **Externý proces bude riešený smerom k zákazníkom pri uzatváraní akýchkoľvek obchodných zmlúv. Systém uzatvárania zmlúv má byť platformovo jednotný a použiteľný nielen pre úsek obchodu, ale pre všetky organizačné zložky ZSSK CARGO. Na každej úrovni tvorby dohody o cene, ktorá je cieľom tohto procesu, dochádza k zberu, do-**

Digitalisation will make business processes simpler and faster

The project of digitalisation of business relations for the timber and building materials commodity group underwent pilot testing during the summer. The goal was to tune the application, i.e. to correct shortcomings and detect possible errors. The full operation of the first stage of digitalisation of ZSSK CARGO business relations was also launched for other commodity groups at the beginning of September.

The project of digitalisation of business relations started at ZSSK CARGO two years ago. The goal was to simplify business processes, make them more efficient and reduce costs. And digitalisation allows using other possibilities for speeding up and refining business relations where a large number of contracts are created, which is preceded by rather a difficult process. The beginnings were quite difficult.

- **After a detailed analysis, roughly 20 different business contracts related to a complex business process were identified. Considering the formal, substantive and content-intensive features as well as the structural continuity and mutual dependence of the individual contracts, we have divided them into four modules. In the first module there are contracts on the conditions of providing a price for rail freight service, in the second module there are transport and procurement contracts, the third module is related to the siding tracks agenda and the fourth one was given a general name – others, – Mária Šebestianová, project manager IT – SAP, explained the beginnings and goals of the project.**

In the initial phase, the most important group of business contracts related to the first area was selected, i.e. contracts on the conditions of providing a price for rail freight services and other related contracts,

processes, agendas, supporting documents, etc.

The area was divided into two basic sub-areas, namely internal and external processes.

Internal and external processes

The internal process includes the full preparation of a price proposal throughout the business process, from the customer's demand, the sales representative's documents, the sales manager's price calculation to the approval of the price proposal by the group leader. This also includes a possible request for a cost calculation for a certain train journey or forwarding the business case for being commented on by the business council, ending with the finalisation of the price proposal. And at the very end of the whole process a price proposal is sent to the customer in the usual manner.

After the price proposal is accepted, the process continues with the completion of the agreement so that it can be signed by the contracting parties. The price proposal so digitally processed throughout the Trade Division is subsequently prepared in a structured form of data for the calculation of the transport price based on the shipment carried out (sourced from ISP – consignment note and data combination in the SAP R/3 system leading to automated documents for invoicing).

- **The external process will be addressed towards the customers when entering into any business contracts. The contract conclusion system should be platform-unified and usable not only for the Trade Division, but for all ZSSK CARGO organisational units, – the project manager explained the external digitalisation process.**



Digitalizácia obchodných vzťahov sa začala testovať v obchodnej skupine drevo, stavebniny počas tohto leta. Fotografia manipulačného vlaku vznikla na Orave, v úseku Medzibrodie nad Oravou - Dolný Kubín. Foto Matej Bartoš.

Digitalisation of business relations started to be tested in the commodity group timber and building materials during this summer. The photo of the handling train was taken in Orava, in the section Medzibrodie nad Oravou - Dolný Kubín. Photo Matej Bartoš.

Plňaniu a spresňovaniu informácií. Už zadané dátá následne nie je nutné ďalším aktérom znova vyplňať, ako to bolo v čase pred digitalizáciou. Zároveň je celý tok aktivít vedúcich k dohode o cene dátovo podchýtený a následne archivovaný, - vysvetlila externý proces digitalizácie manažérka projektu.

Menej papierov a lepšia archívacia

Obchodný proces ako celok je týmto systémovo modulovaný v jednom informačnom systéme (SAP R3), to znamená, že informácie o každom obchodnom prípade sú systémovo štruktúrované v jednej databáze a nie je nutné prepisovať už známe údaje inými aktérmi. **- Každý krok obchodného procesu zaznamenaný všetkými aktérmi je automaticky uchovaný - archivovaný. Aj výmena podkladov smerujúca k cenovej ponuke, či k dohode o cene je riadená systémovo v SAP workflow, SAP workplace,** - uviedla M. Šebestianová.

Ďalšou výhodou je, že aj vyjadrenia obchodnej rady aj nákladovú kalkuláciu je možné riešiť elektronicky. Elektronické cenové ponuky sú modifikovateľné aj z predoších cenových ponúk. Projekt a teda jeho elektronicizácia koriguje zároveň chybovost' pri opakovanej zadávaní informácií, čo je tiež veľkým prínosom. Zároveň je tu príležitosť pre výber štatistických informácií nad databázou údajov ako aj manažérské prehľady nad cenovými ponukami, kalkuláciemi, dohodami. **- Najväčšou pozitívnu externalitou, ktorá má dokonca z obchodného hľadiska výši prínos ako samotná digitalizácia obchodného procesu, je získanie obrovskej databázy obchodných informácií. Nad uloženými dátami je možné postaviť marketingovú stratégii a cielene riadiť obchodné vzťahy na základe riadených marketingových kampaní s odrazom na reálne uzavorené a realizované obchody,** - doplnila ďalšie informácie Mária Šebestianová. A dodala, že úspešnosť marketingových kampaní, ktorá sa odrazí na realizovaných prepravách, je možné týmto spôsobom efektívne využiť a riadiť.

- V rámci pilotného testovania sme sa stretávali s viacerými problémami, ktoré sme na dennej báze riešili s dodávateľom systému. Za dva mesiace aktívneho testovania v celej našej skupine sme odstránili chyby a navrhli vylepšenia pre efektívnejšie fungovanie systému. Od 1. septembra do ostrej prevádzky vstúpili už všetci zamestnanci sekcie predaja, - skonštatoval a zhodnotil pilotnú prevádzku digitalizácie Jozef Cenký, vedúci skupiny drevo, stavebniny. Vzhľadom k tomu, že každá skupina má svoje špecifické obchodné podmienky, tak aj za ostrej prevádzky ešte systém dolaďujú. **- Verím, že po zapracovaných vylepšeniach systému vstúpime aj do ďalšej fázy už pripravení smerom k zákazníkom, a tak čoskoro dôjde ku kompletnému zdigitalizovaniu celého obchodného procesu,** - dodal Jozef Cenký.

Less paperwork and better archiving

- The biggest positive externality, which even has a greater benefit from a business point of view than the digitalisation of the business process itself, is the acquisition of a huge database of business information. Based on the stored data, it is possible to build a marketing strategy and purposefully manage business relationships based on managed marketing campaigns resulting in actually closed and implemented deals, - added Mária Šebestianová. The success of marketing campaigns, which is reflected in shipments carried out, can be effectively evaluated and managed in this way.

- As part of the pilot testing, we encountered several problems, which we solved on a daily basis with the system supplier. During the two months of active testing throughout our group, we eliminated errors and suggested improvements for more efficient system operation. Since 1 September, all employees of the Sales Section have already started full operation, - Jozef Cenký, the head of the timber and building materials commodity group, stated and evaluated the pilot operation of digitalisation. As each group has its own specific business conditions, they are still fine-tuning the system even during its full operation.

- I believe that after the system improvements are implemented, we will also enter the next phase, already ready in relation to customers, so that the entire business process will soon be completely digitalised, - added Jozef Cenký.

Dana SCHWARTZOVÁ

Dana SCHWARTZOVÁ

Prepravy agroproduktov rastú, investície zaostávajú

V auguste sa cez Slovenskú republiku prepravilo do iných krajín tranzitom vyše 127 tisíc ton agrokodomít, čo bolo dvojnásobne viac ako v júli. Objem prepravy obilnín a zrnovín z Ukrajiny stúpol po ukončení dohody o ich vývoze cez Čierne more. ZSSK CARGO ako jeden z dopravcov takto nárast v primeranom objeme sice ne-eviduje, ale to je dané skladbou prepravovaných komodít. Podľa riaditeľa sekcie Východoslovenských prekladísk Michala Fazekaša vykazuje v prepravách ZSSK CARGO celkový dovoz agroproduktov po širokom rozchode za prvých osem mesiacov v tomto roku v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2022 nárast o vyše 157 tisíc ton, a to zo 162 tisíc na 320 tisíc ton.

K spomínanému objemu od začiatku roka treba prirátať tiež výrazné množstvo vyše 131 tisíc ton plodín, ktoré sa dovezlo na Slovensko z Ukrajiny po normálnom rozchode a boli preložené v Čope na ukrajinskej strane. Oproti roku 2022 aj tu ide o nárast, a to o 16 tisíc ton (zo 114 tisíc na 131 tisíc ton), pod ktorý sa podpísali najmä prepravy

Zákaz dovozu

Tu treba vysvetliť, že hoci pri prepravách agroproduktov hovoríme o ich dovoze na Slovensko, ide v skutočnosti často o ich preskladnenie a následný tranzit. Na Slovensku, ale tiež Poľsku a Maďarsku totiž platí od jari zákaz dovozu viacerých agrokodomít z Ukrajiny, najmä pšenice, kvôli ochrane slovenských pestovateľov. V septembri bol predĺžený do konca roka. A hoci Ukrajina proti týmto opatreniam protestovala, dohodla sa so Slovákm na vydávaní a kontrole obchodných licencí. Faktom je, že v iných európskych krajinách neplatiat obmedzenia na ukrajinský tovar, ktorý sa tak dostáva aj na ich trh a konkuruje slovenskému, resp. maďarskému či poľskému vývozu. Preto dopravcovia skôr kritizujú nedostatočnú prieplustnosť hranice a uprednostňujú investície do kapacít prekládky a uskladnenia, aby mohli uspokojiť dopyt po prepravách polnohospodárskej produkcie.

- V Čiernej nad Tisou sú celkové odhadované prekládkové kapacity pri agroproduktoch na úrovni okolo 150 tisíc ton mesačne, - približuje M. Fazekaš. Ako dodáva, treba však brať do úvahy aj rad vozňov,



S nástupom jesene sa intenzívne rozbieha železničná preprava novej úrody od producentov do prístavov, skladov, mlynov a výrobní krmiv. ZSSK CARGO aktuálne zabezpečuje nie len prepravu domácej produkcie, ale snaží sa pomôcť aj pri vývoze obilnín a olejnín z Ukrajiny na exportné trhy. Foto Viktor ŠESTÁK.

With the onset of autumn, the rail transport of the new crop from producers to ports, warehouses, mills and feed production plants begins intensively. ZSSK CARGO currently provides not only the transport of domestic products, but also tries to help with the export of cereals and oilseeds from Ukraine to export markets. Photo: Viktor ŠESTÁK.

kukurice. V tejto štatistike železničiarov nie sú pritom zarátané ďalšie tisícky ton agroproduktov, ktoré dovážajú a prekladajú viaceré súkromné spoločnosti v pohraničnej stanici a ktoré nevstupujú do informačných systémov ZSSK CARGO.

- Najväčší nárast prekladaného tovaru sme za sledované obdobie zaznamenali pri kukuriči, sóji a slnečnicovom oleji, - specifikuje zvýšenie prepráv riaditeľ sekcie VSP Michal Fazekaš. Veľká časť nový-šeného objemu agroproduktov sa prekladá v termináli kombinovanej dopravy Dobrá, kde sa tak sťasti eliminuje výpadok intermodálnej prepravy.

Aby sme informácie doložili číslami, uvedme, že pri top plodinách evi- duje ZSSK CARGO za osem mesiacov v dovoze po širokom rozchode 218 tisíc ton kukurice, 42 tisíc ton slnečnicového oleja a 21 tisíc ton semien repky. Po normálnom rozchode s prekládkou na Ukrajine to bola opäť hlavné kukurica – v objeme 41 tisíc ton a sója - 82 tisíc ton. Pre úplnosť dodajme, že v štatistike firma zaznamenáva aj ďalšie plodiny ako sójový olej, proso, cirok, raž, jačmeň, hrach, tzv. pokrutiny zo semien či súraž, čo je zmes pšenice a raže a ďalšie. Ich podiel je sice nízky, no v celku tvoria nie nezanedbateľné percentá.

z ktorých sa vykladá, resp. spôsob prekládky. Podmienkou naplnenia kapacít je dostatočný počet prázdnych NR vozňov. Spomedzi firiem, ktoré ponúkajú dostatočné kapacity prekládky, uvedme okrem BTS ako hlavného partnera ZSSK CARGO aj spoločnosti BUDAMAR LOGISTICS, GOODGRAIN, TRANSPED, či Rail Services Slovakia.

Investičné plány

Spomenuli sme investície do prekládky a skladov na hranici s Ukrajinou a hoci oslovené spoločnosti hovoria v tejto súvislosti o neistote, pripravujú plány na rozšírenie svojho pôsobenia.

Spoločnosť BTS napríklad v súčasnosti rieši rozšírenie skladovacích ka-pacít vybudovaním nového skladu v areáli TKD Dobrá. Sklad má rozlohu 1200 m² a je určený predovšetkým pre dočasné uskladnenie agroproduktov vyšej kvality prepravovaných v big-bagoch, resp. v iných manu-puloveľných obaloch. Sklad je umiestnený na vyvýšenej bočnej rampe, čím umožňuje priamu vykládku z vozňov ŠR a nakladku do vozňov NR a tiež do nákladných vozidiel.

BTS má od ŽSR v nájme tiež III. Jazykovú rampu. V roku 2023 mala v investičnom pláne na danom pracovisku zaradenú výstavbu novej prek-

ládkovej technológie, ktorej kapacita by predstavovala nárast prekládky o 759 ton/zmenu. Tento investičný zámer je časovo aj finančne náročny a realizácia je podmienená získaním stabilného obchodného partnera pre prepravy obilia. Ďalšie obmedzenia predstavuje legislativa pri príprave stavby aj samotnej realizácií, no tiež potrebné okamžité investície ŽSR do rekonštrukcie koľají.

- **Ďalšou možnosťou navýšenia prekládkových a skladovacích kapacít je adaptácia existujúcich, v súčasnosti nevyužívaných prekládkových**

ramp v rámci PPS Čierna nad Tisou, - pripomína technický riaditeľ BTS Alojz Filipek. To by umožnilo vybudovanie novej vysokokapacitnej technológie prekládky obilní s možnosťou ich uskladnenia. Najvhodnejšie priestory pre nové pracoviská sú vytypované na miestach nevyužívaných prekládkových rámp. Rýchlosť prípravy a realizácie všetkých investícií je však priamo závislá na zjednodušení a skrátení legislatívnych procesov pri vydávaní povolení.

(lj)

Shipments of agricultural products grow, investments lag behind

In August, more than 127,000 tonnes of agricultural commodities were transported to other countries through the Slovak Republic, which was twice as much as in July. The volume of transport of cereals and grains from Ukraine increased after the termination of the agreement on their export through the Black Sea. ZSSK CARGO, as one of the carriers, has not recorded such an increase in a reasonable volume, but this is due to the composition of transported commodities. According to Michal Fazekaš, the director of the East Slovak Transshipment Yards Section, ZSSK CARGO's total import of agricultural products on broad gauge tracks for the first eight months of this year, compared to the same period in 2022, increased by more than 157,000 tonnes, from 162,000 to 320,000 tonnes.

To the mentioned volume since the beginning of the year, we must also add a significant amount of over 131,000 tonnes of crops, which were imported to Slovakia from Ukraine on standard gauge tracks and were transshipped in Chop on the Ukrainian side. Compared to 2022, this is also an increase of 16,000 tonnes (from 114,000 to 131,000 tonnes), mainly due to maize shipments. These railway statistics do not include the additional thousands of tonnes of agricultural products that are imported and transshipped by several private companies at the border-crossing station and that do not enter the ZSSK CARGO information systems.

- **During the reporting period, we recorded the largest increase in transshipped goods such as maize, soy and sunflower oil,** - Michal Fazekaš, the ESTY Section Director, specifies the increased shipments. A large part of the increased volume of agricultural products is transshipped in the Dobrá combined transport terminal, where the intermodal transport decline is partially compensated.

In order to provide figures to substantiate the information, let us state that for the top crops, ZSSK CARGO recorded 218,000 tonnes of maize, 42,000 tonnes of sunflower oil and 21,000 tonnes of rapeseed imported on broad gauge tracks for eight months. Transported on standard gauge tracks with transshipment in Ukraine was again mainly maize – 41 thousand tonnes and soy – 82 thousand tonnes.

For the sake of completeness, let us add that the company's statistics also record other crops such as soybean oil, millet, sorghum, rye, barley, peas, the so-called seed cake or meslin, which is a mixture of wheat and rye, and more. Although their share is low, they represent percentages that are not insignificant overall.

Import ban

It should be explained here that although we talk about the import of agricultural products to Slovakia, their transshipment and subsequent transit are actually concerned. In Slovakia, but also in Poland and Hungary, a ban on the import of several agricultural commodities from Ukraine, especially wheat, has been in effect since spring to protect Slovak growers. In September, it was extended until the end of the year. And although Ukraine protested against these measures, it agreed with the Slovaks on

the issuance and control of business licences. The fact is that in other European countries there are no restrictions on Ukrainian goods, which thus reach their markets and compete with Slovak, Hungarian or Polish exports. Therefore, the carriers rather criticise the insufficient permeability of the border and would prefer investments in transshipment and storage capacities to be able to meet the demand for the transport of agricultural products.

- **In Čierna nad Tisou, the total estimated transshipment capacities for agricultural products are around 150,000 tonnes per month,** - explains Mr Fazekaš. As he adds, one must also take into account the series of wagons from which goods are unloaded and the method of transshipment, respectively. Capacity filling is conditional on a sufficient number of empty standard-gauge wagons. As to the companies that offer sufficient transshipment capacities, in addition to BTS as the main partner of ZSSK CARGO, we should also mention BUDAMAR LOGISTICS, GOODGRAIN, TRANSPED, and Rail Services Slovakia.

Investment plans

We have mentioned investments in transshipment capacities and warehouses on the border with Ukraine, and although the companies we have spoken to talk about uncertainty in this regard, they are preparing plans to expand their operations.

For example, BTS is currently addressing the expansion of storage capacities by building a new warehouse on the premises of the CTT Dobrá. The warehouse has an area of 1,200 m² and is primarily intended for temporary storage of higher quality agricultural products transported in big-bags or in other easy-to-handle packaging. The warehouse is located on an elevated side ramp, which enables direct unloading from broad gauge wagons and loading into standard gauge wagons and into trucks.

BTS has also leased the 3rd Tongue Ramp from ŽSR. In 2023, the investment plan included the construction of new transshipment technology at the given workplace, the capacity of which would represent a transshipment increase of 759 tonnes per shift. This investment plan is both time and financially demanding, and its implementation is conditional on getting a stable business partner for grain shipments. Other limitations are represented by legislation concerning the preparation of a construction and its actual implementation, but also the immediate investments that need to be made by ŽSR in the reconstruction of tracks.

- **Another option for increasing transshipment and storage capacities is the adaptation of the existing, currently unused transshipment ramps at the BCS Čierna nad Tisou,** - adds BTS technical director Alojz Filipek. This would enable building a new high-capacity grain transshipment technology with the possibility of grain storage. The unused transshipment ramps have been selected as the most suitable premises for new workplaces. However, the speed of preparation and implementation of all investments is directly dependent on the simplification and shortening of legislative processes concerning the issuance of permits.

(lj)

Inovatívne a efektívne

V mesiaci august ZSSK CARGO odviezla pre zákazníka Třinecké železárske na trati Čierna nad Tisou – Čadca železnú rudu v objeme viac ako 28 tisíc ton. Z uvedeného množstva bolo okolo 52 percent prepravených v nových Innovoznoch, čo predstavovalo 72 vlakov s priemernou hmotnosťou tovaru viac ako 2000 ton netto. ZSSK CARGO si od začiatku roka prenajíma špeciálne plošinové vozne Sggmmrrs a kontajnery na prepravu železnej rudy pre českú oceliareň. Ako sme už v našich periodikách a na webových stránkach písali, v Třinci menia príjem železnych rúd a prechádzajú na modulárny systém Innofreight s vykládkou prostredníctvom stacionárnej vykladacej stanice.

Prvé prepravy v Innovoznoch sa rozbehli už z kraja tohto roka, po niekolikotýždňovej fáze testov sa od apríla počítalo s pravidelnou prevádzkou. Na doladenie technických detailov na strane prijímateľa však bolo treba viac času a tak sa na plný nábeh novej technológie ešte čaká. Necelá polovica objemu rudy pre českú oceliareň sa v auguste prepravila v doterajších vysokostenných voznoch Eas s čelnými otvárateľnými klapkami.

Prepravy v nových voznoch sú pre ZSSK CARGO technologickou a obchodnou výzvou, no zároveň aj príležitosťou začať viac využívať modernejšie a efektívnejšie spôsoby realizácie prepráv. Modulárne systémy Innofreight predstavujú totiž inovatívnu a ekonomicky výhodnú prepravu vymeniteľných jednotiek na jednotnej platforme. Z toho plynie pre dopravcu potreba nižšieho počtu radov vozňov, jednoduchšia údržba, ale v konečnom dôsledku aj celkovo nižší počet vozňov, ktorých množstvo býva ovplyvnené sezónnosťou prepráv. Na prepravu plánovaného objemu rôznych druhov tovaru tak postačuje menej typov vozňov, ktoré vďaka výmenným kontajnerom majú univerzálnejšie využitie. Nehovoríac o tom, že niektoré výmenné jednotky sú vhodné aj na intermodálne prepravy v kombinácii s cestnou, riečnou i námornou prepravou a teda širšie použitie dáva železnici viac možností zapojenia sa do logistických reťazcov.

Toľko teória. Pre ZSSK CARGO je aktuálna prax taká, že z počiatočných dvoch až troch vlakov denne prepravuje aktuálne štyri vlaky s Innovozňami a rudnými kontajnermi do Čiech. Tieto prepravy boli zaradené do denne sledovaných a vyhodnocovaných prepráv, ktorých výstupy sú predmetom pravidelných online stretnutí s obchodnými partnermi. To zodpovedá aj významu tohto obchodného prípadu, keďže zákazník s celkovým objemom prepravy na úrovni 2,7 až 2,9 milióna ton tovaru ročne patrí k strategickým partnerom spoločnosti.

Na záver už len niekoľko čísel, aby sme ilustrovali efektivitu prepravy. Jeden dvojčlánkový vozeň Sggmmrrs dokáže prepraviť više 140 ton tovaru, preto na prepravu jedného vlaku stačí pätnásť vozňov. Vozne Sggmmrrs zaradené v parku ZSSK CARGO pozostávajú z dvoch článkov (2×30 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 ľahkému substrátu. Vozeň má celkovú hmotnosť 36,2 tony a na brzdách sú použité kompozitné klátky typu K, čo znamená, že vozeň spĺňa európsku legislatívú v oblasti TSI hluk. Subjektom zodpovedným za údržbu (ECM) týchto prenajatých vozňov je ZSSK CARGO.

Miroslav BUC
riaditeľ sekcie technicko-technologickej prípravy prevádzky



ZSSK CARGO vykonáva ECM aj na Innovoznoch radu Sggmmrrs, ktoré má v nájme na prepravu železnych rúd. Vozne sú priebežne označované e-mailovou adresou ECM.wagon@zscargo.sk. Foto: Ladislav JANDOŠEK.



Budúcnosť železnice je v intermodalite. A to aj v prípade, ak je potrebné prepraviť sypké substráty. K takejto zmene dochádza už aj pri tradičných prepravách rúd z východoslovenských prekladísk k zákazníkovi v Českej republike. Jednu takúto súpravu vozňov Innofreight s kontajnermi plnými železnej rudy v údolí Hornádu na Spiši v druhej polovici má zachytí na svojej fotografii Bence Csoma.

In an innovative and efficient way



ZSSK CARGO carries out the ECM function also on the Sggmmrrs series Innofreight wagons, which it has leased for iron ore shipments. The wagons are continuously marked with an e-mail address ECM.wagon@zscargo.sk.



The future of rail transport lies in intermodality. Even if it is necessary to transport loose substrates. Such a change already occurs in the traditional transport of ores from the East Slovak transhipment yards to the customer in the Czech Republic. One such set of Innofreight wagons with containers full of iron ore in the valley of the Hornád river in the Spiš region was captured in this photo by Bence Csoma in the second half of May.

In August, ZSSK CARGO transported more than 28,000 tonnes of iron ore for the customer Třinecké železárny on the Čierna nad Tisou – Čadca line. Of the mentioned volume, around 52 per cent was transported using the new Innofreight wagons, which represented 72 trains with an average weight of goods of more than 2,000 net tonnes. Since the beginning of the year, ZSSK CARGO has been leasing special Sggmmrrs platform wagons and containers for transporting iron ore for the Czech steel plant. As we have already written in our periodicals and on the website, the steel factory in Třinec is currently changing the technology of receiving iron ores and shifting to the modular Innofreight system with unloading through a stationary unloading station.

The first shipments in Innofreight wagons started at the beginning of this year, and after a several-week test phase, regular operation was expected from April. However, more time was needed to fine-tune the technical details on the receiver's part, so the full launch of the new technology is still awaited. In August, less than half of the volume of ore for the Czech steel plant was transported using the existing Eas high-sided wagons with front opening flaps.

Shipments in new wagons are a technological and commercial challenge for ZSSK CARGO, but also an opportunity to start using more sophisticated and efficient methods of transport. Innofreight modular systems represent innovative and economically advantageous transport of exchangeable units on a single platform. This causes the carrier to be in need of fewer series of wagons, simpler maintenance, but ultimately also a lower total number of wagons, the quantity of which is affected by transport seasonality. Fewer types of wagons are thus sufficient to transport the planned volume of various kinds of goods, which, thanks to exchangeable containers, have a more universal use. Let alone the fact that some exchangeable units are also suitable for intermodal transport in combination with road, river and sea transport, and therefore wider use gives rail transport more opportunities to be involved in logistics chains. So, this is the theory, but for ZSSK CARGO the current practice is that from the initially deployed two to three trains a day, it currently dispatches four trains with Innofreight wagons and ore containers to the Czech Republic. These shipments were included in the daily monitored and evaluated shipments, the outputs of which are the subject of regular online meetings with business partners. This also corresponds to the importance of this business case, since the customer with a total transport volume of 2.7 to 2.9 million tonnes of goods per year ranks among the company's strategic partners.

Finally, just a few figures to illustrate transport efficiency. One two-part articulated Sggmmrrs wagon can carry more than 140 tonnes of goods, so fifteen wagons are enough to transport one train. Sggmmrrs wagons, which are part of the ZSSK CARGO fleet, 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. The wagon has a total weight of 36.2 tonnes and K-type composite blocks are used on the brakes, which means that the wagon meets the European TSI noise legislation. The entity in charge of maintenance (ECM) of these leased wagons is ZSSK CARGO.

Miroslav BUC
Director of the Technical and Technological Preparation
of Operations Section

Ďalšie dva modernizované stroje sa zaradili do flotily

K prvým dvom modernizovaným rušňom radu 742.65 sa na konci augusta pridali do flotily ZSSK CARGO ďalšie dva stroje. Spolu sú už teda štyri, keďže prvé dva kusy slúžia v bratislavskom regióne od začiatku roka a prinášajú novú kvalitu do posunu, traťovej služby aj vozby manipulačných vlakov na Slovensku.

Dodávateľ CZ LOKO má do konca budúceho roka dodať ZSSK CARGO sériu dvadsaťtich rekonštruovaných rušňov radu 742 na typ Effishunter 1000. Tieto stroje sú určené na posun a miestnu službu a po viac než štyridsiatich rokoch služby prejdú radikálnou modernizáciou. Znamená to, že dostanú nový spaľovací motor Caterpillar s výkonom 1000 kW, nový generátor, ria-

diaci systém, elektrodynamickú brzdu, takže z pôvodných mašín ostane len rám a podvozky. Rušne splňajú normy TSI a prísne európske štandardy z pohľadu ergonómie a komfortu obsluhy, sú vybavené viacčlenným riadením.

Rušeň 742.653, vyrobený v chorvátskom TŽV Gredelj, bol koncom augusta zachytený po príchode do stanice Bratislava Vajnory. Štvrtý dodaný stroj 742.654, vyrobený v CZ LOKO Česká Třebová, bol zas odfotený pri prechode cez zastávku Bratislava-Železná studienka.

(r)

Foto: Pavel POLÁK



Two more modernised engines joined the fleet

In addition to the first two modernised locomotives of series 742.65, two more engines joined the ZSSK CARGO fleet at the end of August. There are already four of them in total, as the first two engines have been in service in the Bratislava region since the beginning of the year and bring new quality in shunting operations, track services and the running of handling trains in Slovakia.

The supplier CZ LOKO is to deliver to ZSSK CARGO a total of twenty 742-series locomotives retrofitted into Effishunter 1000 locomotives by the end of next year. These engines are designed to be used for shunting and local service operations and will undergo a radical upgrade after more than forty years of service. This means they will get

a new 1000kW Caterpillar combustion engine, a new generator, control system, electrodynamic brake, leaving only the frame and bogies of the original engines. The locomotives meet TSI standards and strict European standards in terms of ergonomics and operator comfort and are equipped with multielement control.

Locomotive 742.653, manufactured at Croatian TŽV Gredelj, was captured at the end of August after arriving at the Bratislava Vajnory station. The fourth delivered engine 742.654, manufactured at CZ LOKO Česká Třebová, was photographed while passing through the Bratislava-Železná studienka stop.

(r)

Photo: Pavel POLÁK

Mimoriadne zásielky spracuje SYMOZA

ZSSK CARGO spustila v júni webovú aplikáciu pre zákazníkov, ktorá im umožní editáciu žiadostí na prepravu mimoriadnych zásielok.

Od 1. septembra 2022 Železnice SR nezabezpečujú a nespravujú povolenia pre mimoriadne zásielky mimo vlastnej infraštruktúry, vrátane žiadostí pre vývozné zásielky. Za prípravu a koordináciu prepráv do zahraničia sú zodpovedné železničné podniky, preto ZSSK CARGO spustila začiatkom tohto roka vlastný informačný systém (IS) pre mimoriadne

zásielky SYMOZA, ktorý je prepojený s IS SYMOZA na Železniciach SR. Pre rýchlejšiu komunikáciu a pohodlie užívateľov vyvinula ZSSK CARGO v rámci SYMOZA aj nadstavbovú webovú aplikáciu, ktorá slúži na editáciu žiadostí na prepravu mimoriadnych zásielok pre zákazníkov. K aplikácii sa môžu dostať cez webový odkaz: <https://symoza.zscargo.sk/SymozaFormular/>. Dostupná je v nemeckej aj anglickej mutácii.

The screenshot shows the SYMOZA web application interface. At the top, there's a header bar with various links and the SYMOZA logo. Below it, the main form is titled 'ŽIADOSŤ O SÚHLAS na prepravu mimoriadnej zásielky'. It has several sections:

- Žiadateľ:** Fields for 'Adresa*', 'Telefón*', 'Meno*', 'E-mail adresa*', and 'Dátum žiadosti o súhlas*' (set to 28.06.2023).
- Vozenie a zásielka:** A large section containing 11 numbered fields (1a to 11) for specifying details like the type of consignment (NHM), number of packages, weight, and dimensions.
- Cesta:** A section for route information, showing dropdown menus for 'Odosielateľ*', 'Dopravca*', 'Stanica odchodu*', and 'Stanica príchodu*'. The 'Dopravca*' dropdown lists companies like AXBenet s.r.o., Baltijas Transita Serviss AG, and BBL Logistik GmbH.

SYMOZA predstavuje komplexný nástroj pre efektívne spracovanie agendy súvisiacej s prepravou mimoriadnych zásielok v ZSSK CARGO. Prepojením na ŽSR umožňuje vzájomnú komunikáciu na základe avíz v rámci obidvoch systémov.

Základná funkcia SYMOZA používateľom umožňuje nielen evidenciu podaných žiadostí na prepravu mimoriadnych zásielok (MZ), evidenciu, editáciu a prehliadanie údajov MZ v slovenčine a v nemčine, či výber vhodného vozňa pre prepravu a automatické výpočty jeho parametrov, ale tiež zadanie obrysových bodov MZ, výpočet prirážok pre preverenie priestorovej prechodnosti, zobrazenie obrysov MZ a ložné miery. Ďalej sú to zadávanie železnice a odosielacej stanice, zadanie železnice a stanice určenia, prechodových vstupných a výstupných staníc, načítanie, export a import prepravnej cesty zo stanice odosielacej do stanice určenia v module Mapa. Systém umožňuje stanovenie dopravných, prepravných a traťových podmienok pre prepravu MZ, tvorbu a odosielanie telegramov, vkladanie dokumentov k záznamu o MZ, či ukladanie záznamov o mimoriadnych zásielkach a avízach do archívu. (r)

Special consignments will be processed by SYMOZA

In June, ZSSK CARGO launched a web application for customers, which will allow them to edit requests for the transport of special consignments.

Since 1 September 2022, ŽSR has no longer been providing and managing permits for special consignments outside its own infrastructure, including requests for export consignments. As railway undertakings are responsible for the preparation and coordination of shipments abroad, ZSSK CARGO has launched its own SYMOZA information system (IS) for special consignments since the beginning of this year, which is connected to the SYMOZA IS at ŽSR.

For faster communication and users' convenience, ZSSK CARGO has also developed an add-on web application as part of SYMOZA, which is used for editing requests for the transport of special consignments for customers. The application can be accessed via the web link: <https://symoza.zscargo.sk/SymozaFormular/>. It is available in both German and English versions.

SYMOZA is a comprehensive tool for efficient processing of the agenda related to the transport of special consignments at ZSSK CARGO. The connection to ŽSR enables mutual communication based on notices within both systems. (r)

Nákladná železničná doprava na Záhorí

V rovinatnej krajine na západ od Malých Karpát leží slovenský región, ktorý hraničí s Českou republikou a Rakúskom. Pre tento región nie sú charakteristické len pieskové pôdy a borovicové lesy, ale aj značne nerastné bohatstvo v podobe ropy a plynu, alebo vápenca. Nezanedbateľná je tiež ťažba dreva v okolitých lesoch, ktoré využíva ako svoj výcvikový priestor slovenská armáda. Toto všetko predznamenáva potenciál tunajšej nákladnej železničnej dopravy.

Hlavná tepna a jej lokálne vetvy

Hlavnou dopravnou tepnou Záhorí je dôležitý nákladný železničný koridor preťajúci Európu – Rail Freight Corridor RFC7 Orient/East-Med. Ten spája prístavy na severe Nemecka cez Česko, Slovensko a Maďarsko s Bulharskom, prístavmi v Rumunsku a Grécku. Potenciál silnej transzitnej nákladnej dopravy tu na Slovensku koliduje s frekventovanými medzinárodnými vlakmi osobnej dopravy, prímestskými vlakmi a najmä s nie najlepšou kvalitou železničnej infraštruktúry. Tá však dostáva novú tvár. V najbližších rokoch by mala byť zmodernizovaná celá trať od Devínskej Novej Vsi po hranicu s Českom v stanici Kúty, malo by dôjsť aj k modernizácii a najmä elektrifikácii vety odbáčajúcej z Devínskej Novej Vsi na Marchegg a Viedeň.

Prvé vetvenie železničných trať sa odohráva v stanici Zohor. Tu bola v minulosti najmä pre potreby miestneho cukrovaru vybudovaná trať do Záhorské Vsi. Tou hlavnou je však trať smerujúca zo Zohora cez Rohožník do Plaveckého Mikuláša.

Druhé vetvenie zo železničného koridoru sa nachádza v pohraničnej stanici Kúty. Jedna jednokoľajná elektrifikovaná trať smeruje do Skalice na Slovensku. Druhá, prezývaná ako hrbatá, prekonáva Malé Karpaty a spája Záhorie s Trnavou.

Lokálna nákladná doprava na trati Bratislava – Kúty

Ked' pominieme transzitnú dopravu, na Záhorí prebieha aj intenzívna nákladka surovín, výkladka polotovarov a nákladka hotových výrobkov. Najintenzívnejšie prebieha v Devínskej Novej Vsi, kde ústí vlečka spoločnosti Volkswagen. V stanici sa tak tvoria vlaky smerujúce predovšetkým do Rakúska, alebo cez Kúty a Česko ďalej do západnej Európy. Nevyužitým potenciálom je malá kapacita tejto vlečky, keďže vyše stovku kamiónov, ktoré denne do automobilky dovážajú plechy, by mohli nahradíť vlaky a výrazne tak odlahčiť dopravu na cestách v Bratislave a jej okolí.

Priamo v Zohore sa do jednotlivých vozňových zásielok nakladá železny šrot. Veľký potenciál má aj stanica v Malackách. Do nej sú zaústené vlečky spoločnosti IKEA Industries spracovávajúcej drevnú hmotu, z ktorej vyrábajú drevo-trieskové dosky pre nábytok. Smerujú sem JVZ-ky, aj skupiny vozňov s gúľatinou. Počas letných mesiacov sezónne ozivá vlečka spoločnosti Pepsi-Cola a na svoje uplatnenie tu čaká vlečka obilného sila a skladov RWA.

Na hlavnej trati medzi Bratislavou a Kútmami nájdeme ešte železničnú vlečku vo Veľkých Levároch. Spoločnosť Nafta Gbely tu nakladá do cisternových vozňov ropu a tiež gazolín, plynový koncentrát vznikajúci pri ťažbe zemného plynu, ktoré sú určené na ďalšie spracovanie v rafinériach.

Manipulačné vlaky ZSSK CARGO z Kútov na túto trať vyrážajú štyrikrát do týždňa, vždy v pondelok, utorok, stredu a piatok.

Nákladné vlaky elektrifikovaných jednokoľajných tráti Záhorí

Zo stanice Kúty dokážu obslúžiť manipulačné vlaky ZSSK CARGO s jednotlivými vozňami a skupinami vozňov aj trate do Skalice a Senice a následne do Brezovej pod Bradlom. Podhorie Malých Karpát naznačuje, že jednou z hlav-

ných komodít je tu drevo. Možnosť nakládky je napríklad na vlečke Lesov SR, OZ Karpaty Gbely. Naopak na „hrbatej“ je významným bodom stanica Šajdíkove Humence, kde ústí vlečka spoločnosti Kerkosand, ktorá tu nakladá sklárske piesky.

Ďalšou stanicou je Senica, kde je najväčším zákazníkom spoločnosť Arcelor-Mittal Gonvarri SSC Slovakia, kam sa pravidelne vozia na ďalšie spracovanie zvitky plechov.

Potenciál obsluhy manipulačným vlakom ZSSK CARGO na západnej strane tejto trate je až do stanice Brezová pod Bradlom. JVZ-ky s malokarpatským drevom sa zhromažďujú behom týždňa v stanici Bratislava-východ a následne sa z nich tvorí logistický vlak Západ – ucelená súprava s drevom. Tá po dobratí záťaže zhromaždenej v stanici Leopoldov smeruje cez víkend do Liskovej pri Ružomberku na spracovanie v miestnej celulózke a papiermi – Mondi SCP.

Do Skalice je vedený manipulačný vlak podľa potreby a nakládkové kolaje na trati do Senice vie ZSSK CARGO obslužiť manipulačnými vlakmi v pondelok, utorok, stredu a piatok.

Manipulačné vlaky zo Zohora do Rohožníka

Asi najintenzívnejšia manipulačná vozba ZSSK CARGO sa odohráva na neelektrifikovanej trati spajajúcej Zohor s Rohožníkom a Plaveckým Mikulášom. Plánom spojenia tejto trate s Jablonicou definitívne odzvonilo koncom štyridsiatich rokov minulého sto-ročia a tak je táto veta obsluhovaná jednosmerne, zo stanice Zohor. Najvýznamnejšiu záťaž tu tvoria vlaky s vápencom a cementom z miestneho podniku spoločnosti Danucem, ani tu ale nechýba nakládka

dreva, napríklad v stanici Jablonové a Rohožník. Výnimočným spestrením nákladnej prepravy na tejto trati sú prepravy vojenskej techniky, ktorá smeruje do vojenského výcvikového priestoru v Kuchyni.

Okrem ucelených vlakov s vojenskou technikou a do cementárni tu manipulačné vlaky jazdia spravidla desaťkrát týždenne, vždy v pracovné dni. Zaujímavostou je, že ZSSK CARGO práve na túto trať ako prvú na Slovensku nasadila v roku 2023 nové rušne radu 742. 6. Prvé dva z dvadsiatky modernizovaných strojov (742 651 a 652) boli dodané do depa Bratislava, odkiaľ obsluhujú aj vlečky a klientov ZSSK CARGO na celom Záhorí.

Ľubomír ČECH

Na neelektrifikovanej trati spajajúcej Zohor s Rohožníkom a Plaveckým Mikulášom sú nasadené modernizované rušne radu 742.6. Záber vznikol nedaleko Zohora, pri stanici Devínske Jazero. Foto Štefan Rusnák.

On the non-electrified line connecting Zohor with Rohožník and Plavecký Mikuláš there are deployed modernized locomotives of the 742.6 series. The photo was taken near Zohor, at the station Devínske Jezero. Photo Štefan Rusnák.





Manipulačný vlak zo Senice do Kútova čele s HDV 240 042 v stanici Šaštín Stráže. Foto Boris Knap.
Manipulation train from Senica to Kuty headed by locomotive 240 042 at Šaštín Stráže station. Photo Boris Knap.

Rail freight transport in the region of Záhorie

In the flatlands west of the Little Carpathians lies the Slovak region which borders the Czech Republic and Austria. This region abounds in not only sandy soils and pine forests, but also significant mineral resources such as oil, gas, and limestone. Timber harvesting in the surrounding forests, which the Slovak army uses as its training area, is also significant. All this foreshadows the potential of local rail freight transport.

Major traffic artery and its local branches

The major traffic artery of the Záhorie region is an important rail freight corridor crossing Europe - Rail Freight Corridor RFC7 Orient/East-Med. It connects ports in the north of Germany through the Czech Republic, Slovakia and Hungary with Bulgaria, ports in Romania and Greece. The potential of strong transit freight transport here in Slovakia collides with frequent international passenger trains, suburban trains, and especially with the not-the-best quality of rail infrastructure. However, it is getting a new face. In the coming years, the entire railway line from Devínska Nová Ves to the border with the Czech Republic at the Kúty station is expected to be modernised, and the branch line from Devínska Nová Ves to Marchegg and Vienna should also undergo modernisation and especially electrification.

The first branching of railway lines takes place at the Zohor station. In the past, the line to Záhorská Ves was built here mainly for the needs of the local sugar factory. The main railway line, however, is the one from Zohor through Rohožník to Plavecký Mikuláš.

The second branch from the railway corridor is located at the Kúty border crossing station. One single-track electrified line leads to Skalica in Slovakia. The second one, nicknamed the "bumpy" line, crosses the Little Carpathians, and connects the Záhorie region with Trnava.

Local freight transport on the line Bratislava-Kúty

Leaving aside transit transport there are also intensive loading of raw materials, unloading of semi-finished products and loading of finished products taking place in the Záhorie region. The most intensive loading operations take place in Devínska Nová Ves, where the Volkswagen car maker siding ends. Therefore, the trains formed at the station are headed primarily for Austria, or via Kúty and the Czech Republic for Western Europe. The unused potential is due to the small capacity

of this siding, as more than a hundred trucks delivering metal sheets to the car factory every day could be replaced by trains, which would significantly ease the road traffic in Bratislava and its surroundings. Iron scrap is loaded into single wagonload shipments directly in Zohor. The station in Malacky also has great potential. Joined to it are the sidings of the company IKEA Industries, which processes wood material into chipboards for furniture.

Freight trains using electrified single-track lines in the Záhorie region

ZSSK CARGO handling trains carrying single wagonload shipments and groups of wagons from the Kúty station can also serve the lines to Skalica and Senica, and then the one leading to Brezová pod Bradlom. The foothills of the Little Carpathians indicate that one of the main commodities here is timber. On the other hand, the Šajdíkove Humence station is an important point on the "bumpy" line, where the Kerkosand siding, which is used to load glass sand here, joins. Another station is Senica, where the largest customer is ArcelorMittal Gonvarri SSC Slovakia, to which sheet metal coils are regularly delivered for further processing.

Handling trains from Zohor to Rohožník

Probably the most intensive ZSSK CARGO handling train traffic takes place on the non-electrified line connecting Zohor with Rohožník and Plavecký Mikuláš. The most significant load here is trains carrying limestone and cement from the local Danucem plant, but there is also loading of timber, for example at Jablonové and Rohožník stations. Rail freight on this line occasionally includes military equipment shipments headed for the military training area in Kuchyňa. It is interesting that this line was the first one where ZSSK CARGO deployed new locomotives of 742.6 series in 2023.

Lubomír ČECH

If you wish to have your goods transported ecologically and economically by rail in the Záhorie region, please contact the sales manager for the Bratislava region, Mária Caganová, by e-mail to caganova.maria@zscargo.sk or by phone on the number +421 911 540 033.



Ukazovatele výkonnosti na prvom mieste

Prebratie procesov, činností a zamestnancov v rámci firmy je vždy veľmi citlivé. Pokiaľ sú jednotlivé fázy dobre odkomunikované, tak získate podporu a „nadýchnutie“ kolegov pre plnenie nových výziev, hovorí riaditeľ sekcie technicko-technologickej prípravy prevádzky Miroslav Buc. Nie je tajomstvom, že od 1. februára sa v ZSSK CARGO rozbehli ostré prípravy na odčlenenie údržby a opráv ŽKV do dcérskej spoločnosti Depo Services. Agenda správy hnacích dráhových vozidiel a nákladných vozňov tak prešla do pôsobnosti vlastníka týchto prostriedkov, teda úseku prevádzky.

Jeden z dôsledkov prípravy odčlenenia údržby a opráv ŽKV do dcérskej spoločnosti Depo Services bol aj prechod správy rušňov a vozňov a súvisiacej agendy, teda plánovania opráv a údržby, supervízie, preberania, modernizácií, či ECM pod úsek prevádzky. Ste s výsledkom spokojní?

Môžem potvrdiť, že sa nám to spoločne podarilo. Postupne sme identifikovali procesy a činnosti, ktoré majú zostať v materskej spoločnosti tak, aby bola zabezpečená funkčnosť oboch firiem. Dohodli sme si princíp, že k rozbehnutým investičným akciám a skúšobným prevádzkam sme sa pridali, nové aktivity už riadime u nás na prevádzke. Zároveň napríklad pri modernizácii rušňov 742 sme projekt prevzali komplet. Tieto skutočnosti potvrdzujú dobrú komunikáciu medzi úsekmi.

Podme si teda konkrétnie povedať, ako sa rozšíril váš tím.

Ak to zhrniem, pracovný tím na našej sekcií bol posilnený o dvadsaťko expertov v oblasti inšpekcie technickej kontroly, čo sú preberači železničných koľajových vozidiel, ďalej v oblasti supervízie, ktorí sú denne priamo pri vozňoch a rušňoch v interných a externých dielňach a tiež v procesoch AVV, kde ide o vyradenia našich vozňov v zahraniči a cudzích z vlakov ZSSK CARGO vrátane manažmentu náhradných dielov. Môžem potvrdiť, že v rámci našej kompetencie zabezpečujeme modernizácie a rekonštrukcie vozňov a rušňov. Riadime kartotéku koľajových vozidiel a zabezpečujeme ich interoperabilitu tak, aby našim zákazníkom dokázali zabezpečiť prepravu tovaru v správnych a bezpečných vozňoch.

Zákazníkov bude zaujímať, či sa niečo zmenilo pri procesoch subjektu zodpovedného za údržbu, teda ECM.

V plnej šírke zabezpečujeme aj činnosti ECM v zmysle platnej legislatívy, jednak pre naše vlastné rušne a vozne, ale tiež pre našich obchodných partnerov. Ak by som to mal kvantifikovať, tak ide o viac ako 10 000 vozňov štyridsiatich typov a viac ako 400 HDV dvadsaťtypov, z toho 19 rušňov rozchodu 1 520 mm. Ako ECM máme certifikačným orgánom akceptovaný

Systém údržby hnacích dráhových vozidiel a tiež nákladných vozňov ZSSK CARGO. Dlhodobo využíva uvedené systémy viac ako tridsať slovenských, českých ale aj poľských partnerov, ktorí prevádzkujú vozne a rušne po celej Európe. Naše požiadavky riešime s Dopravným úradom a tiež Železničnou agentúrou Európskej únie (ERA).

Ako je to s modernizáciami a rekonštrukciami koľajových vozidiel, ktoré sa majú v najbližších rokoch realizovať v pomerne rozsiahлом objeme vzhľadom na zastaraný park, ale aj zavádzanie nových dopravných technológií na železnici?

Zabezpečujeme aj procesy modernizácií a rekonštrukcií koľajových vozidiel s cieľom zefektívniť ich využitie. Aktuálny projekt modernizácie HDV 742 je pod našou gesciou. V prevádzke máme zatiaľ štyri tieto rušne a môžem potvrdiť, že doteraz nám poskytujú spoločné služby. V oblasti vozňov nadálej zabezpečujeme prestrojovanie brzdového ústrojenstva vozňov na LL klátky tak, aby splňali legislatívnu TSI Hluk. Tento projekt realizujeme s finančnou podporou EÚ. A aby som spomenul aj európske projekty, našou účasťou na webinároch a medzinárodných pracovných skupinách v rámci UIC riešime európsky zámer vybavenia koľajových vozidiel digitálnym automatickým správadlom (DAC). Zároveň sa zaoberáme otázkami ETCS v podmienkach našej spoločnosti.

Aj na základe uvedených skutočností si dovolím zopakovať, že presun zodpovednosti za železničné koľajové vozidlá sa podaril a úsek prevádzky prostredníctvom sekcie technicko-technologickej prípravy prevádzky zabezpečuje všetky procesy a činnosti definované v procesnom modeli ZSSK CARGO.

Máte nejaké reakcie zo strany zákazníkov, ktoré potvrdzujú, že je tu kontinuita s doterajšími výkonomi a službami?

Zatiaľ máme pozitívne spätné väzby aj od našich obchodných partnerov a zákazníkov, za čo ďakujeme. Rovnako by som sa rád touto cestou podával aj kolegom, ktorík sa uvedená zmena týkala.

Keď sme pri našich zákazníkoch, dôležitou informáciou pre nich je fakt, že od 1. augusta máme v našej flotile tridsať rôznych typov vozňov. V súčasnosti už nemáme vozne zaparkované „pri plote“, preto kladieme veľký dôraz na plánovanie a dodržiavanie dĺžky trvania opráv. Zároveň máme schválený materiál Koncepcia rozvoja parku nákladných vozňov do roku 2030, ktorý v súvislosti so zmenou technológie prepráv železničných rúd v tomto roku napĺňame v podobe nasadzovania vozňov Sggmmrrs. Ide o prepravy v špeciálnych kontajneroch Innofreight z Čiernej nad Tisou na Ostravsko.

Ak sa teda vrátim k poslednej odpovedi, v tomto roku ZSSK CARGO

uzavrela odovzdávku vozňov svojej dcérskej spoločnosti Cargo Wagon v rámci Dodatku 11 dohody o dlhodobom prenájme nákladných vozňov?

Opäť môžem potvrdiť, že k 31. 7. 2023 sme vrátili dohodnutý počet vozňov a od 1. 8. tvor prenajatá flotila Cargo Wagon v našej firme skupinu 6 000 vozňov. Pre informáciu, v roku 2015 pri vzniku tejto dcérskej spoločnosti ich bolo viac ako 8 000. Vzhľadom na skutočnosť, že vozne sme vracali z pre-vádzky a nie od plota, išlo o náročný proces, v ktorom záležalo na efektívnom riadení a perfektnej komunikácii. Jedna vec je definovať rady, počty a termíny na odovzdanie vozňov, druhá je ich zabezpečenie. Každý vozeň

píše svoj vlastný príbeh a za uvedené obdobie ich bolo viac ako 1 400. Fle-xibilita Dodatku číslo 11 spočíva jednak v možnosti každoročného prehodnotenia potreby vozňov zo strany ZSSK CARGO a Cargo Wagon v podobe definovania radov a počtov vozňov v určitom percente, na ktorých nebude-mo požadovať revíznu opravu N8, ale tiež v možnosti uplatnenia opcie na určité obdobie.

Ladislav JANDOŠEK

Performance indicators as the first point of consideration

Taking over processes, activities and employees within a company is always very sensitive. As long as the individual phases are well communicated, you will get the support and “commitment” of your colleagues to meet new challenges, says Miroslav Buc, Director of the Technical and Technological Preparation of Operations Section. It is no secret that since 1 February, ZSSK CARGO has started full preparation for spinning off the rolling stock maintenance and repair services into the subsidiary Depo Services. The rolling stock and freight wagons management agenda has thus come under the purview of the owner of these rail vehicles, i.e. the Operations Division.

One of the consequences of the preparation for spinning off the rolling stock maintenance and repair services into the subsidiary Depo Services was also the handover of the management of locomotives and wagons and the related agenda, i.e., the planning of repairs and maintenance, supervision, acceptance, modernisation and ECM, to the Operations Division. Are you satisfied with the result?

I can confirm that we have succeeded together. We have gradually identified the processes and activities that should remain with the parent company so as to ensure the proper running of both companies. We have agreed on the principle that we should join the ongoing investment projects and trial operations while new activities are already managed by our Operations Division. At the same time, for example, in the modernisation of the 742-series locomotives, we have taken over the entire project. These facts corroborate there is good communication between the divisions.

So let's talk specifically about how your team has grown.

To sum it up, the work team at our section has been strengthened by twenty experts in the field of technical control and inspection, who are receivers of rolling stock, and in the field of supervision, who are daily directly at the wagons and locomotives in internal and external workshops and also in AWV processes, which are related to the decommissioning of our wagons abroad and third-party wagons from ZSSK CARGO trains, including the management of spare parts. I can confirm that within our competence we provide for modernisation and reconstruction of wagons and locomotives. We manage the register of rolling stock and ensure its interoperability so it can be used to provide the carriage of goods in proper and safe wagons for our customers.

Customers will be interested to see if anything has changed in the processes of the entity in charge of maintenance, i.e., the ECM.

We also provide a full range of ECM activities in accordance with the applicable legislation not only for our own locomotives and wagons, but also for those of our business partners. If I were to quantify it, it is more than 10,000 wagons of forty types and more than 400 locomotives of twenty types, of which 19 locomotives run on 1,520 mm gauge tracks. As an ECM, we have a system of maintenance of ZSSK CARGO locomotives and wagons that has been accepted by the certification body. More than thirty Slovak, Czech and Polish partners who operate wagons and locomotives all over Europe have been using the mentioned systems for a long time. We solve

our requirements with the Transport Authority and also the European Union Railway Agency (ERA).

What about the rolling stock modernisation and reconstruction projects, which are to be implemented in the next few years in a relatively large volume due to the outdated fleet, but also the introduction of new rail freight technologies?

We also ensure the processes of modernisation and reconstruction of rolling stock in order to make its use more efficient. The current project of modernisation of 742-series locomotives is under our responsibility. We currently have four of these locomotives in operation and I can confirm that they have been providing us with reliable services to date. As regards wagons, we continue to ensure the retrofitting of the wagon brake system with LL blocks so that they comply with the TSI Noise legislation. We are implementing this project with financial support from the EU. And to mention the European projects, with our participation in webinars and international working groups within the UIC, we are addressing the European intention to equip rolling stock with a digital automatic coupler (DAC). At the same time, we are dealing with ETCS issues in our company.

On the basis of the above facts, I would like to say again that the shifting of responsibility for rolling stock has been successful and the Operations Division, through the Technical and Technological Preparation of Operations Section, ensures all processes and activities defined in the ZSSK CARGO process model.

Do you have any feedback from customers confirming there is continuity in the services hitherto performed?

So far, we have received positive feedback from our business partners and customers, for which we are grateful. I would also like to take this opportunity to thank my colleagues who were affected by the aforementioned change. As far as our customers are concerned, important information for them is the fact that we have had thirty different types of wagons in our fleet since 1 August. Currently, we no longer have wagons parked “by the fence”, so we place great emphasis on planning and observing the duration of repairs. At the same time, we have adopted the Concept of the Development of the Fleet of Wagons until 2030, which, in connection with the change in the iron ore transport technology, has this year been implemented by deploying Sggmmrrs wagons. These are shipments in special Innofreight containers from Čierna nad Tisou to Ostrava.

So, if I go back to the last answer, this year ZSSK CARGO has concluded the handover of wagons to its subsidiary Cargo Wagon within the framework of Amendment 11 to the Agreement on the Long-term Lease of Wagons?

I can once again confirm that we returned the agreed number of wagons by 31 July 2023, and since 1 August, the Cargo Wagon fleet leased from our company has been made up of a group of 6,000 wagons. Just for your information, in 2015, when the subsidiary came into existence, there were more than 8,000 of them.

Ladislav JANDOŠEK

BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA

je lídrom v rozvoji PPS Čierna nad Tisou



BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA



give peace a chance

Spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) je už od roku 2008 synonymom rozvoja pohraničnej prekládkovej stanice (PPS) Čierna nad Tisou. Naším cieľom je prinášať riešenia, ktorými budeme neustále zlepšovať poskytované služby a rozširovať ich komplexnosť pre našich stálych, ale aj nových zákazníkov v súlade s ich požiadavkami.

Cieľom akcionárov BTS - spoločností BUDAMAR LOGISTICS, a. s., a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., je od začiatku pôsobenia spoločnosti **zabezpečenie a udržateľnosť PPS Čierna nad Tisou v pozícii silného tranzitného koridoru cez územie Slovenskej republiky**. Od svojho vzniku investujeme do modernizácie prekládkových kapacít formou automatizácie technologických procesov prekládky sypkých substrátov, vybudovaním prekládkových komplexov Západ a Východ. Modernizáciou II. a III. Rozmrazovacej haly, vybudovaním pracoviska Východnej rampy Portál pre prekládku kusových tovarov ako aj vybudovaním skladovacích plôch v rámci PPS, ktoré dnes umožňujú preskladnenie 180 tisíc ton sypkých substrátov. V neposlednom rade spoločnosť investuje aj do potrebného zvýšenia úrovne sociálno-prevádzkového zázemia svojich zamestnancov. Od roku 2020, keď sme sa stali prevádzkovateľom Terminálu kombinovanej dopravy Dobrá, sa venujeme rozvoju aj tohto pracoviska a od roku 2022 sa spoločnosť prevzatím celej prekládkovej činnosti a väčšinových výkonov dopravnej obsluhy v PPS začala vo väčšej miere venovať aj riešeniu zefektívnenia práce stanice.

Od vzniku spoločnosti sme do modernizácie PPS Čierna nad Tisou investovali takmer 50 miliónov eur. Aj v súčasnosti naša spoločnosť rieší prípravu a realizáciu viacerých rozvojových projektov v PPS Čierna nad Tisou zameraných hlavne na skvalitnenie poskytovaných služieb, na optimalizáciu výkonov železničnej stanice a nezabúda ani na vytváranie vhodného sociálno-prevádzkového zázemia svojich zamestnancov.

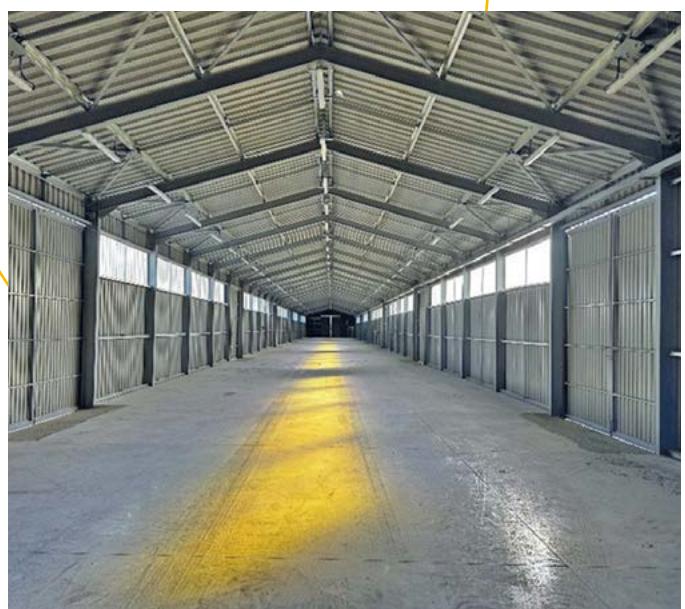
Investície do váženia a optimalizácie výkonov

Už od konca minulého roka sa BTS zodpovedne pripravovala na nasadenie **nových špeciálnych typov vozňov s kontajnerovými nadstavbami Innofreight**, ktoré sú dnes využívané pri prepravách železnorudných substrátov do Třineckých železiarní. Ako súčasť prepravného reťazca sme začiatkom roka vybavili pracovisko **Prekládkový komplex Východ technológiou posuvných striešok pre zabránenie vzniku úsypov** pri kontinuálnej nakládke viacerých kontajnerov. Následne po rozbehnutí prepráv sme riešili **úpravu statickej kolajovej váhy**, ktorá zabezpečila väčšiu presnosť pri pristavovaní týchto špeciálnych vozňov na nakládku. Obe opatrenia prispievajú k vyššej plynulosťi prekládky. Nakoľko tento typ prepráv substrátov je a v budúcnosti ho nadálej vnímame ako nosný, do investičného plánu sme v tomto roku so súhlasom akcionárov dodatočne zaradili aj úpravy statickej kolajovej váhy **na pracovisku Prekládkového komplexu Západ**. Realizáciu úpravy plánujeme na koniec októbra, s ukončením v novembri. Po rozšírení činnosti našej spoločnosti o výkon staničného posunu v minulom roku sme ako súčasť optimalizácie práce do investičného programu na rok 2023 zaradili **výstavbu váh na pracovisku Východná rampa Portál**. Po projektovej príprave sme v prvom polroku na danom pracovisku vybudovali dve nové dynamické váhy, ktoré nám dnes **umožňujú vázenie**

a prípadnú egalizáciu nákladu vo voznoch priamo na pracovisku. Dynamické váhy zabezpečujú úradné váženie v II. triede presnosti, čo znamená, že pri pohybe súpravy pri vážení do rýchlosťi 8 km/h je maximálna odchýlka váženia do jedného percenta. Presnosť váženia sme overovali prevážením viacerých súprav na statických váhach v rámci stanice. Overeňa presnosť dosiahla 0,5%.

Nová budova pre zamestnancov

Rozšírenie činnosti a prijatie nových zamestnancov v roku 2022 vyvolalo na základe prevádzkových potrieb nutnosť riešenia ich **sociálno-prevádzkového zázemia** v rámci stanice. Niektorí boli umiestnení v priestoroch nových budov, v ktorých postačovalo vykonať drobné stavebné úpravy. Dve posunujúce zálohy a dispečeri širokého rozchodu museli však na viac ako rok zostať v pôvodnej, dnes už stavebno-technicky nevyhovujúcej budove v správe Železníc SR. Po ročnej projektovej príprave a následnom procese vybavenia stavebného povolenia sme dnes pred dokončením novej **sociálno-prevádzkovej budovy ŠR**, ktorá zamestnancom zabezpečí primerané podmienky a štandard na úrovni 21. storočia. Rýchlosť samotnej výstavby bola umožnená využitím systému ocelovej montovanej stavby. Ekologickosť jej prevádzky zaručuje využitie ostrovného systému fotovoltaickej elektrárne umiestnejenej na streche budovy, ako aj moderný systém vykurovania pomocou technológie tepelného čerpadla.



Skladovacia hala v TKD Dobrá. Plocha skladu je 1200 m².

Storage hall in the CTT Dobrá. The warehouse area is 1,200 m².



Tím technického úseku BTS. Zlava Viktor Kovacs -technik pre správu majetku a investície, Jozef Hajdók - vedúci údržby, Alojz Filipek - technický riaditeľ a Róbert Kováč - technik pre IT a legislatívnu. BTS technical section team.

Zázemie pre údržbu mechanizmov

Zvýšením objemov prekládky, prechodom prekládkových činností v PPS Čierna nad Tisou na našu spoločnosť v roku 2022 a **zaobstaraním potrenej prekládkovej mechanizácie** na pokrytie požiadaviek prekládky vznikla aj nutnosť riešenia vhodného prevádzkového **zázemia pre jej údržbu**. V súčasnosti spoločnosť vlastní tri pásové a tri kolesové rýpadlá, pásový buldozér, čelný nakladač, päť šmykom riadených nakladačov, päť vysokozdvížnych vozíkov a ďalšíu drobnú prekládkovú mechanizáciu a jej rôzne pracovné nadstavby. Všetky tieto zariadenia si pre zabezpečenie plynulosti výkonov prekládky vyžadujú sledovanie ich stavu a potrebnú údržbu. Už v roku 2022 sme začali prípravovať projekt vybudovania novej haly, **ktorá by vytvorila vhodný priestor pre našich zamestnancov pri údržbe a oprávach ľahkej mechanizácie**. Ako najvhodnejší bol vytypovaný priestor v blízkosti pracoviska Východnej rampy Portál, kde je väčšina danej mechanizácie používaná. Hala dielne bude postavená v priestore, kde bola pôvodne schátraná sociálno-prevádzková budova ŽSR. Rovnako ako vo väčšine pripravovaných stavieb sa aj tu preukázala **narastajúca komplikovanosť povoľovacích procesov**, ktorá vychádza z neustále sa zvyšujúcej byrokracie zakrývanej sprísňovaním legislatívy. Aj keď našou predstavou bolo mať vytvorené vhodné priestory pre výkon údržby už v tomto roku, nestáva nám iné, len veriť, že byrokraticko-legislatívne nároky zvládneme, proces povolenia stavby ukončíme do konca tohto roka a v priebehu toho budúceho stavbu konečne zrealizujeme.

Krytý sklad

Na základe požiadavky akcionárov spojenej so zámerom poskytnutia komplexnejších služieb BTS v tomto roku investovala aj do vybudovania **nového krytého skladu** na pracovisku TKD Dobrá. Hala skladu je umiestnená na telesie bočnej rampy. Slúži hlavne na **krátkodobé preskladnenie tovarov, ktoré si vyžadujú ochranu pred poveternostnými vplyvmi** v prípadoch nerovnomerného dobehu vozňov. Zároveň umožňuje **aj priamu chránenú prekládku**, ktorá môže byť realizovaná v systéme krytý vozeň rozchodu 1520 mm (vozeň ŠR) – krytý vozeň rozchodu 1435 mm (vozeň NR) a aj krytý vozeň ŠR – kamión. Konštrukcia haly je modulová, čo v ďalšom období umožňuje jej predĺženie. V prvej etape sme vybudovali **sklad s celkovou plochou 1200 m²** so šestimi párami bočných brán a koľajovými zádlažbami pre prístup kamiónov k rampe.

Po viac ako dvoch rokoch bude ukončený aj jeden z infrastrukturých projektov spoločnosti ŽSR v PPS Čierna nad Tisou. V novembri tohto roka ŽSR ukončí **obnovu dvojice koľají pri pracovisku Skladovacie plochy Stred, ktorá umožní efektívnejšie využitie jeho kapacity**. Pracovisko bude po

ukončení obnovy koľají vybavené podobne ako pracovisko Východná rampa Portál samostatnou dynamickou váhou pre väzenie a egalizáciu tovaru vo vozňoch priamo po ich nakladke.

Prekládka agroproduktov

Naša spoločnosť sa od minulého roku venuje viac aj projektom zamerným na **vytvorenie a poskytnutie kapacít pre prekládku obilní**. Do BTS sme v minulom roku v závislosti od špecifikovaných požiadaviek našich zákazníkov na požadovaný objem prekládky obstarali mobilné prekládkové technologické zariadenia v hodnote 330 tisíc eur. Tieto zariadenia sú určené predovšetkým na priamu prekládku medzi zrnovozmi širokého a normálneho rozchodu. Meniace sa špecifikácie a nároky zákazníkov na rôzne kombinácie prekládky však doteraz neumožnili ich plnohodnotné využitie nielen z dôvodu technologických, ale aj priestorových obmedzení. Naša spoločnosť má v prenájme od spoločnosti ŽSR aj **pracovisko III. Jazkyovej rampy**, na ktorom v súčasnosti využívame existujúcu prekládkovú technológiu. V prípade **získania skutočne stabilného partnera** je rozvojovým zámerom na danom pracovisku vybudovať **plnohodnotnú kapacitnú automatizovanú prekládku agroproduktov**.

Naši akcionári, spoločnosti BUDAMAR LOGISTICS, a. s., a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., nás od začiatku podporujú v investíciach, ktoré prinášajú progres do poskytovaných služieb. Mottom našej spoločnosti je „**Jeden tím**“, a preto si vážime aj snahu ostatných spoločností a organizácií pôsobiacich v PPS Čierna nad Tisou (ŽSR a Colná správa) o spoločný prístup pri projektoch, ktoré prispievajú k jej rozvoju. Za to im patrí podakovanie.

Udržateľnosť výkonov nielen našej spoločnosti, ale aj významného pohrianičného železničného uzla je čoraz viac komplikovaná z dôvodu zastaraleho a veľakrát zlého technického stavu koľají a súvisiacej infraštruktúry. Už dnes je na odstránenie dlhodobých obmedzení potrebné do infraštruktúry investovať viac ako 80 miliónov eur. Tento stav v spojitosti s narastajúcimi požiadavkami v rámci legislatívnych procesov vytvára násobnú zložitosť riešení rozvojových projektov. Veríme, že v najbližšej budúcnosti zodpovedné štátne inštitúcie podporia PPS Čierna nad Tisou aj formou zvýšeného financovania udržiavacích a rozvojových projektov železničnej infraštruktúry a tiež legislatívnu podporou, ktorá tejto stanici priznaná štatút celospoločenského a štátneho významu.

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

BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA is a leader in the development of the border-crossing station Čierna nad Tisou

BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) has been synonymous with the development of the transshipment border-crossing station (BCS) Čierna nad Tisou since 2008. Our goal is to bring solutions with which we will constantly improve the services provided and expand the comprehensiveness of solutions for our regular and new customers in accordance with their requirements.

Since BTS started its operations, the intention of its shareholders – BUDAMAR LOGISTICS, a. s., and Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., has been to **ensure the sustainability of the BCS Čierna nad Tisou as a strong transit corridor through the Slovak Republic. Since the establishment of the company, we have invested almost 50 million euros in the modernisation of the BCS Čierna nad Tisou.**

Even today, our company deals with the preparation and implementation of several development projects in the BCS Čierna nad Tisou aimed mainly at improving the quality of services provided, optimising the performance of the railway station, and not forgetting to ensure suitable sanitary and operational facilities for its employees.

Investments in weighing and performance optimisation

Since the end of last year, BTS has been responsibly preparing for the deployment of **new special types of wagons with Innofreight container superstructures**, which are currently used for transporting iron ore substrates to Třinecké železáry. At the beginning of the year, as part of the transport chain, we equipped the **Transshipment Centre East with sliding roof technology to prevent spillage** during continuous loading of several containers. Subsequently, after the start of shipments, we dealt with modifications to the **static rail scales**, which ensured greater accuracy when positioning these special wagons for loading. Both measures contribute to greater smoothness of transshipment operations. Since this type of substrate shipments is essential for us, and we expect it still will be such in the future, we have, with the approval of the shareholders, additionally included in the investment plan modifications to the static rail scales **at the Transshipment Centre West** this year. We plan to implement the modifications at the end of October, with completion in November.

After expanding our company's activities to include station shunting operations last year, as part of work optimisation, we included the construction of scales at the East Ramp Gantry Crane workplace in the investment program for 2023. After the project preparation, in the first half of this year we built two new dynamic scales at the given workplace, which today allow us to weigh and, if necessary, level the load in wagons directly at the workplace. Dynamic scales ensure official weighing in the second accuracy class, which means that when the train set is moving at a speed of up to 8 km/h, the maximum weighing deviation is up to one per cent. We verified the accuracy of weighing by weighing several train sets on static scales at the station. The verified accuracy reached 0.5%.

Facilities for maintenance of machinery

Increased transshipment volumes, the transfer of transshipment operations at the BCS Čierna nad Tisou to our company in 2022, and **the procurement of the necessary transshipment machinery** to meet the transshipment requirements also created the necessity to ensure suitable operational facilities for its maintenance. Currently, the company has three belt excavators and three wheeled excavators,

a tracked bulldozer, a front loader, five skid-steer loaders, five forklifts and other small transshipment machinery and its various work superstructures. All these machines require monitoring of their condition and necessary maintenance to ensure the smoothness of transshipment operations. As early as 2022, we started preparing a project to build a new hall **which would create a suitable space for our employees performing the maintenance and repairs of heavy machinery**. The area near the East Ramp Gantry Crane workplace, where most of the given machinery is used, was selected as the most suitable location.

A covered warehouse

On the basis of the shareholders' request connected with the intention of providing more comprehensive services, this year BTS has also invested in building a **new covered warehouse** at the Dobrá Combined Transport Terminal. The warehouse hall is located on the body of the side ramp. It is mainly used **for short-term storage of goods that require protection from the weather** in cases of uneven running of wagons. At the same time, it also enables **direct protected transshipment**, which can be carried out using the system composed of a covered 1,520 mm gauge wagon (broad gauge wagon) – a covered 1,435 mm gauge wagon (standard gauge wagon) and also a covered broad gauge wagon – a truck. The structure of the hall is modular, which allows it to be extended in the future. During the first stage, we built a warehouse with a total area of 1,200 m² with six pairs of side gates and paved tracks for truck access to the ramp.

After more than two years, one of the ŽSR infrastructure projects in the BCS Čierna nad Tisou will also be completed. In November of this year, ŽSR will **complete the reconstruction of a pair of tracks near the Central Storage Area, which will enable more efficient use of its capacity**. After the track reconstruction is completed, the workplace will be equipped, like the East Ramp Gantry Crane workplace, with separate dynamic scales for weighing and levelling the goods in the wagons directly after loading them.

Transshipment of agricultural products

Since last year, our company has been focusing more on projects aimed at **creating and providing capacities for grain transshipment**. Last year, based on the specified requirements of our customers for the required transshipment volume, we procured mobile transshipment technological equipment worth 330 thousand euros for BTS. This equipment is primarily intended for direct transshipment between broad-gauge and standard-gauge grain wagons. However, the changing specifications and demands of customers for different combinations of transshipment have not yet allowed their full use, not only for reasons of technology, but also for space limitations. Our company has also leased from ŽSR **Platform III workplace**, on which we currently use the existing transshipment technology. In the case of **finding a truly stable partner**, the development intention is to build a **full-scale, high-capacity, automated transshipment facility for agricultural products** at the given workplace.

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



ČLEN SKUPINY
MEMBER OF



... TVORÍME JEDEN TÍM ...

... WE CREATE ONE TEAM ...



PONÚKANÉ SLUŽBY / OFFERED SERVICES

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

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

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



Nový sústruh na správne obutie dvojkolesí

V Rušňovom depe Spišská Nová Ves majú od augusta dlho očakávaný sústruh KARUSEL VLC 1250. Vertikálny sústruh slúži na opracovanie vnútorného priemeru obrúčí, bez ktorého nie je možné obrúče na dvojkolesia osadzovať. Nový sústruh nahradil zastaraný a opotrebovaný ešte z roku 1983.

Správne obutie dvojkolesí na rušňoch je najpodstatnejším prvkom bezpečnosti ich prevádzky a slúžia k tomu obrúče dvojkolesí. Poškodenie obrúčí počas jazdy rušňa môže mať fatalné následky spojené s vykoľajením rušňa, takže ich dôsledná kontrola a oprava si vyžaduje profesionálny prístup zo strany zamestnancov a nevyhnutne aj kvalitnú technológiu pre ich výmenu na dvojkolesiach.

- To boli dôvody prečo bola výmena sústruhu naplánovaná už niekoľko rokov práve v depe Spišská Nová Ves, ktoré je určené na výmenu obrúčí dvojkolesí rušňov. Výmena pozostáva z viacerých činností a vertikálny sústruh je jednou zo súčasti zapadajúcej do mozaiky celej technológie, - informoval Andrej Slávik, riaditeľ sekcie údržby a opráv ŽKV.

Medzi najdôležitejšie súčasti technológie patria horizontálny sústruh, nahrievač obrúčí, naváračka hviezdic dvojkolesí a vertikálny sústruh pre opracovanie vnútorného priemeru obrúčí, ktorý bolo potrebné Spisiamkom vymeniť kvôli zastaranosti. - Táto činnosť bola na starom sústrahu zdíhavá kvôli nepresnostiam spôsobenými opotrebovaním vodiacich častí starého sústrahu. Zvládalo sa to iba šikovnosťou obsluhy, - skonštatoval Miroslav Kolárcík, prednosta depa a dodal, že to viedlo nielen k predĺženiu času opráv, ale aj k ekonomickým nezrovnalostiam. Dôležitosť spiškonovoveského depa je nezameniteľná a už v minulosti sa začalo s obnovou technológií potrebných pre kvalitnú výmenu obrúčí, ktorá spočívala v nákupe moderných technológií. Tie nahradili pôvodné staršie zariadenia ako napríklad nový elektrický indukčný ohrev obrúčí, ktorý nahradil pôvodný už zastaraný plynový ohrievač. Takisto bola doplnená využívacia dvojkolesí, ako aj obnovená technológia navárania hviezdic dvojkolesí.

A veľmi dôležitou súčasťou pracoviska je práve aj vertikálny sústruh na opracovanie vnútorného priemeru obrúčí, bez ktorého nie je možné obrúče na dvojkolesia osadzovať. - Doteraz sa na túto činnosť využíval vertikálny sústruh typu CARUSEL, ktorý bol vyrobený ešte v Sovietskom zväze a z Ukrajiny nám ho dodali 1. 5. 1983, - informoval o pôvodnom sústrhu Miloš Nádasdi, vedúci oddelenia modernizácií ŽKV a špeciálnych činností na sekciu údržby a opráv ŽKV.

- Po niekol'kych desaťročiach využívania zariadenia a množstve opráv tohto sústruhu sa jeho prevádzka začala výrazne predražovať. Aj napriek všetkej snahe a vynaloženým nákladom sa dôležité opotrebené dielce už nedali udržať v stave, ktorý by garantoval požadovanú pres-

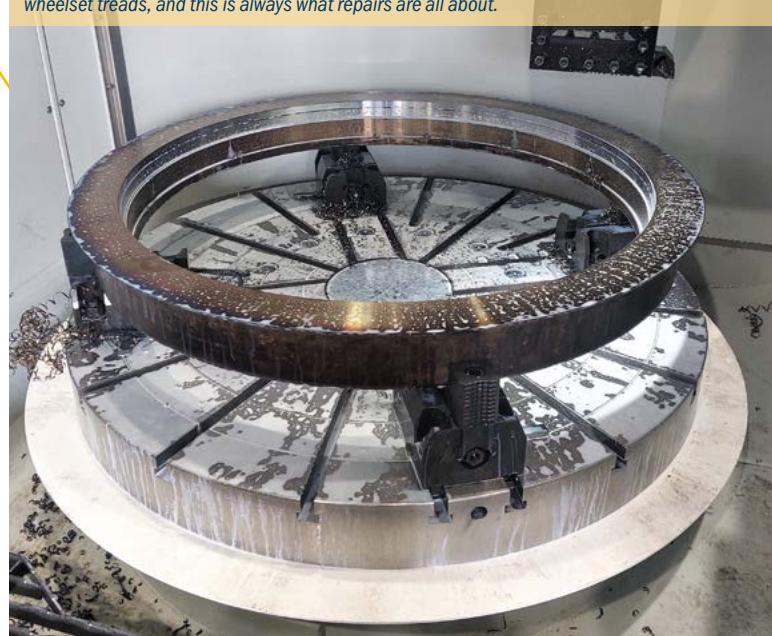


Vybraní zamestnanci sa do tajov obsluhy zaškoľovali od prvého dňa jeho inštalácie.
Selected employees have been trained in the secrets of its operation since the first day of its installation.

nosť oprávania vnútorného priemeru obrúčí, - uviedol dôvody výmeny stroja vedúci oddelenia. Práve táto skutočnosť bola hlavným argumentom rozhodnutia zabezpečiť moderný vertikálny sústruh na opracovanie vnútorného priemeru obrúčí, ktorý spĺňa prísné normy a parametre súčasnej platnej legislatívy. - Veľká vďaka patrí predovšetkým zamestnancom v RD Spišská Nová Ves, ktorí správne zadefinovali požadované technické špecifikácie a parametre nového sústruhu a zároveň vykonali všetky potrebné prípravné práce, - adresoval podávanie Andrej Slávik zamestnancom depa.

Vďaka profesionálemu zvládnutiu procesu transparentného obstarávania sa po takmer roku potrebných úkonov zakúpil Karusel VLC 1250

Moderný sústruh je základom kvalitnej a profesionálnej práce pri výmene obrúčí a to pri opravách vždy ide.
A modern lathe is the basis of high-quality and professional work when changing wheelset treads, and this is always what repairs are all about.



a dodávateľ TDZ Turn dodal zariadenia na pracovisko v dohodnutom termíne. - **Moderný sústruh je základom kvalitnej a profesionálnej práce pri výmene obručí a naši zamestnanci sa od prvého dňa jeho inštalácie zaškolovali, aby sa jeho činnosť mohla spustiť naplno,** - uviedol prednosta depa Miroslav Kolářčik..

- **Veríme, že moderná CNC technológia stroja bude aj motiváciou**

pre zamestnancov. Očakávame zvýšenie produktivity práce, čo by sa malo odraziť aj na skrátení času opráv interných a externých základiek, - dodal riaditeľ sekcie A. Slávik a zároveň zaprial veľa spokojnosti zamestnancom obsluhujúcich nové zariadenie.

(sch) Foto: autorka



Karusel VLC 1250 nahradil starý sústruh z roku 1983.
The Karusel VLC 1250 lathe replaced the old one dated 1983.

A new lathe for correct fitting of wheelsets

Since August, the long-awaited KARUSEL VLC 1250 lathe has been available at the Spišská Nová Ves locomotive depot. The vertical lathe is used for the working of the inner diameter of treads, without which it is not possible to mount treads onto wheelsets. The new lathe has replaced the outdated and worn one, which entered into service in 1983.

The correct fitting of wheelsets on locomotives is the most essential element of the safety of their operation, and wheelset treads are used for this purpose. Causing damage to the wheelset treads while the locomotive is running may have fatal consequences associated with the derailment of the locomotive, so their thorough inspection and repair require a professional approach by employees and, inevitably, high-quality technology for changing the wheelset treads.

- These were the reasons why the replacement of the lathe was planned for several years at the Spišská Nová Ves depot, which is intended to be used for the change of wheelset treads on locomotives. The change of wheelset treads consists of several activities, and the vertical lathe is one of the components that fit into the mosaic of the entire technology, - informed Andrej Slávik, the Director of the Rolling Stock Maintenance and Repairs Section.

The most important parts of the technology include a horizontal lathe, a tread heater, a welding machine for wheelset spokes, and a vertical lathe for the working of the inner diameter of treads, which the Spišská Nová Ves depot staff needed to replace due to its obsolescence.

- Performing this activity on the old lathe was time-consuming due to inaccuracies caused by the wear-and-tear of the guide parts of the old lathe. This could be performed only thanks to the skills of the operating staff, - stated Miroslav Kolářčik, the head of the depot, adding that it led not only to an extended repair time, but also to economic irregularities.

The importance of the Spišská Nová Ves depot is undisputable, and the renewal of the technological equipment necessary for high-quality change of treads, which consisted in the purchase of modern technological equipment, already started in the past. The original old equipment was replaced by new equipment such as new electric tread induction heater, which replaced the original already outdated gas heater. A wheelset balancer was also added, including a renewed technology for welding wheelset spokes.

And a very important part of the workplace is the vertical lathe for the working of the inner diameter of treads, without which it is not possible to mount treads onto wheelsets.

- Until now, a CARUSEL-type vertical lathe was used for this activity, which was manufactured in the Soviet Union and was delivered to us from Ukraine on 1 May 1983, - Miloš Nádasdi, the head of the rolling stock modernisation and special activities unit of the Rolling Stock Maintenance and Repairs Section.

- After having used the equipment for several decades and having carried out a number of repairs to this lathe, its operation became significantly more expensive. Despite all the efforts made and costs incurred, the important worn parts could no longer be maintained in a condition that would guarantee the required accuracy of the working of the inner diameter of wheelset treads, - the head of the department stated the reasons for replacing the machine. - We believe that the state-of-the-art CNC technology of the machine will also be a motivation for our employees. We expect an increase in work productivity, which should also be reflected in a shorter time of repairs performed based on internal and external orders, - added Mr Slávik, the Director of the Section, wishing at the same time much success to the employees operating the new equipment.

(sch)

Photo: the author

175 rokov železníc: v plnom nasadení na zraze historických mašiniek

V starom bratislavskom depe na východnom sa počas víkendu 9. a 10. septembra konal 23. zraz historických koľajových vozidiel a zároveň sme si pripomenuli 175 rokov od vzniku železníc na území dnešného Slovenska. Rendez 2023 bol už tradične celoslovenským zrazom, nechýbali však ani exponáty zo zahraničia. V plnom nasadení bola ZSSK CARGO nielen ako spoluorganizátor, ale aj ako najväčší vystavovateľ. Lákadlom bola pre železničných nadšencov retro dvojčka, zmodernizovaná 742 a pozornosti neunikol ani vynovený repre vozeň Habbillns.

Oblúbené podujatie Rendez 2023 sa tento rok nieslo v duchu 175. výročia príchodu prvého parného vlaku na územie dnešného Slovenska. Práve para a oblaky dymu boli pre mnohých návštěvníkov najväčším lákadlom. Železničné múzeum každoročne venuje tomuto podujatiu veľkú pozornosť, ale ten tohtoročný bol naozaj veľkolepý. Množstvom vystavaných exponátov, mimoriadnych a vyhliadkových jazd aj sprievodných akcií. Aj účasť vyše 7100 návštěvníkov patrí k rekordným. Na podujatí sa predvádzali parné, motorové, elektrické krásavice historických klubov aj slovenských dopravcov. Časť svojej flotily predstavila ZSSK CARGO. Obzriť si z tesnej blízkosti, dokonca aj zvnútra mohli návštěvníci například eso, somára, laminátku, čmeliaka aj retro dvojčku, či zmodernizovaný rušeň 742. Konkrétnie to bol 742.037, ktorý bol mimochodom vyrobený ako desaťsiaci v poradí v ČKD Praha. (sch)



Nová železničná poštová známka

Súčasťou podujatia v bratislavskom Rendezi k 175. výročiu železníc na Slovensku bolo tiež oficiálne uvedenie novej poštovej známky predstaviteľmi múzea a železníc. Zároveň Poštové múzeum malo v jednom z historických vozňov inštalovaný výstavu Po koľajniciach k adresátovi. Bohatú história prepravy poštových zásielok po železnici predstavili sprievodným textom aj množstvom historických dobových fotografií zobrazujúcich rôzne typy poštových vozňov, ľudí pri nakladaní, spracúvaní a vykladaní poštových zásielok. Celkový obraz témy dotvárali mapky tratí, obrázky listov prepravených vlakovou poštou, odtlačky pečiatok vlakovej pošty a veľa ďalších zaujímavostí.

Dana SCHWARTZOVÁ, Foto: autorka



175 years of railways: at full strength at a gathering of historic machines

The 23rd annual gathering of historical rolling stock took place in the old Bratislava East depot during the weekend of 9 to 10 September, and at the same time we commemorated 175 years of existence of railways in Slovakia. Rendez 2023 was traditionally a Slovakia-wide gathering, but there were also exhibits from abroad. ZSSK CARGO was fully engaged not only as a co-organiser, but also as the largest exhibitor. The attraction for railway enthusiasts was the retro twin-unit locomotive, modernised 742-series locomotive and the renewed Habilins showcase wagon did not escape attention either.

The popular Rendez 2023 event was held this year in the spirit of the 175th anniversary of the arrival of the first steam train in Slovakia. Steam and clouds of smoke were the biggest attraction for many visitors. The Railway Museum pays a lot of attention to this event every year, but this year's was really spectacular. There were lots of exhibits, special and sightseeing rides and accompanying events. The participation of more than 7,100 visitors is also a record.

At the event, steam, motor and electric beauties of historical clubs and Slovak carriers were demonstrated. ZSSK CARGO presented part of its fleet. Visitors could take a close look, even from the inside, for example, an ace locomotive, a donkey locomotive, a laminate locomotive, a bumblebee locomotive, a retro twin or a retrofitted locomotive 742. Specifically, it was 742.037, which, by the way, was produced as the ten thousandth one at ČKD Prague.



A new railway postage stamp

Part of the event was also the introduction of a postage stamp for the 175th anniversary of railways in Slovakia, which was officially launched by representatives of the museum and the railways. At the same time, the Post Museum had the exhibition 'To the Addressee by Rail' installed in one of the historic wagons. The rich history of the transport of postal items by rail was presented with an accompanying text and a number of historical period photographs showing various types of postal wagons, people loading, processing and unloading postal items. The overall picture of the theme was completed by track maps, images of letters transported by train mail, imprinted train mail stamps and many other interesting things.

Dana SCHWARTZOVÁ, Photo: the 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

Ľuboš MIERNY

tel.: +421 41 229 2241

mobil: +421 903 597 472

e-mail: mierny.lubos@zscargo.sk

REGIÓN / REGION ZVOLEN

Alena VENDERLOVÁ

tel.: +421 45 229 4271

mobil: +421 903 722 115

e-mail: venderlova.alena@zscargo.sk

REGIÓN / REGION BRATISLAVA

Mária CAGÁŇOVÁ

tel.: +421 35 229 2320,

mobil: +421 911 540 033

e-mail: caganova.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

Michaela VAGAŠOVÁ

tel.: +421 55 229 5412

mobil: +421 904 594 713

e-mail: vagasova.michaela@zscargo.sk