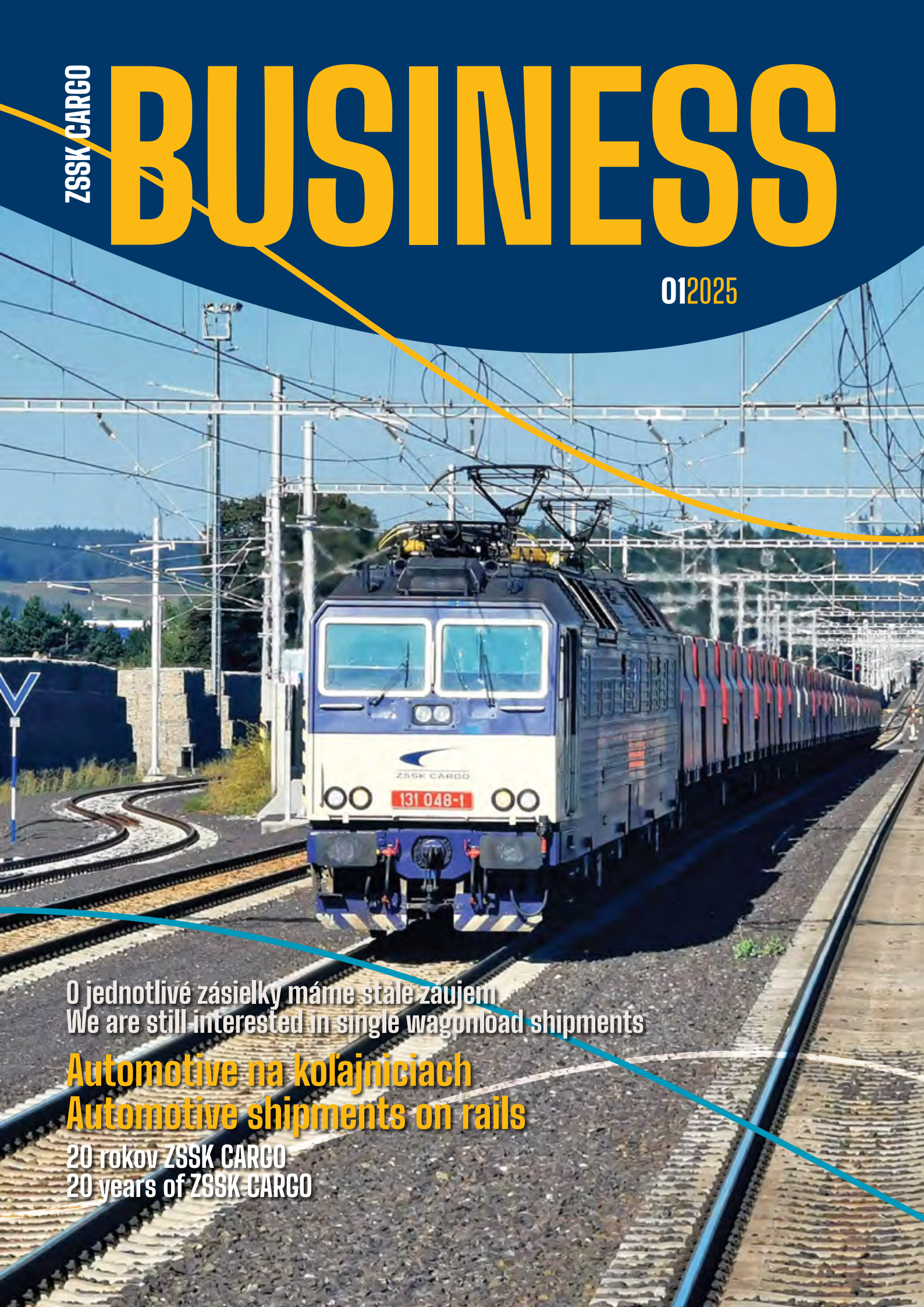
ZSSK CARGO

BUSINESS

01 2025



O jednotlivé zásielky máme stále záujem
We are still interested in single wagonload shipments

Automotive na koľajniciach
Automotive shipments on rails

20 rokov ZSSK CARGO
20 years of ZSSK CARGO

Vážení obchodní partneri,

napriek tomu, že naša spoločnosť začala tento rok v režime ozdravného plánu, že okolití národní, respektíve celosieťoví dopravcovia čelia obrovským výpadkom na tržbách z titulu poklesu prepráv na železničnom prepravnom trhu, snažím sa nájsť niekoľko pozitívnych myšlienok do nasledujúcich mesiacov.
Pokračujeme v naštartovaných procesoch, ktoré si kladú za cieľ zmeniť doterajší zaužívaný model fungovania spoločnosti ako prioritne dopravcu surovín pre hutnícky priemysel v smere východ - západ na spoločnosť, ktorá chce disponovať širokospektrálnou skladbou vozňov a viacsystémových rušňov. Tieto napomôžu znížiť jednostrannú závislosť na hutníckom priemysle, predĺžiť existujúce prepravné ramená, ale aj získať kontrolu nad prepravami v smerovaní juh - sever a opačne. Nehovorím len o čistých tranzitoch, ale aj o logistike tranzitujúcich tovarov s prepracovaním v termináli v Bratislave.
Verím, že v druhej polovici roka dospejeme ku konečnej dohode so spoluvlastníkom časti majetku na termináli tak, aby sme čo najskôr mohli spustiť jeho prevádzkovanie.
Začali sme taktiež druhú fázu modernizácie Terminálu kombinovanej dopravy (TKD) Dobrá. Jej cieľom je rozšírenie prekládkových a skladovacích kapacít tohto terminálu vrátane modernizácie existujúcej infraštruktúry – aj s využitím podpory v rámci programu CEF.
Našou stratégiou je disponovať dvomi modernými terminálmi na obidvoch koncoch Slovenskej republiky, ktoré budú pripravené zvládnuť a spracovať tovarové toky súvisiace s tak očakávanou budúcou obnovou Ukrajiny, ale aj nové príležitosti súvisiace s oživením obchodu cez Jadranské a Čierne more, vrátane širšieho regiónu Balkánu. Netrpezlivo taktiež očakávame výsledok notifikácie schémy štátnej pomoci na obnovu vozňového parku. Od tohto výsledku sa odvíja rozsah jeho obnovy, keďže súčasná finančná situácia vzhľadom na momentálnu stagnáciu trhu nie je priaznivá. Zmena trakčnej napájacej sústavy v uzle Žilina nás takisto núti v nevyhnutnom rozsahu zabezpečiť náhradu za doteraz používaný nosný rad rušňov 131, takzvané dvojičky.
ZSSK CARGO zároveň prechádza optimalizačným procesom, ktorý je nastavený tak, že nemusíme zatiaľ pristúpiť k takým drastickým opatreniam, ako sledujeme napríklad v Poľsku alebo Nemecku.
Verím, že kombinácia obnoveného vozidlového parku spoločne s terminálmi Bratislava a Dobrá sú tie správne kroky v prospech podpory novej obchodnej politiky našej spoločnosti, ktorá bude klásť väčší dôraz na expanziu za hranice Slovenskej republiky.

Jaroslav DANIŠKA
Predseda predstavenstva
a generálny riaditeľ ZSSK CARGO

Dear business partners,

Despite the fact that our company started this year in recovery plan mode, and that surrounding national or network-wide carriers are facing huge revenue shortfalls due to declining shipments in the rail freight market, I'm trying to find a few positive thoughts for the coming months.
We are continuing the processes we have started, which aim to change the current model of the company operating primarily as a carrier of raw materials for the metallurgical industry in the east-west direction into a company that wants to have a wide range of wagons and multi-system locomotives at its disposal. These will help reduce the one-sided dependence on the metallurgical industry, extend existing transport routes, and also gain control over shipments in the south-north and opposite direction. I'm not just talking about pure transit, but also about the logistics of transiting goods that are processed at the terminal in Bratislava. I believe that in the second half of the year we will reach a final agreement with the co-owner of part of the terminal property so that we can start operating it as soon as possible.
We have also launched the second phase of modernisation of the Combined Transport Terminal Dobrá (CTT). It aims to expand the terminal's transshipment and storage capacities including the modernisation of the existing infrastructure – also with the support of the CEF programme.
Our strategy is to have two modern terminals at both ends of the Slovak Republic that will be ready to handle and process the flows of goods related to the much-anticipated future recovery of Ukraine, as well as new opportunities associated with the revival of trade across the Adriatic and Black Seas, including the wider Balkan region. We are also eagerly awaiting the outcome of the notification of the state aid scheme for the renewal of the wagon fleet. The extent of its renewal depends on this outcome, as the current financial situation is not favourable given the current market stagnation. The change of the traction power supply system at the Žilina transport hub also forces us to secure, to the necessary extent, a replacement for the hitherto used locomotives of the 131 series, the so-called twins.
At the same time, ZSSK CARGO is undergoing an optimisation process which is set up in such a way that we do not have to proceed to such drastic measures as we see in Poland or Germany, for example. I believe that the combination of the renewed fleet together with the Bratislava and Dobrá terminals are the right steps to support the new business policy of our company, putting more emphasis on expansion beyond the borders of the Slovak Republic.

Jaroslav DANIŠKA
Chairman of the Board of Directors
and CEO ZSSK CARGO

OBSAH CONTENTS

O jednotlivé zásielky máme stále záujem, hoci chýba podpora štátu 4

We are still interested in single wagonload shipments; however, state support is lacking 5

Zákazníka prevedú obchodným prípadom od A po Zet 6

Guiding the customer through the business case from A to Z 7

Automotive na koľajniciach 8

Automotive shipments on rails 9

Tichšie trate a nižšie emisie hluku 10

Quieter routes and lower noise emissions 11

Efektívnejšie riadenie komerčnej agendy 12

More efficient commercial agenda management 13

Riešenie systémových úloh v rámci železnice je prioritou združenia 14

Addressing systemic challenges within the railways is a priority for the Association 15

Keď raz prepravy prejdú na cesty, je ťažké vrátiť ich späť na koľaje 16

Once freight shipments move to the roads, it is difficult to bring them back onto the rails 16

Nákladné vlaky sa vrátili do Humenného 19

Freight trains returned to Humenné 19

Tranzit agroproduktov z východu, ale aj export zo Slovenska 20

Transit of agricultural products from the east, but also exports from Slovakia 21

Tichý, výkonný a ekologický pomocník 23

Quiet, powerful and environmentally friendly helper 23

20 rokov ZSSK CARGO, snaha o reformu železnice 24

20 years of ZSSK CARGO, an effort to reform the railways 24

Nová lakovňa nákladných vozňov už čoskoro 25

New wagon paint shop coming soon 25

PR vozne majú prednosť 26

PR wagons have priority 26

ZSSK CARGO **BUSINESS** 01 2025

Vydáva Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., Bratislava. Vychádza dvakrát za rok. **Adresa redakcie** Stromová 14, 040 01 Košice.
Šéfredaktor Ladislav Jandošek. **Redakcia** Dana Schwartzová, +421 55 2295423. E-mail: redakcia@zscargo.sk
Snímka na titulnej strane Dana Schwartzová. **DTP a tlač** HI-Reklama, s. r. o., Bratislava. Číslo 01/2025 vychádza v máji 2025.

O jednotlivé zásielky máme stále záujem, hoci chýba podpora štátu

Výsledky v objemoch prepráv ZSSK CARGO za minulý rok sú už známe. Za predminulým rokom zaostali o 9 percent, respektíve 2,3 milióna ton. Dôvody poklesu sú takisto známe, od slabšej priemyselnej produkcie, slabšieho dopytu a spotrebe, recesii v sektore hutníctva, nadbytku svetových kapacít spracovania ocele až po drahé energie v Európe. Všetko faktory, ktoré sú vzájomne prepojené. O situácii na železničnom trhu prepráv sme sa zhovárali s riaditeľom úseku obchodu Miroslavom Ľuptákom.

K poklesu priemyselnej produkcie v Európe sa od minulého roka aktuálne pridali obavy zo spustenia obchodných vojen a vysokých ciel. Prepravné služby sú sektorom, ktorý je vysoko citlivý na obmedzovanie výroby a dopytu. Ktoré ďalšie faktory zodpovedné za poklesy objemov prepráv na železnici by ste ešte spomenuli?

Všetky uvedené faktory majú negatívny dopad na prepravný trh ako taký. Netreba zabúdať, že už tri roky ovplyvňuje v podstate celú Európu vojenský konflikt na Ukrajine, dôsledkom ktorého sú okrem iného práve spomínané drahé energie, ale aj významné zmeny prepravných tokov. K tomu môžeme ešte prirátať dlhodobo naakumulovaný investičný dlh v oblasti modernizácie parku nákladných vozňov i rušňov, nedostatok kvalifikovaných ľudských zdrojov na pracovnom trhu, v porovnaní s okolitými krajinami nedostatočná podpora železničnej dopravy zo strany štátu a stav infraštruktúry vo všeobecnosti.

S akými výsledkami uzavreli prepravy v minulom roku okolité železnice a aká je tam situácia? Ovplyvňuje aktivity aj na slovenskom železničnom prepravnom trhu?

Situácia na železničnom prepravnom trhu je v ostatných rokoch pre železničných nákladných dopravcov veľmi nepriaznivá. Podľa údajov EUROSTAT za roky 2018 – 2023 podiel cestnej dopravy na globálnom európskom trhu vzrástol zo 75 % na 78 %, zatiaľ čo podiel železničnej nákladnej dopravy klesol z 19 na 17 %, zvyšný podiel prináleží vnútrozemskej vodnej ceste. Nákladná doprava na železnici v tomto období zaznamenala v tonových kilometroch celkový pokles o 8,1 %. Celkové výkony všetkých nákladných dopravcov na sieti manažérov infraštruktúry nielen Slovenska, ale aj Českej republiky, Poľska, Nemecka, Rakúska a Maďarska majú klesajúci trend už niekoľko rokov. Pri porovnaní rokov 2023 a 2022 nastali medziročné poklesy na každej z uvedených železničných sietí a podľa individuálnych štatistík a doposiaľ zverejnených dát jednotlivých bývalých „národných" dopravcov tento trend pokračoval aj v priebehu roka 2024.

Ako ste vzhľadom na výsledky v minulom roku plánovali prepravy na ďalší rok? Posilnenie prepráv ktorých komodít sa z obchodného pohľadu vyplatí?

Pre rok 2025 naša spoločnosť plánuje prepravy vo výške 25,2 milióna ton. Vzhľadom na prepravný trh a situáciu v relevantných odvetviach je to plán ambiciózny, ale veríme, že v priebehu roka nastane predpokladaný rast výkonov hutníctva a zároveň dopady opatrení konsolidácie verejných financií v SR, ako aj možnej obchodnej vojny sa neprejavia v ďalšom poklese priemyslu. ZSSK CARGO aj dnes vidí veľký potenciál v systéme jednotlivých vozňových zásielok, a to napriek skutočnosti, že ide o technicko-technologicky, personálne i nákladovo najnáročnejší segment železničnej prepravy tovaru, ktorý pre nových privátnych dopravcov nie je lákavý. Stále pritom ide o zaujímavú časť prepravného trhu a stále existujú zákazníci, ktorí majú o túto službu záujem a pre svoju výrobnú činnosť ju potrebujú. Navyše je to systém, kde sa vieme v prípade vylepšenia jeho komerčného skóre asi najreálnejšie pobiť s cestnou dopravou a stiahnuť niektoré tovary na ekologickú železnicu. Trh to však nevyrieši sám, je potrebná podpora a stimul. Zákazníci na konci dňa vidia čísla a tie sú buď čierne alebo červené. Ich ochota byť ekologickí ide ruka v ruke s potrebou byť ekonomickí. Túto službu zákazníci využívajú takmer vo všetkých komoditách s výnimkou železnej rudy, azda najtypickejšími tovarmi sú však drevo, železný šrot, ale tiež stavebniny a chémia. A práve to sú oblasti, ktoré sa snažíme najviac rozvíjať. Z dlhodobého, respektíve strednodobého pohľadu chceme svoje prepravné portfólio postupne viac diverzifikovať a posilňovať svoju prítomnosť aj na zahraničných trhoch.

V minulom roku ste naznačovali, že jedným z dlhodobých cieľov bude zabezpečiť lepšiu efektivitu vozňov a zvýšiť podiel takzvaných univerzálnych vozňov, respektíve investície do výmenných nadstavieb. Pokročila ZSSK CARGO v tomto smere a aké má konkrétne plány?

Správne ste poznamenali, že je to dlhodobý cieľ našej spoločnosti a stále na ňom pracujeme. Detaily by sme si v tejto chvíli radi nechali pre seba. Môžem ale prezradiť, že intenzívne diskutujeme so zákazníkmi tak, aby sme do prevádzky nasadili čo najlepší produkt. Modulárne systémy sú podľa nás pevnou súčasťou budúcnosti železnice. To samozrejme neznamená, že klasické vozne úplne zmiznú z tratí, ale že sa pozícia modularity bude posilňovať. Rozsah obnovy bude závisieť od finančných možností. Keď sa ale pozeráme na Európu vidíme, že mnohé krajiny podporili obnovu vozňových parkov schémami štátnej pomoci. Uvidíme, či sa niečo podobné podarí aj u nás.

Takisto ste ohlásili pokračovanie projektov v digitalizácii obchodných procesov. Čo vás čaká na tomto poli tento rok?

Chceme využívať možnosti digitalizácie k maximálnemu zjednodušeniu zmluvného systému a komunikácie so zákazníkmi, ako aj k skvalitneniu servisu. Pokračujeme vo vývoji aplikácie pre elektro-

nickú komunikáciu v oblasti vlečkovej agendy, aplikácie pre riadenie prednostných zásielok a rezervácie miesta v manipulačnom vlaku. Finalizujeme aj projekt elektronického podpisovania zmlúv bežného obchodného styku. Medzi priority v roku 2025 je zaradená aktualizácia elektronickej komunikácie s Finančnou správou SR, elektronický nákladný list v medzinárodnej preprave, elektronická vlaková dokumentácia a plnohodnotné zavedenie komunikácie v súlade s TAF TSI s partnermi, ktorí budú na takúto komunikáciu pripravení. A v neposlednom rade sa budeme venovať aj požiadavkám a potrebám zákazníkov na poskytovanie informácií a podporných aplikácií.

Dohody o cene ostali aj tento rok naďalej na kvartálnej báze ako v rokoch 2023 a 2024? Má to ďalej súvis so spotovým nákupom trakčnej elektrickej energie?

Áno. Trakčná elektrická energia tvorí značnú časť nákladov na prepravu a jej silová zložka na burze vykazuje vysokú mieru volatility. Súvisí to najmä s naviazaním niektorých európskych krajín na zelené zdroje energie. Tieto sú na jednej strane ekologické, avšak často nevyspytateľné. Nemci majú vlastný výraz „Dunkelflaute“ pre obdobie, keď málo svieti slnko a nefúka vietor. V takomto období cena elektriny prudko stúpa. Samozrejme nemôžeme zabúdať na ďalšie geopolitické faktory. Správca infraštruktúry ŽSR bude nakupovať trakčnú elektrickú energiu na spotovej báze aj v roku 2026.

Ladislav JANDOŠEK

We are still interested in single wagonload shipments; however, state support is lacking

ZSSK CARGO transport volumes for last year are already known. They were 9 per cent or 2.3 million tonnes behind the previous year. The reasons for the decline are also well known, ranging from weaker industrial production, weaker demand and consumption, the recession in the metallurgical sector, excess global steel processing capacity to expensive energy in Europe. These are all factors that are interrelated. We have talked to Miroslav Ľupták, the Trade Division Director, about the situation in the rail freight market.

The decline in industrial production in Europe since last year has now been compounded by fears of trade wars and high tariffs. Transport services are a sector that is highly sensitive to production and demand constraints. What other factors responsible for the decline in rail freight volumes would you mention?

All these factors have a negative impact on the transport market as a whole. It should not be forgotten that for the last three years, the military conflict in Ukraine has been affecting virtually the whole of Europe, resulting, among other things, in the aforementioned expensive energy, but also in significant changes to transport flows. To this we can add the long-accumulated investment debt in the field of modernisation of the fleets of wagons and locomotives, the lack of qualified human resources on the labour market, the insufficient state support for rail transport compared to neighbouring countries, and the state of infrastructure in general.

With what transport volume results did the neighbouring railways close last year and what is the situation there? Does it also affect activities in the Slovak rail freight market?

The situation in the rail freight market has been very unfavourable for rail freight carriers in recent years. According to EUROSTAT data for 2018 – 2023, the share of road transport in the global European market increased from 75% to 78%, while the share of rail freight fell from 19% to 17%, with inland waterways accounting for the remaining share. Rail freight saw an overall decline of 8.1% in tonne-kilometres during this period. The total transport volumes of all freight carriers on the networks of infrastructure managers not only in Slovakia, but also in the Czech Republic, Poland, Germany, Austria and Hungary have been on a downward trend for several years. Comparing 2023 and 2022, there were year-on-year declines on each of these rail networks, and according to individual statistics and data published so far by each of the former “national” carriers, this trend continued through 2024.

Given last year’s results, how did you plan transport volumes for next year? Strengthening the transport of which commodities is commercially worthwhile?

For the year 2025, our company is planning transport volumes of 25.2 million tonnes. Given the transport market and the situation in the relevant sectors, this is an ambitious plan, but we believe that the expected growth in the performance of the metallurgical industry will occur during the year, and at the same time, the effects of the measures to consolidate public finances in the Slovak Republic, as well as a possible trade war, will not be reflected in a further decline in the industry. ZSSK CARGO still sees great potential in the system of single wagonload shipments, despite the fact that this is the most technically, technologically, personnel and cost-intensive segment of rail freight transport, which is not attractive for new private carriers. However, this is still an interesting part of the transport market and there are still customers who are interested in this service and need it for their production activities. Moreover, this is the system where we can probably most realistically fight road transport and shift some goods from road to environmentally friendly rail if its commercial score improves. But the market will not solve this alone, support and incentives are needed.

Last year, you mentioned that one of your long-term objectives would be to ensure better efficiency of wagons and to increase the proportion of so-called universal wagons, or investment in interchangeable superstructures. Has ZSSK CARGO made progress in this direction and what are its concrete plans?

You have rightly pointed out this is a long-term goal of our company, and we are still working on it. We would like to keep the details to ourselves at this time. But I can disclose that we are in intensive discussions with our customers to put the best possible product into operation. Modular systems are, in our view, a solid part of the future of rail. This does not mean, of course, that conventional wagons will disappear completely from the lines, but that the position of modularity will be strengthened. The extent of modernisation will depend on financial possibilities. However, when taking a look at Europe, we see that many countries have supported wagon fleet modernisation with state aid schemes. Let’s see if something similar can also be done here.

Ladislav JANDOŠEK

Zákazníka prevedú obchodným prípadom od A po Zet

Regionálny obchodný manažér a jeho tím sú predĺženou rukou jednotlivých vedúcich komoditných skupín v sekcii predaja. Poznajú miestne pomery do najmenšieho detailu, majú úzke vzťahy s prevádzkou a samozrejme budujú si vzťahy s koncovými zákazníkmi. Zákazníka prevedú obchodným prípadom od A po Zet – či už ide o nastavenie technológie, vysvetlenie tarifných a zmluvných podmienok, nastavenie vybraných cien alebo operatíve riešenie problémov. Regionálny obchodný manažér a ich tímy sú lievikom, cez ktorý prebieha komunikácia. Okrem komplexného poradenstva však aj aktívne vyhľadávajú a robia akvizíciu.

Obchodná manažérka pre región Košice Renáta Ihnátová.

Sales manager for the Košice region Renáta Ihnátová.

Sedemdesiat vlečiek

Keďže územne majú obchodníci Slovensko rozdelené na tri „rajóny“, oblasť ich pôsobenia je značne široká. Pre ilustráciu, bratislavský región je ohraničený stanicami Nové Mesto nad Váhom, Horná Štubňa, Chynorany, Kozárovce, Čata a štátnou hranicou v staniciach Štúrovo, Devínska Nová Ves, Bratislava–Petržalka, Kúty, Rusovce a Komárno. Patrí tu 70 vlečiek a v súčasnosti sa starajú o zhruba 20 zmluvných zákazníkov. Tím aktuálne tvoria obchodný manažér a obchodný zástupca, ktorý spracováva aj vlečkovú agendu.

Pre bližšie vysvetlenie si povedzme, že v regióne Bratislava je zastúpená každá jedna komodita. Sú tu veľké spoločnosti ako Duslo, Slovnaft, IKEA, Danucem, automobilky Volkswagen, PSA/Stellantis a Jaguar Land Rover a ďalšie. Okrem toho tu nájdeme tri terminály intermodálnej prepravy, dva v Bratislave a jeden v Dunajskej Strede. Pod región zároveň spadá až šesť pohraničných priechodových staníc vrátane najvyťaženejšej PPS Bratislava-Petržalka. - **Samozrejme, naše prepravy sú atraktívne a priťahujú pozornosť konkurencie. O to vnímavejší k potrebám zákazníka musíme byť, aby sme si ho udržali,** - podotýka obchodná manažérka regiónu Bratislava Mária Cagáňová.

Vyložiť či pozdržať?

Do portfólia košického regiónu patria firmy, ktorých sídlo je na východnom Slovensku. Aj ich prácou je vyhľadávať nové prepravy, kontaktovať zákazníkov, poskytovať akvizičné zľavy, udržiavať pridelených zákazníkov a ich prepravy, prípadne riešiť súvisiace problémy. Patrí tu tiež oblasť vlečkovej agendy, teda prepravné možnosti mimo verejnej infraštruktúry. Ide o nemenej podstatnú agendu. Každý región má svojho obchodného zástupcu pre vlečky, ktorý dohliada na platnosť zmlúv s vlečkármi a rieši fyzické obhliadky a správnosť podkladov dôležitých k uzatvoreniu zmluvy.

V košickom regióne sú špecifikom dva hraničné priechody s Ukrajinou, cez ktoré fungujú prepravy podľa osobitných podmienok a nachádza sa tu niekoľko vyústení širokorozchodných miest manipulácie. Podľa toho vyzerajú aj požiadavky zákazníkov - viaceré mimoriadne súviseli minulý rok s prepravami s Ukrajinou. – **Mali sme situácie, keď vozne s tovarom boli naložené a z dôvodu hroziaceho bombového útoku na Ukrajine zákazníci nechceli tovar odoslať. Bola to dilema, či vyložiť alebo pozdržať. Niekedy neviete, ktoré rozhodnutie bude správne, -** hovorí o úskaliach rozhodovania manažérka regiónu Košice Renáta Ihnátová.

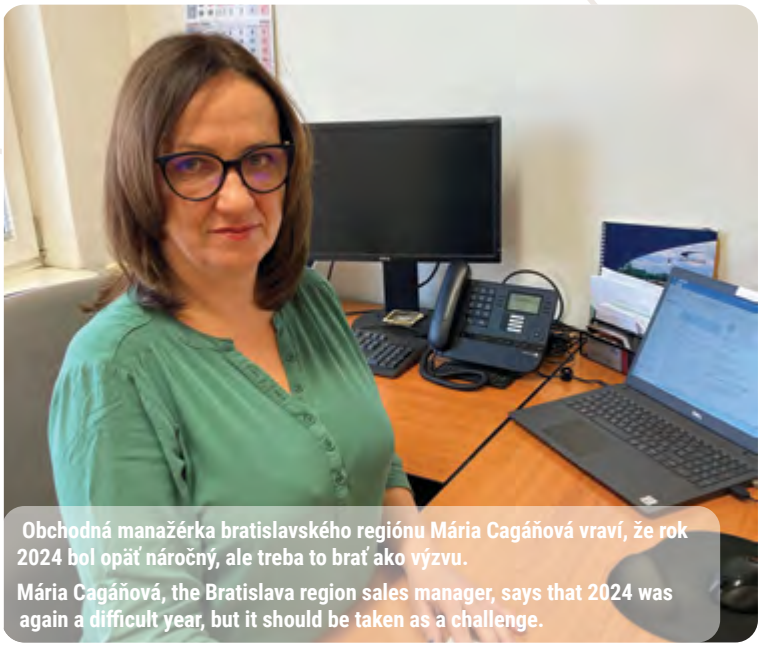
Želajú si návrat zákazníkov

Región Zvolen je charakteristický vysokými objemami prepráv dreva, medzi najvýznamnejších zákazníkov patrí spoločnosť PRP Tomášovce, ale netreba zabudnúť ani na prepravu hotových výrobkov ocele zo Železiarní Podbrezová. Žilinská oblasť má stabilné výkony v komodite drevo u významného zákazníka Slovwood Ružomberok, ktorý zastrešuje dodávky pre závod MONDI SCP. Špedičná firma Logisped je ďalším významným zákazníkom sídliacim v Žiline. Zastrešuje rôzne prepravy, ale hlavne sa špecializuje na prepravy hotových výrobkov v krytých vozňoch radu H.

Pripomeňme, že Žilina je už štvrtý rok postihnutá rozsiahlymi výlukami z dôvodu modernizácie koridoru, respektíve samotného uzla. - **Minulú jeseň bola uzavretá celá trať Žilina – Rajec, čo postihlo výkonovo ZSSK CARGO v nadväznosti na veľkých zákazníkov ako Ferona Bytčica a Cementáreň Lietavská Lúčka,** - uvádza obchodný manažér regiónu Žilina/Zvolen Ľuboš Mierny. Ukončenie výluky je naplánované na máj tohto roka a v tomto roku sa už očakáva dokončenie stavebných prác v celom uzle Žilina. Zástupcovia ZSSK CARGO si preto hlavne želajú návrat zákazníkov a ich prepráv na železnicu, tým aj stabilizovanie objemov, o ktoré z dôvodu výluk na infraštruktúre prišli a možno aj ich budúci nárast.

Každá tona sa počíta

Vedúca bratislavského regiónu vraví, že základom úspechu každej firmy je motivovaný a dobre naladený kolektív, ktorý ťahá za jeden



Obchodná manažérka bratislavského regiónu Mária Cagáňová vraví, že rok 2024 bol opäť náročný, ale treba to brať ako výzvu.

Mária Cagáňová, the Bratislava region sales manager, says that 2024 was again a difficult year, but it should be taken as a challenge.

povraz. Priala by si, aby takto ZSSK CARGO spolu potiahli k lepším hospodárskym výsledkom. Pri otázke o očakávaniach v nasledujúcich mesiacoch predpovedá, že budú naďalej turbulentné.
- **Na druhej strane, práve na to sme tu, aby sme si vyhrnuli rukávy a „makali“ pre našich zákazníkov,** - zastáva motivujúci prístup šéfka bratislavského regiónu M. Cagáňová s tým, že každá jedna tona sa počíta.

Ladislav JANDOŠEK

Guiding the customer through the business case from A to Z

Ľuboš Mierny si po ukončení modernizácie uzla Žilina želá skorý návrat zákazníkov.

Ľuboš Mierny, hopes for a speedy return of customers after the completion of the modernisation of the Žilina traffic node.

A regional sales managers and their teams are the extended arm of individual commodity group heads in the sales section. They know the local conditions down to the smallest detail, have close relationships with operations, and of course, build relationships with end customers. They guide the customer through the business case from A to Z - whether it's setting up the technology, explaining tariff and contract terms, setting selected prices or resolving issues expeditiously. The regional sales managers and their teams are the funnel through which communication takes place. However, in addition to providing comprehensive advice, they also actively search for and make acquisitions.

Seventy sidings

As Slovakia is divided into three „regions“, the area of the sales managers' activities is very wide. Bratislava region includes 70 sidings and currently serves roughly 20 contract customers. For a more detailed explanation, let's say that every single commodity is represented in the Bratislava region. There are large companies such as Duslo, Slovnaft, IKEA, Danucem, Volkswagen, PSA/Stellantis and Jaguar Land Rover and others in the region. In addition, there are three intermodal transport terminals, two in Bratislava and one in Dunajská Streda. The region also includes six border crossing stations, including the busiest BCS Bratislava-Petržalka.
- **Of course, our shipments are attractive and attract the attention of competitors. We have to be all the more sensitive to the customer's needs in order to retain them**, - says Bratislava region sales manager Mária Cagáňová.

Unload or delay?

The portfolio of the Košice region includes companies based in eastern Slovakia. It is also their job to find new shipments, contact customers, provide acquisition discounts, maintain assigned customers and their shipments, or resolve related issues. This also includes the sidings agenda, i.e. transport options outside the public infrastructure.
The particularity of the Košice region is two border crossings with Ukraine, through which transport flows under special conditions and there are several broad-gauge handling points. The customers' requirements look accordingly - several of them were particularly related to shipments with Ukraine last year. **We had situations when wagons were loaded with goods and due to a threatening bomb attack in Ukraine, customers did not want to ship the goods. It was a dilemma whether to unload or delay the shipment. Sometimes you don't know which decision will be the right one**, - Košice region sales manager Renáta Ihnátová talks about the pitfalls of decision-making.

They want customers to return

The Zvolen region is characterised by high volumes of timber shipments; among the most important customers is PRP Tomášovce, but we should not forget about the transport of finished steel products from Železiarne Podbrezová. The Žilina region has stable timber transport volumes with its major customer Slovwood Ružomberok, which covers supplies for the MONDI SCP plant.
Let us remind you that Žilina has been affected by extensive traffic closures for four years due to the modernisation of the corridor, or rather the traffic node itself. - **Last autumn, the entire Žilina - Rajec line was closed, which affected the ZSSK CARGO transport performance in relation to large customers such as Ferona Bytčica and Cementáreň Lietavská Lúčka,** - says Žilina/Zvolen region sales manager Ľuboš Mierny. The closure is scheduled to end in May this year while the construction works in the whole Žilina traffic node are expected to be completed this year. ZSSK CARGO and its representatives therefore mainly wish for the return of customers and their shipments to rail, thus stabilising the volumes lost due to infrastructure closures and perhaps also their future growth.

Every tonne counts

The Bratislava region sales manager says that the basis of the success of every company is a motivated and well-tuned team that pulls together. She would like ZSSK CARGO employees to pull together to better economic results. When asked about expectations in the coming months, she predicts that they will continue to be turbulent. - **On the other hand, that is what we are here for, to roll up our sleeves and „work hard“ for our customers,** - says Mária Cagáňová, the head of the Bratislava region, with the motivating approach, adding that every single tonne counts.

Ladislav JANDOŠEK

Automotive na koľajniciach

Automobily sa na železničných vozňoch zo Slovenska nielen vyvážajú, ale aj dovážajú a tranzitujú naprieč krajinou. Často aj vo forme jednotlivých vozňových zásielok.

Asi 10 % slovenského HDP a až 43 % slovenského exportu je závislého na automobilovom priemysle. Štyri automobilky v krajine onedlho doplní piata. A kým v ich dodávateľskom reťazci dominuje kamiónová doprava, pri exporte hotovej výroby je železnica dôležitou súčasťou logistiky. Automotive je dokonca jeden z mála priemyslov na Slovensku, kde železnica dominuje pri vývoze hotových výrobkov a nie pri dovoze surovín a polotovarov.
Hlavná pozornosť sa zameriava na vývoz produkcie nových áut na koncové trhy a do prístavov na export do zámoria, menej často sa už hovorí o dovoze a tranzite nových a ojazdených vozidiel po železnici. Tieto prepravy sa pritom realizujú na omnoho dlhších vozebných ramenách než len z automobiliek k západným hraniciam Slovenska.

Tranzitné prepravy áut po koľajniciach

Napriek prebiehajúcemu konfliktu na Ukrajine dopyt po autách v tejto krajine rastie. A železnica je dobrý spôsob, ako ich cez hranice bez dlhých čakacích časov do tejto krajiny dostať. ZSSK CARGO sa tak v roku 2024 podieľala na tranzite niekoľkých prepráv nových automobilov nemeckej značky z nemeckého prístavu až na Ukrajinu. Podobne tak putovali automobily ďalšej prestížnej značky z Nemecka po normálnom rozchode smerom na Ukrajinu, či dokonca používané elektromobily importované cez poľský prístav.

Automobilová vlakotvorba na Slovensku

Vlaky na export na Ukrajinu sa tvoria aj v expedičných centrách pri automobilkách priamo na Slovensku. V roku 2024 pritom ich počet výrazne rástol. Kým za rok 2023 sa takto sformovalo 11 vlakov pre Ukrajinu, za rok 2024 ich bolo už 41.
Na Slovensku sa na vlečke jednej z miestnych automobiliek nakladajú nielen autá z tunajšej výroby, ale zhromažďujú sa tu aj rôzne typy automobilov, ktoré sa následne posielajú v ucelených vlakoch na východ. Česká automobilka sem takto napríklad dováža až dve vlakové súpravy plné nových áut týždenne, ktoré následne putujú k zákazníkom do autosalónov. Prísun vozňov do a z vlečky na Slovensku a následnú vozbu naprieč Slovenskom zabezpečuje ZSSK CARGO.

Priemysel citlivý na výkyvy

Tím zodpovedný za automotive v ZSSK CARGO sa zhoduje v tom, že z hľadiska vývoja prepráv nejde o ľahko predvídateľnú oblasť. Mnoho externých faktorov spôsobuje silné výkyvy vo výrobe a odberných trhoch – a na to všetko musia Mikuláš Sabó a Marcel Minich ako obchodní manažéri pre oblasť automotive flexibilne reagovať.
- **Nedá sa plánovať na ročnej báze. Priemysel je veľmi citlivý na zmeny. Ak chýbali polovodiče a automobilka ich nevedela zabezpečiť z náhradných zdrojov, výroba klesla okamžite – a tým aj objem prepráv nových vozidiel,** - vysvetľuje Mikuláš Sabó.
Rolu v tom, čo a koľko sa toho vozí po železnici, hrajú aj aktuálne trendy a popularita modelov v rôznych kútoch sveta. - **Napríklad z bratislavských výrobných liniek putujú do Poľska najmä Superby, kým do Číny a USA cez prístavy zas autá kategórie SUV ako Q7. Alebo si vezmime Turecko, tiež významný trh. Keď krajinu zasiahla v minulosti hyperinflácia a ľudia si nemohli dovoliť to čo kedysi, čiže rapídne klesla kúpna sila obyvateľstva, významne to ovplyvnilo prepravy. Tie tak môžu naraz ustať a zo štyroch - piatich vlakov týždenne rýchlo prejdete na nulu. Alebo aj naopak,** - dodáva Marcel Minich.
O tom, ako flexibilne musia každodenne meniť požiadavky obchodní manažéri v tomto odvetví, svedčí aj taký detail ako odstávky v podnikoch. Málokto sa zamyslí nad ich dopadom na železničnú prepravu. V obdobiach, ako sú letné dovolenky v automobilkách, sa musí riešiť odstavovanie prázdnych súprav vozňov tak, aby boli čo najbližšie k výrobným podnikom. Pritom po modernizácii železničnej infraštruktúry je možností na deponáciu súprav čím ďalej menej. Po nabehnutí výroby chce mať každá automobilka vozne pristavené čo najskôr – aj to je jedna z mnohých každodenných výziev, s ktorými sa tým automotive v ZSSK CARGO musí denne vysporiadať.

Autá v systéme JVZ? Je to možné!

Preprava nových automobilov k predajcom vlakom je takmer rov-

nako zriedkavá ako distribúcia potravín do obchodov po železnici. Ale aj tu sa nájde výnimka, ktorá ukazuje, že to možné je. V systéme jednotlivých vozňových zásielok ju jeden zákazník využíva pri dovoze nových áut na predaj – ekologickejšie než po ceste. Týmto predajcom je popradská firma, ktorá dováža nové automobily z Českej republiky v jednotlivých vozňových zásielkach. Predajcovi nahráva vhodná infraštruktúra v stanici Poprad-Tatry. Tu totiž končia autovlaky osobného dopravcu prepravujúce autá z Prahy cestujúcim, ktorí sa chcú pohodlne vyspať po ceste vo vlaku, no chcú mať svoje vlastné auto stále k dispozícii. Na vykládku áut je v stanici prispôsobená vykladacia rampa. A práve na tú, v čase mimo vykládky autovlakov, pristavuje ZSSK CARGO vozne s novými automobilmi na predaj. Potvrdzuje to fakt, že keď je vhodná infraštruktúra, ako sú železničné vlečky a vybavené vykládkové a nakládkové koľaje, tovar stále dokážeme spoločnými silami udržať na železnici.

Ľubomír ČECH
Foto: Štefan KOVÁČIK

Automotive shipments on rails

Cars are not only exported from Slovakia on rail wagons, but also are imported and transit across the country too. Often by way of single wagonload shipments.

About 10% of Slovak GDP and up to 43% of Slovak exports depend on the automotive industry. The country's four carmakers will soon be joined by the fifth one. And while their supply chain is dominated by truck transport, rail is an important part of the logistics when exporting finished goods. Automotive is even one of the few industries in Slovakia where rail dominates the export of finished products and not the import of raw materials and semi-finished products.
The main focus is on the export of new car production to end markets and to ports for export overseas, with less frequent mention of the import and transit of new and used vehicles by rail. These shipments are carried out on much longer hauling routes than just from car factories to the western borders of Slovakia.

Transit transport of cars by rail

Despite (and perhaps because of) the ongoing conflict in Ukraine, demand for cars in that country is growing. And rail is a good way to get them across the border into this country without long waiting times. In 2024, ZSSK CARGO participated in the transit of several shipments of new German brand cars from a German port to Ukraine. Similarly, cars of another prestigious brand from Germany travelled along the normal gauge line to Ukraine, or even used electric cars imported through the Polish port.

Automobile train formation in Slovakia

Trains for exports to Ukraine are also formed in shipping centres at car factories directly in Slovakia. In 2024, their number grew significantly. While 11 trains for Ukraine were formed in this way in 2023, there were already 41 trains in 2024.
In Slovakia, the siding of one of the local car factories is used to not only load locally produced cars, but also to collect here various types of cars which are then sent in block trains to the east. For example, the Czech automaker imports here up to two train sets full of new cars per week, which are then sent to customers in car showrooms. The placing-in and taking-out of wagons to and from a siding in Slovakia and subsequent transport across Slovakia is provided by ZSSK CARGO.

Industry sensitive to fluctuations

The team responsible for the automotive segment at ZSSK CARGO agrees that in terms of transport volume development, this is not an easily predictable area. Many external factors cause strong fluctuations in production and consumer markets - and Mikuláš Sabó and Marcel Minich, as sales managers for the automotive segment, must respond flexibly to all of this.

- **This cannot be planned on an annual basis. The industry is very change sensitive. When there was a shortage of semiconductors and the car company could not get them from alternative sources, production dropped immediately – along with the volume of new vehicle shipments,** - explains Mikuláš Sabó.
Current trends and the popularity of models in different parts of the world also play a role in what and how much is transported by rail.
- **For example, Superb model cars from the Bratislava production lines go mainly to Poland, while SUVs such as the Q7 are headed via ports to China and the USA. Or let's take Turkey, it's also a significant market. When the country was hit by hyperinflation in the past and people could not afford what they used to, meaning the purchasing power of the population dropped rapidly, it significantly affected shipments. They can suddenly stop and you can quickly fall from four to five trains a week to zero. Or vice versa,** - adds Marcel Minich.
Even such a detail as business shutdowns is evidence of how flexibly business managers in this industry must adapt to changing demands on a daily basis. Hardly anyone thinks about their impact on rail freight. During periods such as summer holidays in car factories, they have to deal with the parking of empty sets of wagons so that they are as close as possible to the production plants. After the modernisation of the rail infrastructure there are increasingly fewer possibilities for the parking of train sets. Once production is launched, every car manufacturer wants to have the wagons ready as soon as possible - this is also one of the many daily challenges that the automotive team at ZSSK CARGO has to deal with on a daily basis.

Cars in the SWL system? It is possible!

Transporting new cars to dealers by train is almost as rare as distributing food to stores by rail. But even here there is an exception that shows that it is possible. One customer uses the system of single wagonload shipments to import new cars for sale - it is more environmentally friendly than by road.
This customer is a Poprad-based dealer that imports new cars from the Czech Republic in single wagonload shipments. However, the dealer benefits from the suitable infrastructure at the Poprad-Tatry station. This is the final destination for the car trains of a passenger carrier transporting cars from Prague for people who want to sleep comfortably on the train while travelling but still want to have their own cars at their disposal. There is an unloading ramp at the station for unloading cars. And it is precisely where, at the time when car trains are not being unloaded, ZSSK CARGO places in wagons with new cars for sale. This confirms that when there is appropriate infrastructure, such as rail sidings and well-equipped unloading and loading tracks, we can still, through joint efforts, keep goods on rail.

Ľubomír ČECH
Photo: Štefan KOVÁČIK

Tichšie trate a nižšie emisie hluku

Od nového grafikonu 2024/2025 musia byť v nákladnej železničnej doprave zohľadňované takzvané tichšie trate. Ide o časť železničnej infraštruktúry s minimálnou dĺžkou 20 kilometrov, na ktorej bol priemerný počet nákladných vlakov prevádzkovaných za jednu noc vyšší ako dvanásť. Na tichšej trati môžu byť prevádzkované iba také nákladné vozne, ktoré majú kompozitné brzdové klátiky, kotúčové brzdy, no pre niektoré typy vozňov platí výnimka.

Výnimky platia aj pre prepravy vozňov do a z opravy v prípade nákladných vozňov, ktoré sú vybavené liatinovými brzdovými klátikmi, ak je na prístup do údržbárskych dielní k dispozícii iba tichšia trasa. Výnimku je možné uplatniť aj v prípade prevádzky za mimoriadnych okolností - prevádzkové obmedzenia spôsobené poruchami železničných koľajových vozidiel, extrémne výkyvy počasia, nehody a mimoriadne udalosti, ako aj poruchy infraštruktúry.
Na Slovensku je za porušenie nariadenia EÚ o znižovaní hluku upravený správny delikt sankcionovateľný bezpečnostným orgánom. - **Pri prevádzkovaní vozňa, ktorý nie je v súlade s TSI Hluk na tichších tratiach, môže bezpečnostný orgán uložiť pokutu od 2 000 do 30 000 €,** - hovorí riaditeľ sekcie technicko-technologickej prípravy prevádzky Miroslav Buc. V zahraničí možno očakávať kontrolu uplatňovania nových pravidiel a napríklad v Nemecku môže byť udelená pokuta až do výšky 50 000 €.

Aktívna príprava

Problematike znižovania hluku v železničnej doprave sa ZSSK CARGO venuje prakticky od jej začiatku. Prvý kontakt s touto témou mali jej špecialisti už v roku 2007 na workshope UIC v Paríži. Práve tu bol predstavený zámer nahradzovania liatinových klátikov za kompozitné. Išlo svojím spôsobom o revolúciu. Zmeny boli implementované aj do vtedy vznikajúcich technických špecifikácií interoperability (TSI) v oblasti nákladných vozňov a hluku. ZSSK CARGO sa na príchod tichších tratí aktívne pripravovala, pričom v rámci overenia vlastností v prevádzke už v roku 2013 prestrojila prvé vozne na kompozitné klátiky typu LL (Low-noise, Low-friction). Od roku 2019 bola potom jej vozňová flotila postupne prestrojená na kompozitné brzdové klátiky. V tejto súvislosti je ešte potrebné povedať, že okrem kompozitných klátikov typu LL sú schválenými kompozitnými klátikmi aj klátiky typu K, ktorými sú vybavené novovyrobené vozne.

Preverenie vozňov

Cudzie vozne musia byť pred zaradením do vlakov ZSSK CARGO preverené, či spĺňajú požiadavky nariadenia EÚ o hluku. - **Udeľovaniu súhlasov na vozne, ktoré môžu byť prevádzkované na výnimku, sa venuje prepravný dozor a technické posúdenie vykonávajú aj ECM experti našej spoločnosti,** - uvádza M. Buc.
Pre Slovensko platia do roku 2026 špeciálne prípady, keď sa môžu prevádzkovať nákladné vozne s obručovými kolesami. Až do roku 2036 zasa nákladné vozne s podvozkom typy 26-2.8 a nákladné vozne, ktoré si vyžadujú inštaláciu limitného ventilu. Bez obmedzenia platí výnimka pre nákladné vozne s podvozkom typu 2TS určené na prepravu medzi Slovenskom a tretími krajinami pomocou výmeny podvozku. Svoje výnimky a špeciálne prípady na prevádzkovanie hlučných vozňov majú v Česku, Poľsku, ale tiež vo Francúzsku, Taliansku či Belgicku.

Tichšie trate na Slovensku

Kde všade sú teda na Slovensku tichšie trate, čiže tie, ktoré spĺňajú pravidlo o prevádzkovaní viac ako 12 nákladných vlakov za noc a minimálnou dĺžkou 20 kilometrov? Je to jedno dlhšie rameno Košice – Varín, potom dve relatívne kratšie Žilina – Čadca štátna hranica a Palárikovo – Galanta a štvrtým je úsek Bratislava hlavná stanica – Kúty štátna hranica. Je zrejmé, že keď nákladný vlak prechádza na svojej trase po hociktorej z týchto tratí aj ako len časti dlhšieho prepravného úseku, musia byť vozne vybavené kompozitnými klátikmi, aby spĺňali legislatívu. Vzhľadom na skutočnosť, že ZSSK CARGO je celosieťový operátor, v praxi sa nevyhla tomu, že potrebovala prestrojiť celú flotilu vozňov. Navyše jej vozne sú interoperabilné aj v zahraničí a tam sú vzhľadom na intenzity dopravy zoznamy tichších tratí a ich vzdialenosti podstatne dlhšie. Zoznam tichších tratí je pravidelne prehodnocovaný a v závislosti od intenzity dopravy sa môže meniť.

Ladislav JANDOŠEK

Vozne, ktoré môžu byť na Slovensku prevádzkované na tichších tratiach na výnimku	
Nákladné vozne s obručovými kolesami	do 31. 12. 2026
Nákladné vozne s podvozkom typu 26-2.8 vybavené liatinovými klátikmi P10	do 31. 12. 2036
Nákladné vozne, ktoré si vyžadujú inštaláciu limitného ventilu, aby mohli byť liatinové klátiky nahradené kompozitnými brzdovými klátikmi	
Nákladné vozne s podvozkom 2TS určené na prepravu medzi Slovenskom a tretími krajinami pomocou výmeny podvozku v pohraničnej stanici	bez obmedzenia

Mapa tichších tratí na Slovensku: traťové úseky Košice – Varín, Žilina – Čadca štátna hranica, Palárikovo – Galanta a Bratislava hlavná stanica – Kúty štátna hranica.

Quieter routes and lower noise emissions

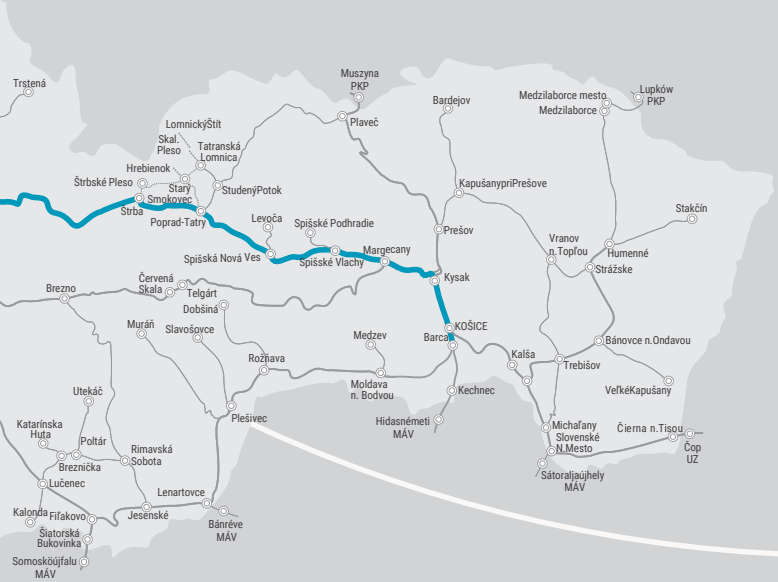
The new 2024/2025 timetable must take into account the so-called quieter routes for rail freight transport. These are part of the railway infrastructure with a minimum length of 20 km on which the average number of daily operated freight trains during the night-time was higher than twelve. Only wagons that have composite brake blocks and disc brakes are allowed to operate on quieter routes, but there are exceptions for some types of wagons.

Exceptions also apply for the transport of wagons to and from repair workshops; these include freight wagons fitted with cast iron brake blocks where only a quieter route is available for access to the maintenance workshops. Exceptions may also be applied in the case of operation under extraordinary circumstances - operating restrictions caused by rolling stock breakdowns, extreme weather fluctuations, accidents and extraordinary events, as well as infrastructure failures.

In Slovakia, a breach of the EU noise abatement regulation is an administrative offence punishable by the safety authority. - **When operating a wagon that does not comply with the TSI Noise on quieter routes, the safety authority may impose a fine from 2,000 to 30,000 euros,** - says Miroslav Buc, Director of the Technical and Technological Preparation of Operations Section. Checks on the application of the new rules can be expected abroad, and in Germany, for example, fines of up to 50,000 euros can be imposed.

Active preparation

ZSSK CARGO has been dealing with the issue of noise reduction in railway transport practically since its beginning. Its specialists addressed this topic for the first time already in 2007 at a UIC workshop in Paris. It was here that the intention to replace cast iron blocks with composite ones was introduced. It was a revolution in its own way. Changes were also implemented in the then emerging Technical Specifications for Interoperability (TSI) concerning freight wagons and noise. ZSSK CARGO was actively preparing for the arrival of quieter routes, and as part of the verification of the properties in operation, it converted the first wagons to LL (Low-noise, Low-friction) composite brake blocks in 2013. Since 2019, its wagon fleet had been gradually converted to wagons with composite brake blocks. In this context, it should also be said that in addition to LL composite brake blocks, K brake blocks, which are fitted to newly manufactured wagons, are also approved composite brake blocks.



Map of quieter routes in Slovakia: route sections Košice - Varín, Žilina - Čadca state border, Palárikovo - Galanta and Bratislava main station - Kúty state border.

Wagon checks

Third-party wagons must be checked to ensure that they are compliant with the requirements of the EU Noise Regulation before being included in ZSSK CARGO trains. - **Approvals for wagons that can be operated on an exception basis are granted by the transport supervisor and technical assessments are also carried out by our company's ECM experts,** - says Mr. Buc.

For Slovakia, special cases apply until 2026 when wagons with hoop wheels can be operated. Wagons with bogie type 26-2.8 and wagons that require the installation of a limit valve can be used until 2036. Without restriction, an exception applies to wagons with bogie type 2TS intended for transport between Slovakia and third countries by means of bogie exchange. The Czech Republic, Poland, France, Italy and Belgium have their own exceptions and special cases for the operation of noisy wagons.

Quieter routes in Slovakia

So where are there quieter routes in Slovakia, i.e. those that meet the rule of operating more than 12 freight trains per night and a minimum length of 20 kilometres? These are one longer route section Košice - Varín, then two relatively shorter ones Žilina - Čadca state border and Palárikovo - Galanta and the fourth one is the route section Bratislava main station - Kúty state border. Clearly, when a freight train travels on any of these lines on its route, even as part of a longer journey, the wagons must be fitted with composite brake blocks to comply with the legislation. Being a network-wide operator, ZSSK CARGO, basically, did not avoid the need to re-equip the entire fleet of wagons. In addition, its wagons are also interoperable abroad and there the lists of quieter routes and their distances are considerably longer due to traffic volumes. The list of quieter routes is regularly reviewed and may change depending on the volume of traffic.

Ladislav JANDOŠEK

Wagons that can be operated on quieter routes in Slovakia by exception	
Wagons with hoop wheels	until 31 December 2026
Wagons with bogie type 26-2.8 fitted with cast iron P10 brake blocks	until 31 December 2036
Wagons that require the installation of a limit valve so that cast iron brake blocks can be replaced with composite brake blocks	
Wagons with bogie type 2TS intended for transport between Slovakia and third countries by means of bogie exchange at a border crossing station	without restriction

Efektívnejšie riadenie komerčnej agendy

Z dôvodu potreby zvýšenia flexibility a zastupiteľnosti komerčných pracovníkov v rámci celého svojho obvodu ZSSK CARGO zlúčila od marca centrálne komerčné pracoviská (CKP) v regiónoch do jedného oddelenia komerčných činností. Zmeny sa dotkli pracovnej organizácie a zastupiteľnosti, čím sa zabezpečila vyššia dostupnosť personálu pre riešenie operatívnych úloh. Ide najmä o úlohy, ktoré je možné riešiť na diaľku bez fyzickej prítomnosti zákazníka.

Zmeny boli navrhnuté v kontexte dlhodobej stratégie firmy a v reakcii na zmeny v objeme výkonov a dostupnosti zamestnancov v jednotlivých strediskách.

- **Od začiatku roka uskutočnila spoločnosť postupne aj iné zásadné organizačné zmeny, okrem zlúčenia centrálnych komerčných pracovísk aj reorganizáciu stredísk prevádzky a centralizáciu spracovania protokolov o poškodení vozňov,** - vysvetľuje riaditeľ sekcie prevádzky, prepravy a vozňovej služby Peter Ihnát. Doteraz mala firma v štruktúre štyri CKP so siedmimi pracoviskami. Okrem toho pristúpila k postupnému ukončovaniu činnosti pokladníc a pričleneniu príslušných tarifných bodov pod oddelenie komerčných činností. K ďalšej reorganizácii komerčnej agendy dochádza na výkonných pracoviskách v dôsledku rušenia pokladníc a zaradenia tarifných bodov pod novovzniknuté oddelenie.

V princípe ide o to, že prostredníctvom nového usporiadania oddelenia komerčných činností bude omnoho ľahšie presmerovať spracovanie prepravných dokumentov medzi jednotlivými pracoviskami. Týka sa to najmä dokumentov podaných elektronicky, keď nie je podstatné, kde zamestnanec sedí, ale to, aby mal prístup k príslušným informačným systémom.

Viac elektronických objednávok

ZSSK CARGO plánuje ďalšie rozšírenie digitalizácie vybraných procesov, čo prispeje k zrýchleniu a automatizácii práce. Ide najmä o zavedenie elektronickej vlečkovej agendy a vyššej centralizácii spracovania prepravných dokumentov. Názorne podané, v súčasnosti sa objednávky prepravy spracovávajú dvojako, buď sú zadané v železničnej stanici, alebo ich zákazník zadá elektronicky prostredníctvom aplikácie Objednávka prepravy dostupnej na Zákazníckom portáli ISP, alebo B2B komunikáciou. V roku 2024 bol percentuálny podiel v stanici zaevidovaných objednávok prepravy 45 % a elektronicky zaevidovaných objednávok 55 %. - **V ďalšom období sa sústredíme na zvýšenie podielu elektronicky zaevidovaných objednávok prepravy. Takisto sa sústredíme na rozširovanie komunikácie B2B so zákazníkmi pre oblasť podaja a dodaja,** - uvádza P. Ihnát s dodatkom, že už majú s niektorými zákazníkmi rozpracované prístupové rokovania k tejto forme komunikácie.

Analýza výkonov za uplynulý rok ukázala, že niektoré pracoviská mali nižšie využitie kapacít, čo bol jeden z hlavných dôvodov reorganizácie. V strediskách, kde bol výkon dlhodobo pod priemerom, došlo k integrácii do väčších celkov s cieľom zvýšiť ich efektivitu. V niektorých oblastiach boli zaznamenané výrazné rozdiely v zaťažení zamestnancov, čo sa rieši lepšou koordináciou a prerozdelením úloh. Najlepším príkladom sú CKP a ich integrácia do oddelenia komerčných činností, ďalším príkladom je zrušenie Strediska prevádzky (SP) Zvolen a jeho integrácia pod ostatné strediská. K 1. aprílu tak počet stredísk klesol zo štyroch na tri. Stredisko prevádzky Zvolen k danému dátumu prešlo z väčšej časti pod SP Žilina.

Očakávané prínosy

Organizačné zmeny majú priniesť vyššiu efektivitu riadenia, lepšie využitie pracovných síl a finančných zdrojov. Ich hlavné prínosy zahŕňajú zvýšenie efektivity a elimináciu duplicity činností, lepšie využitie dostupných kapacít a vyššiu flexibilitu pracovísk, lepšiu zastupiteľnosť zamestnancov v rámci celej SR. - **Očakávame, pochopiteľne, zníženie prevádzkových nákladov a optimalizáciu procesov s priamymi dopadmi na hospodárenie spoločnosti. Do určitej miery sme nútení prispôsobiť sa racionálnejším modelom prevádzky,** - uzatvára P. Ihnát s tým, že v neposlednom rade sa tak šetria aj prostriedky zákazníkov, keďže vyššia efektivita umožňuje udržať konkurencieschopné ceny.

Ladislav JANDOŠEK
Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

More efficient commercial agenda management

Due to the need to increase the flexibility and substitutability of commercial staff throughout its entire district, ZSSK CARGO has merged the central commercial offices (CCOs) in the regions into a single commercial department since March. Changes have been made to work organisation and substitutability, ensuring greater availability of staff to deal with operational tasks. These are mainly tasks that can be solved remotely without the physical presence of the customer.

The changes were designed in the context of the company's long--term strategy and in response to changes in output volumes and staff availability at individual centres.
- **Since the beginning of the year, the company has gradually implemented other fundamental organisational changes, in addition to the merger of central commercial offices, the reorganisation of operations centres and the centralisation of the processing of wagon damage reports**, - explains Peter Ihnát, Director of the Operations, Transportation and Wagon Service Section. Until now, the company had four CCOs with seven workplaces. In addition, it has proceeded to phase out the cash register activities and to include the relevant tariff points under the commercial activities department. Further reorganisation of the commercial agenda is taking place in executive workplaces as a result of the abolition of cash registers and the inclusion of tariff points under the newly established department. In principle, the new structure of the commercial activities department will make it much easier to redirect the processing of transport documents between individual workplaces. This applies especially to documents submitted electronically, when it is not important where the employee sits, but that he or she has access to the relevant information systems.

More electronic orders

ZSSK CARGO plans to further expand the digitalisation of selected processes, which will contribute to the acceleration and automation of work. This mainly concerns the introduction of an electronic siding agenda and greater centralisation of the processing of transport documents. To put it simply, transport orders are currently processed in two ways: either they are placed at the railway station, or the customer submits them electronically via the Transport Order application available on the ISP Customer Portal, or via B2B communication. In 2024, the percentage of transport orders registered at the station was 45% and of orders registered electronically was 55%. - **In the next period, we will focus on increasing the percentage of electronically recorded transport orders. We will also focus on expanding B2B communication with customers as regards submission and delivery of shipments,** - says Mr Ihnát, adding that they are already in the process of negotiating access to this form of communication with some customers.
An analysis of the last year's performance shows that some workplaces had lower capacity utilisation, which was one of the main reasons for the reorganisation. In centres where performance had been below average for a long time, integration into larger units took place in order to increase their efficiency. In some areas, significant differences in staff workload have been noted, which is being addressed through better coordination and redistribution of tasks. The best example is the CCOs and their integration into the commercial activities department, another example is the abolition of the Zvolen Operations Centre (OC) and its integration into other centres.
As of 1 April, the number of centres was thus reduced from four to three. The Zvolen operations centre was largely included under the Žilina OC as of that date.

Expected benefits

The organisational changes are intended to bring greater management efficiency, better use of manpower and financial resources. Their main benefits include increased efficiency and elimination of duplication of activities, better use of available capacities and higher flexibility of workplaces, better substitutability of employees throughout the Slovak Republic. - **We expect, of course, a reduction in operating costs and optimisation of processes with direct impacts on the company's finances. To a certain extent, we are forced to adapt to more rational operating models,** - concludes Mr. Ihnát, adding that, last but not least, this also saves customers' money, as higher efficiency allows to maintain competitive prices.

Ladislav JANDOŠEK
Photo: Dana SCHWARTZOVÁ

Riešenie systémových úloh v rámci železnice je prioritou združenia

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia je od 1. februára 2025 riadnym členom Združenia vlastníkov a prevádzkovateľov súkromných koľajových vozidiel (ZVKV). Patria sem takmer všetci privátni vlastníci koľajových vozidiel, ale aj opravcovia ŽKV a dopravcovia tovaru po železnici, najmä zo Slovenska. Je to aktívna organizácia, ktorá sa intenzívne zapája do riešenia systémových úloh v rámci železníc na Slovensku aj v zahraničí. O tom, aké úlohy plní združenie a čo poskytuje a rieši pre svojich členov, sme sa opýtali Kataríny Magdechovej, prezidentky združenia.

Koľko firiem ZVKV združuje a z akých oblastí?

Pri vzniku ZVKV v roku 1993 bolo 12 zakladajúcich členských organizácií a v súčasnosti k 1. aprílu 2025 združujeme 30 firiem z rôznych oblastí železničného sektora. Sú to držitelia železničných vozidiel, výrobcovia železničných vozidiel, údržbárske dielne, IT spoločnosti poskytujúce služby v oblasti železničnej dopravy aj údržby či subjekty zodpovedné za údržbu. Sme radi, že sme začiatkom tohto roka získali aj ZSSK CARGO. Tu musím spomenúť, že od svojho vzniku združenie spolupracovalo s najväčšími železničnými firmami, ZSSK CARGO nevynímajúc. Spoločnosť aj bez riadneho členstva úzko spolupracovala so združením a zamestnanci Carga patria do dnešného dňa medzi najaktívnejších členov pracovných skupín v združení.

V ktorej oblasti je členstvo ZSSK CARGO v ZVKV podľa vás najdôležitejšie? Kde je spolupráca najvýraznejšia?

Zástupcovia ZSSK CARGO, tak ako som už spomenula, pracovali v našich pracovných skupinách aj pred vstupom firmy do združenia. V rámci ZVKV pôsobia dve pracovné skupiny (PS). Prvá je PS ECM - zameraná na problematiku v oblasti údržby, opráv a povinnosti subjektov zodpovedných za údržbu a druhou je PS AVV, ktorá sa zameriava na problematiku Všeobecnej zmluvy o používaní nákladných vozňov, riešenie nezrovnalostí v nej a prevádzkové problémy medzi držiteľom vozňov a dopravcom. V PS ECM sú dôležité skúsenosti zástupcov ZSSK CARGO najmä v oblasti údržby železničných vozidiel a aj tu výrazným spôsobom prispievajú svojimi poznatkami k hľadaniu vhodných riešení. Takže v obidvoch skupinách sú zamestnanci ZSSK CARGO veľmi aktívnymi členmi. Ide o odborníkov, ktorí výrazne prispievajú k riešeniu problematiky v oblasti AVV, ECM a tiež pri riešení prevádzky. Takže vstup ZSSK CARGO do ZVKV vnímame ako obojstrannú spokojnosť.

O výhodách členstva v ZVKV sme už hovorili, ale predsa len ešte zdôrazníme výhody byť v združení nielen pre ZSSK CARGO, ale aj pre prípadných ďalších členov.

Členstvom v ZVKV si spoločnosti zabezpečia plnohodnotný prístup k informáciám o novinkách v rámci SR a EÚ týkajúcich sa železničnej prepravy. Zároveň členstvo zabezpečuje takpovediac rovnocennosť partnerstva medzi firmami v združení, kde sú partnermi pri ovplyvňovaní zásadných rozhodnutí v oblasti stratégií v železničnej preprave. Vzájomná diskusia členov združenia o aktuálnych problémoch, ktoré prináša prax a legislatívne zmeny v európskych zákonoch, je prínosom pri spoločnom hľadaní riešení, ako zabezpečiť čo najefektívnejšie zapojenie týchto zmien do praxe.

Združenie je neziskovou organizáciou, ktorej cieľom je obhajovať a zastupovať spoločné záujmy členov voči štátnym i neštátnym tuzemským a zahraničným organizáciám, železničným podnikom, bezpečnostným úradom, dozorným a certifikačným organizáciám. ZVKV poskytuje svojim členom poradenské, konzultačné a ďalšie služby súvisiace s ich spoločnými záujmami, so širokým zameraním v rámci železničného sektora najmä tvorbu a novelizáciu predpisov pre konštrukciu, údržbu a opravy vozňov a ich prevádzku. Poskytované služby zabezpečuje združenie podľa ich rozsahu a charakteru odborníkmi z členských organizácií alebo externe prizvanými odborníkmi a expertmi.

Organizujete rôzne konferencie, semináre a stretnutia, kde sú okrem členov pozývaní aj zástupcovia rôznych inštitúcií a ministerstiev nielen zo Slovenska, ale aj zo zahraničia. Ktoré témy sú v poslednom období najčastejšie diskutované?

Na týchto stretnutiach sa najčastejšie diskutuje využívanie Európskeho registra vozidiel (EVR) - oblasť registrácie vozidiel. Rovnako je stále horúcou témou výklad požiadaviek AVV a ich aktualizácia. Diskutovanou témou je implementácia požiadaviek vykonávacieho nariadenia o ECM 2019/779 či digitálne automatické spriahadlo DAC. Pozornosť sa aktuálne venuje aj zavádzaniu tichších tratí a v neposlednom rade sú prezentácie, semináre, diskusie aj na tému RID - Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru. Sme radi, že sa združeniu darí zabezpečiť na týchto podujatiach účasť zástupcov Ministerstva dopravy SR, Dopravného úradu SR, ale aj Drážního úradu ČR. Medzi hosťami sa často prezentujú aj zástupcovia UIP - International Union of Wagon Keepers, kde je ZVKV dlhoročným členom. Rovnako sú prítomní zástupcovia VPI-Österreich, VPI-Deutschland. Nechýbajú ani združenia ako SPV- Sdružení držitelů a provozovatelů železničních vozů, ŽESNAD - Sdružení železničních nákladních dopravců. A aktívne sa našich stretnutiach zúčastňujú aj zástupcovia Asociácie železničných dopravcov Slovenska - AROS. Vytvára sa tak priestor na odbornú diskusiu, prezentáciu noviniek v koľajovej doprave, ale aj na predstavenie nových zámerov, či dosiahnutých úspechov.

Ktorá z tém v železničnej doprave je aktuálne najhorúcejšou a aký postoj k nej má združenie?

Jednou z hlavných tém, ktorú riešime, je implementácia princípov

ECM v zmysle vykonávacieho nariadenia EK 2019/779 do AVV. Očakávame, že sa nám podarí nájsť vhodné riešenie tak, aby boli dodržané princípy ECM a zároveň nebola ohrozená železničná prevádzka. Výstupy z pracovných skupín sú postúpené na úroveň UIP GCU Working Group a tiež na UIC. AVV je dobre prepracovanou zmluvou a jej fungovanie je možné zabezpečiť, ak budú všetci signatári dodržiavať zodpovednosti voči subjektom zodpovedným za údržbu - ECM.

Dana SCHWARTZOVÁ

Addressing systemic challenges within the railways is a priority for the Association

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia has been a full member of the Association of Owners and Operators of Private Rolling Stock (ZVKV) since 1 February 2025. This includes almost all private owners of rolling stock, but also rolling stock repairers and rail freight operators, especially from Slovakia. It is an active organisation which is intensively involved in addressing systemic challenges within the railways in Slovakia and abroad. We have asked Katarína Magdechová, the president of the Association, about what tasks the Association performs and what it provides and solves for its members.

How many companies does ZVKV associate and from which areas?

Upon its establishment in 1993, ZVKV had 12 founding member organisations, and currently, as of 1 April 2025, it associates 30 companies from different areas of the rail sector. These are rolling stock owners and manufacturers, maintenance workshops, IT companies providing both rail transport and maintenance related services, or entities in charge of maintenance. We are pleased that ZSSK CARGO also joined us earlier this year. Here I must mention that since its establishment the Association has cooperated with the largest railway companies, including ZSSK CARGO. Even without full membership, the company worked closely with the Association, and its employees are among the most active members of the Association's working groups to this day.

In which area do you think ZSSK CARGO's membership in ZVKV is the most important? Where is the cooperation most evident?

Representatives of ZSSK CARGO, as I have already mentioned, worked in our working groups even before the company joined the Association. There are two working groups (WGs) within ZVKV. The first is the ECM WG – focusing on issues in the area of maintenance, repairs and the obligations of the entities in charge of maintenance, and the other is the AVV WG, which focuses on issues related to the General Contract for the Use of Wagons, the resolution of inconsistencies therein and operational issues between the wagon keeper and the carrier. In the ECM WG, the experience of ZSSK CARGO representatives is important, especially in the area of rolling stock maintenance, and here, too, they contribute significantly with their knowledge to the search for appropriate solutions. So in both groups ZSSK CARGO employees are very active members. These are experts who make a significant contribution to solving problems concerning AVV, ECM and also in dealing with operational issues. Therefore, we see the entry of ZSSK CARGO into ZVKV as a mutual satisfaction.

We have already talked about the advantages of being a member of ZVKV, but we would like to emphasise the advantages of being in the Association not only for ZSSK CARGO, but also for any other members.

By becoming a member of ZVKV, the companies will have full access to information about the latest developments in the Slovak Republic and the EU concerning rail transport. At the same time, membership ensures an equal partnership between the companies in the Association, where they are partners in influencing major decisions on rail transport strategies. Mutual discussions between the members of the Association on the current problems brought about by practice and legislative changes in European laws is beneficial in the joint search for solutions to ensure the most effective incorporation of these changes into practice.

The Association is a non-profit organisation whose aim is to defend and represent the common interests of its members towards domestic and foreign government and non-government bodies, railway companies, safety authorities, supervisory and certification organisations. ZVKV provides its members with advisory, consultancy and other services related to their common interests, with a broad focus within the railway sector, in particular as to the development and amendment of regulations concerning the construction, maintenance and repairs of wagons and their operation. Depending on their scope and nature, the services are provided by the Association through experts from the member organisations or through external experts and specialists.

You hold various conferences, seminars and meetings where not only the members, but also representatives of various institutions and ministries from both Slovakia and abroad are invited. Which topics have been most frequently discussed recently?

The use of the European Vehicle Register (EVR) is the most frequently discussed topic at these meetings. Also, the interpretation of the AVV requirements and their updates is still a hot topic. The implementation of the requirements of ECM Implementing Regulation 2019/779 or the digital automatic coupler DAC is a topic of discussion, as well. Attention is currently also paid to the introduction of quieter routes, and last but not least, there are presentations, seminars and discussions on issues relating to the RID – Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail.

Which is the biggest issue in rail transport at the moment and what is the Association's attitude towards it?

One of the main topics we are addressing is the implementation of the ECM principles (as defined in Implementing Regulation 2019/779) into the AVV. We expect that we will be able to find a suitable solution that respects the ECM principles and does not jeopardise railway operations. Outputs from the working groups are submitted to both the UIP GCU Working Group and the UIC. The AVV is a well-written contract, and its implementation can be ensured as long as all the signatories adhere to their responsibilities towards the entities in charge of maintenance – ECM.

Dana SCHWARTZOVÁ

Keď raz prepravy prejdú na cesty, je ťažké vrátiť ich späť na koľaje

O tom, že slovenská železničná infraštruktúra má obrovský investičný dlh, počúvame už dlho. Nik nepochybuje o nutnosti výluk, opráv, modernizácie, elektrifikácie a zlepšovania železničnej infraštruktúry. V ostatných rokoch do nej začalo prúdiť o niečo viac peňazí ako v minulosti. No pre ZSSK CARGO to má vážne a negatívne dôsledky. Časté a nekoordinované výluky spôsobujú znižovanie podielu nákladnej železničnej dopravy na Slovensku.

Modernizácia a nákladná doprava

Hlavné železničné ťahy bezpochyby potrebujú vyššiu rýchlosť a modernú infraštruktúru. Avšak z pohľadu verejnosti je hlavným kritériom čo najvyššia rýchlosť a čo najväčšie množstvo zastávok, jednoducho – všetko sa robí pre osobnú dopravu. Pri modernizáciách sa často na tú nákladnú časť dopravy zabúda. To však má svoje následky pri znižovaní podielu prepráv po železnici a výsledkoch dopravcu ako je ZSSK CARGO. Koridory po modernizácii často nemajú pripojenie na železničné vlečky. Znižuje sa množstvo

Once freight shipments move to the roads, it is difficult to bring them back onto the rails

We've been hearing for a long time that Slovak rail infrastructure has a huge investment debt. No one doubts the need for track closures, repairs, modernisation, electrification and improvement of rail infrastructure. Slightly more money has started to flow into it than in the past. But for ZSSK CARGO, this has very serious and negative consequences. Frequent and uncoordinated closures cause a decrease in the share of rail freight transport in Slovakia.

Modernisation and rail freight

There is no doubt that the main railway lines need higher speeds and modern infrastructure. However, from the public's point of view, the main criterion is the highest possible speed and the greatest number of stops, simply put – everything is done for passenger transport. During modernisation projects, rail freight is often overlooked. However, this has consequences for the declining share of rail shipments and the results of carriers like ZSSK CARGO. Modernised corridors often do not have connections to rail sidings. The number of tracks at stations is reduced and for freight trains, which naturally have to "give way" to passenger traffic, there are fewer places where passenger trains can bypass them. Thus, they stand at stations that are often very far apart. Freight trains often stand still for hours.

Main corridors often run alongside major road routes. New industrial parks and logistics centres – natural new sources of intermodal shipments for rail – are emerging alongside them. However, they lack intermodal terminals. Thus, with the change

dopravných koľají v staniciach a nákladné vlaky, ktoré musia prirodzene „uhýbať“ osobnej doprave, tak majú menej miest, kde ich môžu osobné vlaky obísť. A tak stoja dlhé hodiny v staniciach, ktoré sú od seba častokrát veľmi vzdialené.
Hlavné koridory mnohokrát vedú popri hlavných cestných ťahoch. Pri nich vznikajú novodobé priemyselné parky a logistické centrá – prirodzené nové zdroje intermodálnych prepráv na železnicu. Avšak intermodálne terminály pri nich chýbajú. A tak so zmenou štruktúry slovenského priemyslu odchádzajú staré typy prepráv ako je uhlie, no nové, ako je kombinovaná preprava, nepribúdajú. Slovenská železnica je tak stále silno závislá na zásobovaní priemyslu surovinami a do istej miery aj na exporte hotových výrobkov veľkých podnikov.

Dopady výluk mimo koridorov

V posledných rokoch sme svedkami investičných akcií na železnici, ktoré bezpochyby zlepšujú infraštruktúru. No menej sa už hovorí o tom, čo takéto dlhodobé výluky môžu spôsobiť pri nákladných železničných prepravách.
V niektorých prípadoch, ako napríklad pri prepravách hromadných substrátov a stavebných látok z Gemera, sa našťastie dlhodobé výluky pre elektrifikáciu trate do Moldavy nad Bodvou nepremietli do zastavenia pripravovaných nových prepráv. Niekedy však súbežne prebiehajúce výluky doslova odrežú priemyselný podnik od železnice a tak hoci obchodní manažéri tvrdo pracujú na získaní prepráv a zákazník je ochotný prepravovať po železnici, situácia to jednoducho nedovoľuje. Najlepšie je to ilustrovať na konkrétnych príkladoch, ktoré vysvetľujú ťažkosti pri opätovnom získaní prepráv na železnicu po tom, ako prebehla výluka.
Veľmi potrebná modernizácia železničnej trate medzi Novou Baňou a Hronským Beňadikom, ktorá začala minulý rok, má dopady na dlhodobo úspešné prepravy ZSSK CARGO. Hoci výluka spôsobila problémy pri smerovaní zberných vlakov s drevom z Kozmáloviec do Liskovej, spoločnosť našla riešenie vo forme prepravy cez Leopoldov.
Po skončení výluky v okolí Humenného sa v polovici marca na železnicu opäť vrátili prepravy dreva nielen do Liskovej, ale obnovili sa aj vývozy do zahraničia. Tento prípad pekne poukazuje na skutočnosť, že ak je zákazník spokojný so železničnou prepravou, tak dokáže prečkať aj čas potrebný na opravu infraštruktúry.

Nepredajné prepravy

Pre ZSSK CARGO nastáva náročné obdobie na južnej trase, keď sa od 12. mája uzatvoril úsek Holiša – Fiľakovo. Obmedzenie na tomto úseku má trvať minimálne do polovice decembra 2025. Toto obmedzenie je obzvlášť horšie v tom, že stále nie sú ukončené práce na úseku Hronský Beňadik – Nová Baňa a tak niet inej možnosti ako zásielky z Horehronia alebo z Tomášoviec prepravovať cez Žilinu. Táto alternatíva však prináša zvýšené náklady, ktoré v mnohých prípadoch robia prepravu nepredajnou.

Výluka na Horehroní a Žilina

U skupín vozňov je však situácia iná. Tá istá výluka na Pohroní znamená, že ustali napríklad pravidelné prepravy skupín vozňov z Hliníka nad Hronom do Podbrezovej. Začalo to však už pred dvomi rokmi s neistou cenou elektrickej energie, a táto neistota donútila zákazníka k zvoleniu cestnej dopravy.
Plánovaná výluka pri Lučenci zas ohrozuje jedny z mála prepráv hotových výrobkov - export reziva z píly v Tomášovciach v krytých vozňoch. Výluka priamo ohrozuje trasu vlaku, kde sa bude rekonštruovať úsek Výhybňa Prša – Výhybňa Holiša. Táto výluka sa aktuálne prekrýva s výlukou Nová Baňa – Hronský Beňadik, čím dôjde k už skôr spomenutému „odstrihnutiu“ zákazníka od spojenia železničnou dopravou. Tento prípad ukazuje na nekoordinovanosť výlukových prác v ŽSR, kde nájsť alternatívnu trasu s ohľadom na nákladovú položku prepravy je vo veľa prípadoch nemožné.
Aj najväčšia investičná akcia súčasnosti – modernizácia uzla Žilina znamená pre nákladnú železničnú dopravu veľké straty prepráv a ziskov a ohrozenie návratu pozastavených prepráv na železnicu, keďže ju dočasne musí nahradiť cestná preprava.
Na trati do Rajca výluka odďaľuje spustenie prepráv a návozu slinku do Lietavskej Lúčky. Zákazník však netrpezlivo očakáva obnovenie prevádzky na predmetnej trati od mája 2025, nakoľko technológia prác na spracovanie slinku je pripravená. No tiež je v ohrození obnovenie prepráv zvitkov plechov do žilinskej automobilky. Tie sa do

in the structure of the Slovak industry, old types of shipments, such as coal shipments, are disappearing, while new ones, such as combined transport, are not emerging. Therefore, the Slovak railways continue to be heavily dependent on supplying raw materials for industry and, to a lesser extent, on exporting finished goods from large enterprises.

The impact of closures outside the corridors

In recent years, we have seen investment projects on the railways that undoubtedly improve the infrastructure. But less is said about what such long-term closures can do to rail freight.
In some cases, such as the transport of bulk substrates and building materials from the region of Gemer, the long-term closures due to the electrification of the line to Moldava nad Bodvou have not, fortunately, caused the cancellation of newly planned shipments. Sometimes, however, simultaneous closures literally cut an industrial company off from the rail infrastructure, and, therefore, even though sales managers work hard to gain shipments, and the customer is willing to ship by rail, the situation simply doesn't make it possible. This is best illustrated by specific examples that explain the difficulties in getting shipments back on rail after a track closure.
The much-needed modernisation of the railway line between Nová Baňa and Hronský Beňadik, which started last year, has implications for ZSSK CARGO's long-successful transports. Although the closure caused problems with the routing of timber collection trains from Kozmálovce to Lisková, the company found a solution in the form of transport via Leopoldov.
After the end of closures around Humenné, in mid-March, not only timber shipments to Lisková got back on rail but also exports abroad were resumed. This case nicely illustrates the fact that if the customer is satisfied with rail freight, they can wait out the time it takes to repair the infrastructure.

výluky vozili v ucelených vlakoch do Žiliny a smerovali po častiach do Bytčice, kde sa plechy prekladali na kamióny a vozili just-in-time do automobilky.

Ťažké získavanie nových domácich prepráv

Prepravné vzdialenosti, na ktorých sa oplatí využívať železnicu, sa za posledných 20 rokov násobne zvýšili. Dnes železnici dominujú prepravy ucelených alebo intermodálnych vlakov z prístavov alebo prekladísk na vzdialenosti nad 500 kilometrov. Tam železnica dokáže konkurovať kamiónom. No v malej krajine, ako je Slovensko, je aj so zľavami ťažké konkurovať cestnej doprave. Obchodní manažéri ZSSK CARGO ročne nacenia obrovské množstvo dopytov, no cena nakoniec vyhrá – a okrem ostrej súťaže od súkromných dopravcov sú tu kamióny, ktorých stále pribúda, ich marža sa stenčuje a tak idú s cenami nadol.

Cenová komplexnosť systému jednotlivých vozňových zásielok, ktorý má problémy naprieč celou Európou, spolu so znižujúcimi sa prepravami pre poklesy v európskom priemysle a k tomu pretrvávajúce výluky na slovenskej železničnej infraštruktúre poukazujú na zložitosť úsilia dostať náklad a tovary na železnicu, hoci ZSSK CARGO a jej obchodné zložky vytrvalo bojujú o väčší podiel dopravy po koľajniciach.

(ľč)

Foto: Martin MAČANGA, Martin HORŇÁK a Dana SCHWARTZOVÁ

Non-saleable transport

For ZSSK CARGO, a difficult period is coming on the southern route, where the section Holiša – Fiľakovo has been closed since 12 May. The restriction on this section is expected to last until at least mid-December 2025. This restriction is especially worse in that the works on the section Hronský Beňadik – Nová Baňa are still not completed and so there is no other option but to transport the shipments from Horehronie or Tomášovce via Žilina. However, this alternative entails increased costs that in many cases make transport unsellable.

A closure in the Horehronie region and Žilina

With groups of wagons, however, the situation is different. That same closure in the Pohronie region meant, for example, the cessation of regular group-wagon shipments from Hliník nad Hronom to Podbrezová. The problems had already begun two years ago with uncertainty over electricity prices, which forced the customer to opt for road transport.

A planned closure near Lučenec threatens one of the few shipments of finished goods – exports of sawn timber in covered wagons from a sawmill in Tomášovce. The closure directly impacts the train route where the section Výhybňa Prša – Výhybňa Holiša is to be reconstructed. Currently, this closure overlaps with the closure on the Nová Baňa – Hronský Beňadik section, which will result in the previously mentioned "cutting off" of the customer's access to rail. This example highlights the lack of coordination in ŽSR's track-closure planning where finding a cost-feasible alternative route is, in many cases, impossible.

Even currently the biggest investment project – the modernisation of the Žilina rail hub means huge losses in freight volumes and revenue, as well as jeopardises the return of suspended shipments to rail, since they must be temporarily replaced by road transport. On the line to Rajec, the closure has delayed the start of shipments and the delivery of clinker to Lietavská Lúčka. The customer is eagerly awaiting the resumption of traffic on this line from May 2025, as the technology for processing the clinker is already in place. Also at risk is the resumption of steel coil deliveries to the Žilina car plant. Until the closure began, these used to be carried by block trains to Žilina and were partially offloaded in Bytčica, where they were transferred onto trucks and delivered just-in-time to the automaker.

The challenge of attracting new domestic rail shipments

Over the last 20 years, the distances at which it becomes cost-effective to use rail have multiplied. Nowadays, rail transport is dominated by block-train or intermodal shipments from seaports or transshipment terminals, over distances of more than 500 kilometres. Within that range, rail can effectively compete with road haulage. However, in a small country like Slovakia, even with discounts, it is hard to outperform trucks. Each year, ZSSK CARGO's sales managers quote a large number of inquiries, but the price wins in the end – and besides fierce competition from private rail operators, there are trucks that are increasing in number, their margins are getting thinner and, thus, they are driving prices down. The complex pricing structure of single wagonload services – an issue across all of Europe – together with decreasing transport volumes due to the downturn in European industry, plus the ongoing closures on Slovakia's railway network, highlight the complexity of trying to get cargo and goods onto the rails, although ZSSK CARGO and its sales teams are fighting tenaciously for a greater share of rail transport.

(ľč)

Photo: Martin MAČANGA, Martin HORŇÁK and Dana SCHWARTZOVÁ

Nákladné vlaky sa vrátili do Humenného

Keď sa na jeseň 2023 začali výluky pri modernizácii a elektrifikácii úseku Bánovce nad Ondavou – Humenné, vedelo sa, že trate na Zemplíne postihnú rozsiahle obmedzenia. Svojich zákazníkov ZSSK CARGO včas upozornila a ponúkla dostupné riešenia, keďže boli vydané zákazy nakládky v Humennom, Strážskom, neskôr v ďalšej etape aj Michalovciach a ďalších staniciach. Navrhovali sa obchádzkové trasy, náhradné miesta nakládky, pre obsluhu vlečky v Strážskom sa dočasne ponechala v prevádzke jedna staničná koľaj.

Časť zákazníkov, ktorá vozí drevo, začala nakladať vo Vranove či v Michalovciach. Značne im to predĺžilo manipuláciu s tovarom i zvýšilo náklady, ale boli ochotní tieto zmeny akceptovať. Vylúčenie množstva traťových a staničných koľají nemá v regióne obdobu a kladie doteraz vysoké nároky na prevádzkových zamestnancov aj dopravcov.

Modernizácia sa robí na etapy a v polovici marca tohto roka bola už obnovená železničná doprava v úseku Strážske - Medzilaborce a Strážske – Stakčín. V okolí Humenného sa teraz na železnicu opäť vrátili prepravy dreva nielen do Liskovej, ale obnovili sa aj vývozy do zahraničia. - **Teší nás, že nám zákazníci zachovali priazeň a po takom dlhom čase, keď sme nevedeli obsluhovať ramená od Humenného do Medzilaboriec a Strážskeho sa vrátili na pôvodné miesta nakládky a postupne si začali opäť objednávať prepravy,** - hodnotí situáciu po obnovení dopravy na Humensku vedúci skupiny drevo, stavebniny Jozef Cenký zo sekcie predaja. Tento prípad podľa neho dokazuje, že zákazník dokáže prečkať alebo akceptovať náhradné riešenie na nevyhnutný čas pri modernizácii železničnej infraštruktúry.

Pre úplnosť dodajme, že všetka zaťaž od Humenného je aktuálne smerovaná cez Prešov, nakoľko v úseku Strážske – Bánovce nad Ondavou a v železničnej stanici v Michalovciach budú až do leta pokračovať stavebné práce na modernizácii a elektrifikácii infraštruktúry.

(lj)
Foto: archív

Freight trains returned to Humenné

When, in autumn 2023, the closures started during the modernisation and electrification of the line section Bánovce nad Ondavou – Humenné, it was known that the lines in the Zemplín region would be affected by extensive restrictions. ZSSK CARGO warned its customers in time and offered them possible solutions, as loading bans were issued for Humenné, Strážske, and later at the next stage also for Michalovce and other stations. Detour routes and alternative loading locations were proposed, one station track was temporarily left in operation to serve the siding in Strážske.

Some of the customers who transport timber started loading in Vranov or Michalovce. It greatly increased their goods handling time and costs, but they were willing to accept these changes. The closure of a number of lines and station tracks is unprecedented in the region and places high demands on both operational employees and carriers.

The modernisation is being carried out in stages and in mid-March this year, rail transport was resumed on the Strážske – Medzilaborce and Strážske – Stakčín line sections. Not only timber shipments to Lisková have got back on rail but also exports abroad have now been resumed in the vicinity of Humenné. **We are pleased that our customers have remained loyal to us and, after such a long time when we were unable to service the line sections from Humenné to Medzilaborce and Strážske, they have returned to their original loading locations and gradually started ordering transport again,** - Jozef Cenký, the head of the timber and building materials commodity group, of the Sales Section, evaluates the situation after the resumption of shipments. This case, according to him, proves that the customer can wait or accept an alternative solution for the necessary time to modernise rail infrastructure.

For the sake of completeness, it should be added that all shipments from Humenné are currently routed via Prešov, as construction works on infrastructure modernisation and electrification on the line section Strážske – Bánovce nad Ondavou and at the railway station in Michalovce will continue until the summer.

(lj)
Photo: archive

Tranzit agroproduktov z východu, ale aj export zo Slovenska

Konflikt na Ukrajine priniesol do prostredia slovenských železníc debatu o zvýšenej potrebe prepráv agroproduktov. Hoci sa rok 2024 ani zďaleka objemami nepriblížil roku 2023, hovoriť o prepravách agrárnych produktov po koľajniciach sa stále oplatí.

V roku 2023 prepravila ZSSK CARGO v dovoze, vývoze a tranzite agroproduktov viac ako 1 milión ton. No už v prvých mesiacoch roku 2024, po znovuotvorení prístavu v ukrajinskej Odese prekládka a prepravy z Ukrajiny poklesli na jednu tretinu objemov predošlého roka. A hoci bola táto komodita považovaná za perspektívnu náhradu klesajúcich prepráv železnej rudy, realita ukázala, že ide o veľmi kolísavé prepravy.

Obilniny a olejoviny z Ukrajiny

Napriek opätovnej zmene prepravných tokov sa tranzitné prepravy ukrajinskej kukurice a repky olejnej na slovenských železniciach ustálili, hoci na podstatne nižších objemoch. V roku 2024 napríklad smerovali vlaky z ukrajinského Baťova či Kľučarky do Nemecka, trasované tak cez priechodové stanice v Čadci, ako aj Bratislave-Petržalke. Ucelené súpravy obilninových vozňov pomenej dopĺňali prepravy jedlých olejov, na ktoré má ZSSK CARGO vo Východoslovenských prekladiskách vybudované výborné zázemie a kapacity. A oleje putovali nielen na export do Talianska, ale napríklad aj z Veľkej Idy do Poľska.

Hoci sa minulý rok do komoditného mixu agroprodukty v tranzite nepodpísali takou veľkou mierou ako v roku 2023, dá sa povedať, že po útlme v priebehu mnohých rokov sa táto komodita opäť stáva stálicou na zozname komodít, ktoré ZSSK CARGO prepravuje.

Útlm prepráv zo Slovenska

Potravinárske produkty vypestované na Slovensku zaznamenali v minulom roku tiež silný útlm prepráv. Hlavným dôvodom bol nárast konkurencie cestnej dopravy a slabá železničná infraštruktúra bývalých poľnonákupov, ktoré často mali železničné vlečky, no s kapacitou okolo päť až šesť vozňov. Dnes sa však vozia 30 až 34-vozňové ucelené súpravy na export, zvyčajne do prístavov. Obsluha so šesťnásobným posunom tak dokáže železnicu predražiť. Navyše tu aj medzi prepravcami po koľajniciach panuje veľká konkurencia a vozne vlastnia prevažne veľkí obchodníci s obilninami a lízingové spoločnosti – čiže na nákladného železničného dopravcu zostáva „len“ trakcia.

Zabudnutá repa

Druhou komoditou, ktorá na slovenských železniciach v minulosti vládla každoročne po dobu niekoľkých mesiacov, bola cukrová repa. Dnes zo Slovenska nakladá do otvorených vysokostenných vozňov repu konkurencia a vozí ju do zahraničia. Z pôvodne 15 slovenských cukrovarov zostávajú už len dva a tieto železnicu nevyužívajú – preferujú neekologickú cestnú dopravu. Ešte pred 15 rokmi však vozili po železnici až 70 % všetkého objemu vypestovanej repy. Repné kampane sú dnes pritom stále na niekoľko mesiacov významným posilnením železničných prepráv v Maďarsku, Rakúsku, Česku, Nemecku, či Švajčiarsku.

Export agrárnych komodít neustal úplne

ZSSK CARGO však stále bojuje o každú jednu prepravu a nezostáva to bez odozvy. Počas celého roka, no najmä po skončení žatvy a pri exportoch v zimných mesiacoch, pristavuje vozne, zvyčajne súpravy s 18 až 32 vozňami, na nakládky pod silá, kam traktory a kamióny zvážajú obilniny na uskladnenie. Takto vykonala v roku 2024 prepravy napríklad z Lučenca, Gbeliec, Chotína, Trebišova, Bánoviec nad Ondavou, či Galanty.

JVZ-ky v potravinárskom priemysle

Slovensko je okrem iného tichou hviezdou európskej výroby sladu. Okrem prepráv, o ktorých sme už písali, ZSSK CARGO využíva ďalšiu svoju výhodu – službu jednotlivých vozňových zásielok (JVZ). Pre komoditu potraviny disponuje flotilou vozňov typu Tdgns, ktoré sú spojené do skupín po päť až šesť vozňov a pravidelne rotujú medzi slovenským Hurbanovom a severom Rakúska. Do tamojšieho pivovaru sa v nich exportuje slad. Dve skupiny týchto vozňov v neustálej rotácii zabezpečujú, že pivovar má pravidelný prísun čerstvej suroviny do svojej výroby a nepotrebuje pritom skladovať jej veľké zásoby. Sieť manipulačných a priebežných vlakov ZSSK CARGO od Štúrova po Bratislavu a hranicu s Rakúskom zas garantuje stabilitu dodávok. Medzi rokmi 2023 a 2024 tieto prepravy narástli päťnásobne. Výhodou však je, že na oboch koncoch – u slovenského dodávateľa aj rakúskeho odberateľa existuje železničná vlečka a slad sa tak vôbec nedostane na slovenské ani rakúske cesty. Spotrebitelia si už len môžu vychutnávať svoju obľúbené pivo – a to vďaka prepravám ZSSK CARGO.

Ľubomír ČECH
Foto: Viktor ŠESTÁK

Transit of agricultural products from the east, but also exports from Slovakia

The conflict in Ukraine has brought a debate to the Slovak railways about the increased need for the transport of agricultural products. Although 2024 is nowhere near 2023 in terms of transport volumes, it is still worth talking about transporting agricultural products by rail.

In 2023, ZSSK CARGO transported more than 1 million tonnes of agricultural products in import, export and transit. But in the first months of 2024, after the reopening of the port in Odessa, Ukraine, transshipment and shipments from Ukraine dropped to one third of the previous year's volumes. And although this commodity was seen as a promising replacement for the then declining iron ore shipments, reality showed that these were very volatile shipments.

Grains and oilseeds from Ukraine

Despite the renewed change in transport flows, transit shipments of Ukrainian maze and rapeseed on Slovak railways has stabilised, although at significantly lower volumes. In 2024, for example, trains from Ukrainian Batiovo or Klyucharky to Germany were routed through the border crossing stations in Čadca and Bratislava-Petržalka.
Block trains with grain wagons were supplemented to a lesser extent by shipments of edible oils, for which ZSSK CARGO has excellent facilities and capacities at the East Slovak Transshipment Yards. And the oils were not only exported to Italy, but also from Veľká Ida to Poland, for example.
Although last year, agricultural products in transit did not contribute to the commodity mix to such a large extent as in 2023, it can be said that after a decline over many years, this commodity is once again becoming a permanent fixture on the list of commodities transported by ZSSK CARGO.

Decline in shipments from Slovakia

Food products produced in Slovakia also experienced a strong decline in shipments last year. The main reason was the increase in competition from road transport and the poor railway infrastructure of the former "poľnonákupy" (agriculture purchase enterprises), which often had rail sidings, but with a capacity of around five to six wagons. Today, however, block trains with 30 to 34 wagons are transported for export, usually to ports. Thus, a six-times shunting service can make the railway more expensive. In addition, there is also a lot of competition among rail carriers, and the wagons are mostly owned by large grain traders and leasing companies - which leaves "only" the traction for the rail freight carrier.

Forgotten beet

The second commodity that dominated Slovak railways for several months every year in the past was sugar beet. Today, competitors load beet from Slovakia into open, high-walled wagons and transport it abroad. Of the originally 15 Slovak sugar refineries, only two still exist, and they do not use rail freight - they prefer non-ecological road transport. However, just 15 years ago, up to 70% of the total volume of beet grown was transported by rail. Beet campaigns are nowadays still a significant boost to rail freight in Hungary, Austria, the Czech Republic, Germany and Switzerland for several months.

Exports of agricultural commodities have not stopped completely

However, ZSSK CARGO is still fighting for every single shipment and it does not go unnoticed. Throughout the year, but especially after the harvest is over and for exports in the winter months, it brings in wagons, usually 18 to 32-wagon trains, for loading under the silos where tractors and trucks haul the grain for storage. In this way, in 2024 it carried out shipments from Lučenec, Gbeliec, Chotín, Trebišov, Bánovce nad Ondavou, or Galanta, for example.

SWL shipments in the food industry

Slovakia is, among other things, the silent star of European malt production. In addition to the shipments, we've already written about, it also benefits from another advantage - its single wagonload (SWL) service. For the commodity of foodstuffs, ZSSK CARGO has a fleet of Tdgns wagons, which are connected in groups of five to six wagons and regularly shuttle between Hurbanovo in Slovakia and northern Austria. They export malt to the local brewery. Two groups of such constantly shuttling wagons ensure that the brewery has a regular supply of fresh malt for its production and does not need to store its large quantities. The network of ZSSK CARGO handling and continuous trains from Štúrovo to Bratislava and the border with Austria guarantees the stability of supplies. Between 2023 and 2024, these shipments increased fivefold. However, the advantage is that there is a rail siding at both ends - at the Slovak supplier and the Austrian customer, and the malt does not reach Slovak or Austrian roads at all. Consumers can now just enjoy their favourite beer - thanks to ZSSK CARGO transport services.

Ľubomír ČECH
Photo: Viktor ŠESTÁK

BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA

give peace a chance

ČLEN SKUPINY MEMBER OF BUDAMAR GROUP

...TVORÍME JEDEN TÍM...
...WE CREATE ONE TEAM...

ZSSK CARGO

PONÚKANÉ SLUŽBY / OFFERED SERVICES

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

PREKLÁDKA KUSOVÝCH TOVAROV – priama prekládka tovaru medzi vozňami rozchodov 1 520 mm a 1 435 mm v oboch smeroch, vrátane manipulácie 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

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

ROZMRAZOVANIE SYPKÝCH SUBSTRÁTOV – rozmrazovanie sypkých substrátov v zimnom období

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

TERMINÁLOVÝ OPERAČNÝ SYSTÉM – online nástroj pre zákazníkov TKD Dobrá na správu rezervácií, sledovanie zásielok a prehľad o prekládkových a skladových operáciách v reálnom čase

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 transshipment of goods between railcars of 1,520 mm and 1,435 mm gauges in both directions, including handling to and from road freight 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 Czech Republic and Slovakia, provision of repair and maintenance, consulting and advisory services regarding locomotives

TERMINAL OPERATING SYSTEM – online tool for customers of TKD Dobrá for managing reservations, tracking shipments, and real-time overview of transshipment and storage operations

www.btslovakia.sk

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

INZERCIA/ADVERTISING ZCB 01-2025

Tichý, výkonný a ekologický pomocník

V polovici apríla uviedla spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA (BTS) do prevádzky nový elektrický nakladač v termináli kombinovanej dopravy Dobrá. Tento ekologický a výkonný stroj s nosnosťou až 45 ton a batériou s kapacitou 407 kWh umožňuje bezemisnú manipuláciu s kontajnermi aj návesmi až do výšky piatich stohov.

Reachstacker/nakladač bol obstaraný v rámci prvej fázy projektu modernizácie TKD Dobrá, ktorá bola podporená z programu na prepájanie Európy CEF grantom vyše 2,193 milióna eur. Z týchto prostriedkov boli hradené okrem nákupu elektrického prekladača a terminálového operačného systému aj súvisiace procesy vrátane právneho poradenstva a projektového manažmentu. Reachstacker KALMAR predstavuje jeden z najnákladnejších a zároveň najdôležitejších výstupov I. fázy projektu, s kľúčovým vplyvom na modernizáciu a ekologizáciu prevádzky TKD Dobrá.

Vďaka kombinovanému spreaderu a moderným bezpečnostným prvkom ponúka nový nakladač KALMAR ERG450-70C5XS vysoký komfort obsluhy a efektívnosť prevádzky. Nabíjanie zabezpečuje výkonná nabíjacia stanica ABB Terra HP 350 s výkonom 350 kW, ktorá umožňuje dobitie stroja z 20 % na 80 % kapacity približne za 60 minút. Spoločnosť BTS zabezpečila kompletný proces verejného obstarávania, výber technológie, jej dodávku, inštaláciu a uvedenie do prevádzky. TKD Dobrá tak získal tichého, moderného a ekologického pomocníka, ktorý je dôkazom smerovania k udržateľnej logistike a inováciám v nákladnej doprave.
O grant z programu Connecting Europe Facility (CEF) na I. fázu projektu modernizácie terminálu kombinovanej dopravy podala žiadosť ZSSK CARGO spolu so spoločnosťou BTS formou konzorcia v januári 2023. Grant bol schválený v lete 2023 a grantová dohoda bola podpísaná na jeseň toho istého roka.

Matúš HRABČÁK, Projektová kancelária a interný audit ZSSK CARGO
Ladislav KATRINČÁK, BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA

Quiet, powerful and environmentally friendly helper

In mid-April, BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA (BTS) put into operation a new electric reach stacker at the Combined Transport Terminal Dobrá. With a load capacity of up to 45 tonnes and a 407 kWh battery, this environmentally friendly and powerful machine enables emission-free handling of containers and semi-trailers up to five stacks high.

The reach stacker was procured as part of the first phase of the CTT Dobrá modernisation project, which was supported by a CEF Connecting Europe programme grant of over EUR 2.193 million. In addition to the purchase of the electrical reach stacker and the terminal operating system, the funds also covered related processes including legal advice and project management. The KALMAR reach stacker represents one of the most expensive and at the same time most important outputs of the first phase of the project, with a key impact on the modernisation and greening of the operation of the CTT Dobrá.

Thanks to the combined spreader and modern safety features, the new KALMAR ERG450-70C5XS reach stacker offers high operating comfort and operational efficiency. Charging is provided by a powerful 350 kW ABB Terra HP 350 charging station, which allows the machine to be recharged from 20% to 80% capacity in approximately 60 minutes. BTS provided for the complete public procurement process, technology selection, delivery, installation and commissioning. The CTT Dobrá thus acquired a quiet, modern and environmentally friendly helper, which proves the trend towards sustainable logistics and innovation in freight transport.
By way of a consortium, ZSSK CARGO and BTS applied for a grant from the Connecting Europe Facility (CEF) programme for the first phase of the combined transport terminal modernisation project in January 2023. The grant was approved in the summer of 2023 and the grant agreement was signed in the autumn of the same year.

Matúš HRABČÁK, Project Office and Internal Audit ZSSK CARGO
Ladislav KATRINČÁK, BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA

20 rokov ZSSK CARGO, snaha o reformu železnice

Pred 20 rokmi, 1. januára 2005 vznikla samostatná štátna akciová spoločnosť v železničnej nákladnej doprave Železničná spoločnosť Cargo Slovakia. Skončilo sa tak obdobie príprav ďalšieho kroku transformácie železníc na Slovensku a naplnili sa zámery vzniku dvoch samostatných spoločností pre osobnú a nákladnú železničnú dopravu. Aj napriek silnejúcej konkurencie iných železničných dopravcov a hlavne cestnej dopravy si spoločnosť ZSSK CARGO až doteraz dokázala udržať vysoký podiel na železničnom prepravnom trhu.

V čase vzniku firny bolo veľkou neznámou, čo prinesie pokračujúca liberalizácia v železničnej nákladnej doprave od roku 2006, resp. 2007, keď sa mala rozšíriť aj na vnútroštátne výkony. Nikto nepochyboval, že zostrí boj o prepravy na trhu, čo sa v najbližších rokoch aj potvrdilo nielen nárastom počtu dopravcov na sieti ŽSR, ale aj preberaním výkonov ZSSK CARGO, žiaľ často bez inej pridanej hodnoty a hlavne výkonov ucelených vlakov.
Zásadnou zmenou, ku ktorej pri vzniku ZSSK CARGO došlo, sa stalo (okrem služieb priamo súvisiacich s realizáciou nákladnej a kombinovanej dopravy), poskytovanie služieb prenájmu koľajových vozidiel, ich údržby a opráv ako ďalšieho hlavného produktu. Dovtedy boli tieto činnosti vykonávané ako podporné pri prevádzkovaní dopravy. Po novom ich začala spoločnosť ponúkať aj externým partnerom.
ZSSK CARGO mala pri svojom vzniku v roku 2005 vyše 12-tisíc zamestnancov. V roku 2005 mala naplánované výkony prepravy tovarov v objeme 49,6 milióna ton. V súčasnosti, po dvadsiatich rokoch zamestnáva asi tretinu pôvodného počtu ľudí a preprava dosahuje výkony asi polovičné z referovanej hodnoty. Aj napriek silnejúcej konkurencii iných železničných dopravcov a hlavne cestnej dopravy, aj napriek dlho neriešeným otázkam štátnej dopravnej politiky si spoločnosť až doteraz dokázala udržať vysoký, asi dvojtretinový podiel na železničnom prepravnom trhu.
Dôležité je ešte dodať, že vláda SR pred 20 rokmi pripravila projekt privatizácie ZSSK CARGO, pričom súhlasila s priamym predajom. Predbežnú ponuku na získanie 100-percentného podielu predložilo 14 investorov. Začiatkom februára 2006 bol vybratý víťaz súťaže, no ešte v tom istom mesiaci exekutíva privatizáciu pozastavila kvôli vládnej kríze a dohode o predčasných voľbách. Ďalšia vláda už v privatizácii nepokračovala.

Ladislav JANDOŠEK

20 years of ZSSK CARGO, an effort to reform the railways

20 years ago, on 1 January 2005, Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, an independent state-owned joint-stock company in rail freight transport, was established. This marked the end of the period of preparations for the next step in the transformation of railways in Slovakia, and the intentions of establishing two separate companies for passenger and freight rail transport were fulfilled. Despite the growing competition from other railway carriers and especially road transport, ZSSK CARGO has so far managed to maintain a high rail freight market share.

At the time of the establishment of the company, the big unknown was what the continuing liberalisation in rail freight transport would bring from 2006 or 2007, when it was to be extended to domestic operations. No one doubted that the fight for shipments on the market would intensify, which was confirmed in the next few years not only by the increase in the number of carriers on the ŽSR network, but also by the fact the services of ZSSK CARGO, especially the services of block trains, were taken over and provided by other carriers, unfortunately often without any other added value.
The fundamental change that occurred upon the establishment of ZSSK CARGO was - in addition to services directly related to the operation of rail freight and combined transport, the provision of rolling stock rental, maintenance and repair services as another main product. Until then, these services were carried out in support of rail freight operations. Now the company has started to offer them also to external partners.
ZSSK CARGO had more than 12 thousand employees when it was founded in 2005. In 2005, it had a planned freight transport capacity of 49.6 million tonnes. Today, after twenty years, it employs about a third of the original headcount and the transport volumes account for about half of the mentioned capacity. Despite the growing competition from other railway carriers and mainly road transport and despite the long unsolved issues of the state transport policy, the company has so far managed to maintain a high, almost two-thirds rail freight market share.
It is important to add that the Slovak government prepared a project for the privatisation of ZSSK CARGO 20 years ago, agreeing to a direct sale. 14 investors submitted a preliminary bid to acquire a 100-per cent shareholding. At the beginning of February 2006, the winner of the tender was selected, but in the same month the privatisation was suspended by the government due to the government crisis and the agreement on early elections. The next government did not continue with the privatisation.

Ladislav JANDOŠEK

Nová lakovňa nákladných vozňov už čoskoro

Nákladné vozne sa v rámci ZSSK CARGO opravujú v opravovniach nákladných vozňov v Čiernej nad Tisou, Košiciach, Haniske pri Košiciach, Zvolene, Žiline, Štúrove a Bratislave. V košickej opravovni sa buduje nové moderné pracovisko lakovania vozňov, čím sa zlepší ich estetický vzhľad a pribudnú aj praktické funkcie, ako je ochrana proti korózii, zníži sa usadzovanie nečistôt a tým sa zjednoduší ich čistenie a samotná údržba.

V máji je už stavba lakovne v plnom prúde. Na určenom mieste vyrastie nová hala, ktorej súčasťou bude lakovňa a tryskací box. Po ukončení stavebných prác a teda vybudovaní haly budú dodané nové zariadenia na lakovanie a sušenie ako aj otryskávanie vozňov od spoločnosti SciTeeX. Celý tento pomerne náročný projekt príprav, realizácie a kolaudácie je naplánovaný na marec 2026.

Lakovací box, ktorý bol vybratý, je navrhnutý pre vysokú efektivitu a kvalitu lakovania. Nové technológie zabezpečujú bezprašnú prevádzku a stabilnú teplotu počas lakovania ako aj rýchlejšie sušenie. Kvalitné vetranie prispeje k zabezpečeniu bezpečného pracovného prostredia, rovnako aj osvetlenie. Výber podmienila nielen celková cena, ale aj nízke prevádzkové náklady. Pôjde o ručné vysokotlakové pneumatické zariadenie s dvoma aplikačnými striekacími pištoľami.

Aplikácia a sušenie priemyselných mokrých náterov na báze vodou riediteľných epoxidov, polyuretánov, akrylov resp. alkydov zaručí aj istý ekologický stupeň. Tryskacia kabína bude slúžiť na mechanickú prípravu povrchov pomocou abrazívneho tryskania, čo zrýchli celý proces príprav pred lakovaním a samotným odovzdaním vozňa do prevádzky.

(sch)

New wagon paint shop coming soon

At ZSSK CARGO, wagons are repaired in wagon repair workshops in Čierna nad Tisou, Košice, Haniska pri Košiciach, Zvolen, Žilina, Štúrovo and Bratislava. A new modern workplace for the painting of wagons is being built in the Košice repair workshop, which will increase their aesthetic appearance and add practical functions such as protection against corrosion, reduce dust and dirt deposits and thus simplify their cleaning and maintenance.

In May, the construction of the paint shop is already in full swing. A new hall will be built at the designated location, which will include a paint shop and a blasting booth. After the construction work is completed and the hall is built, new equipment for painting and drying as well as blasting of wagons will be delivered by SciTeeX. The whole of this rather demanding project, including preparation, implementation and final approval, is scheduled for March 2026.

The paint booth that has been selected is designed for high efficiency and quality painting. New technologies ensure dust-free operation and stable temperature during painting, as well as faster drying. Good ventilation and lighting will help to ensure a safe working environment. The choice was determined not only by the total price, but also by low operating costs. It will be a hand-held high-pressure pneumatic device with two application spray guns.

The application and drying of industrial wet coatings based on water-based epoxies, polyurethanes, acrylics or alkyds will also guarantee a certain level of environmental friendliness.

The blasting cabin will be used for mechanical preparation of surfaces using abrasive blasting, which will speed up the entire preparation process before painting and the actual handing over of the wagon into service.

(sch)

PR vozne majú prednosť

Neustále zvyšovanie pozornosti na zákazníka, efektívnejšie procesy a zlepšovanie služieb sú základom pri riešení úloh a požiadaviek prostredníctvom centra pre zákazníkov v ZSSK CARGO. Príchody a odchody vlakov, prednostné radenie vozňov a množstvo ďalších informácií dostane zákazník denne od 6.00 do 22.00 hodiny na telefónnych číslach, ktoré patria zákazníckemu centru. Takýto monitoring vybraných ucelených vlakov a vozňov v prevádzke majú pod palcom zamestnanci aj na adrese infoservis@zscargo.sk

Manažér zákazníckeho centra Matúš Kandrik.
Customer Centre manager Matúš Kandrik.

- **Zákazníci si na túto možnosť komunikácie zvykli a v ZSSK CARGO sa neustále pracuje na ďalšom vylepšení poskytovaných služieb a ich digitalizácii,** - povedal Matúš Kandrik, manažér zákazníckeho centra. Pomerne novou, avšak už otestovanou službou je aplikácia prednostného radenia vozňov. Ide o novú funkcionalitu na zákazníckom portáli ISP. - **Aplikácia umožňuje zadefinovať zásielky do prednostného radenia cez zákaznícky portál ISP, ale aj manuálne prostredníctvom zákazníckeho centra,** - informuje Matúš Kandrik. Na základe zákazníckej požiadavky zákaznícke centrum zásielku vyhľadá a následne ju v rámci aplikácie označí za prednostne radenú. Po takomto schválení sa prioritné vozne zvýrazňujú v zápisníku vozňov symbolom PR. Takto označené zásielky budú radené prednostne do najbližšieho vhodného vlaku. Ide predovšetkým o prioritné zásielky (napr. zásielky, kde môže dôjsť k znehodnoteniu tovaru alebo k zastaveniu výroby a podobne) prepravované v režime jednotlivých vozňových zásielok. **(sch)**

PR wagons have priority

Continuously increasing customer focus, streamlining processes and improving services are the basic rules when handling tasks and requirements through the customer centre at ZSSK CARGO. Arrivals and departures of trains, prioritised sequencing of wagons and a lot of other information are available to the customer daily from 6:00 a.m. to 10:00 p.m. on the Customer Centre telephone numbers. Such monitoring of selected block trains and wagons in operation is under the control of employees at infoservis@zscargo.sk.

– **Customers have become accustomed to this service, and ZSSK CARGO is constantly working on the further improvement and digitalisation of the services provided,** – says Matúš Kandrik, the Customer Centre manager. A relatively new, but already tested service is the prioritised wagon sequencing application. This is a new functionality on the ISP customer portal. – T**he application makes it possible to define shipments in a prioritised sequence not only through the ISP customer portal, but also "manually" through the Customer Centre,** – informs Matúš Kandrik. Based on the customer's request, the centre searches for the shipment and then marks it as prioritised within the application. Once approved, prioritised wagons are highlighted in the wagon logbook with the "PR" symbol. These are primarily prioritised shipments (e.g. shipments where goods may be damaged or production may be stopped, etc.) transported as single wagonload shipments. **(sch)**

ZÁKAZNÍCKE CENTRUM

Pre našich registrovaných zákazníkov ponúkame okrem iného tieto služby:

- prednostné radenie zásielok (prednostné radenie prioritných zásielok prepravovaných v režime jednotlivých vozňových zásielok),
- ETD - predpokladaný odchod vozňov zo stanice odchodu, ETA - predpokladaný príchod vozňov do stanice príchodu a PPS, monitoring zásielok,
- sledovanie prístavby vozňov na nakládku podľa jednotlivých objednávok,
- monitoring a hlásenie meškaní vlakov vybraných prepráv,
- informácie o prepravných obmedzeniach, výlukách, zákazoch nakládky,
- informácie o miestnych pomeroch v staniciach,
- informácie o predpisových a tarifných ustanoveniach,
- cenové kalkulácie,
- informácie o pravidelných obsluhách vlečiek.

+421 55 229 5513
+421 55 229 5519
infoservis@zscargo.sk
Pon - Ned | 6:00 - 22:00

CUSTOMER CENTRE

For our registered customers we offer, among others, the following services:

- Priority sortation (Priority sortation of priority shipments transported in single wagonload mode),
- ETD - estimated departure of wagons from the departure station, ETA - estimated arrival of wagons at the arrival station and CBS, shipment monitoring,
- Tracking the arrival of wagons for loading according to individual orders,
- Monitoring and reporting of train delays for selected shipments,
- Information on transport restrictions, closures, loading bans,
- Information on local conditions in stations,
- Information on regulatory and tariff provisions,
- Price quotations,
- Information on regular siding services.

+421 55 229 5513
+421 55 229 5519
infoservis@zscargo.sk
Mon - Sun | 6:00 - 22:00

ZSSK CARGO

PREPRAVA KOVOV, UHLIA A ŽELEZNEJ RUDY
TRANSPORT OF METALS, COAL AND IRON ORE
Martina SURMÍKOVÁ
+421 903 220 231
surmikova.martina@zscargo.sk

PREPRAVA CHÉMIE, ROPNÝCH A NEŠPECIFIKOVANÝCH PRODUKTOV
TRANSPORT OF CHEMISTRY, PETROLEUM PRODUCTS AND NON-SPECIFIED
Zuzana KORUŠIAK VARGOVÁ
+421 910 782 538
vargova.zuzana@zscargo.sk

INTERMODÁLNA PREPRAVA
INTERMODAL TRANSPORT
Mário HANTÁK
+421 903 290 065
hantak.mario@zscargo.sk

PREPRAVA MIMORIADNYCH ZÁSIELOK
EXCEPTIONAL TRANSPORT
Attila KASSAI
+421 903 456 802
cargomz@zscargo.sk

PREPRAVA DREVA, STAVEBNÝCH MATERIÁLOV A POTRAVÍN
TRANSPORT OF TIMBER, BUILDING MATERIALS AND FOODSTUFFS
Jozef CENKÝ
+421 903 550 737
cenky.jozef@zscargo.sk

AUTOMOTIVE A PREPRAVA PRE ZAHRANIČNÉ FIRMY
AUTOMOTIVE AND TRANSPORT FOR FOREIGN COMPANIES
Marcel MINICH
+421 903 721 636
minich.marcel@zscargo.sk

Mikuláš SABÓ
+421 903 644 072
sabo.mikulas@zscargo.sk

REGIÓN BRATISLAVA
REGION BRATISLAVA
Mária CAGÁŇOVÁ
+421 911 540 033
caganova.maria@zscargo.sk

REGIÓN ŽILINA A ZVOLEN
REGION ŽILINA AND ZVOLEN
Ľuboš MIERNY
+421 903 597 472
mierny.lubos@zscargo.sk

REGIÓN KOŠICE
REGION KOŠICE
Renáta IHNÁTOVÁ
+421 903 721 626
ihnatova.renata@zscargo.sk

SLUŽBY ECM
ECM SERVICES
Radoslav HODOROVSKÝ
+421 911 761 005
ecm.wagon@zscargo.sk (vozne/wagons)
ecm.hdv@zscargo.sk (rušne/locomotives)

ÚDRŽBA A OPRAVY ŽELEZNIČNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL
MAINTENANCE AND REPAIRS OF ROLLING STOCK
Miloš SABO
+421 902 990 709
sabo.milos@zscargo.sk

PRENÁJOM VOZŇOV
RENTAL OF WAGONS
Michaela VAGAŠOVÁ
+421 904 594 713
vagasova.michaela@zscargo.sk

PRENÁJOM RUŠŇOV
RENTAL OF LOCOMOTIVES
Krátkodobý | Short-term
István SZŰRÖS
+421 903 560 550
szuros.istvan@zscargo.sk

Dlhodobý | Long-term
Miroslav BUC
+421 903 909 295
buc.miroslav@zscargo.sk

GENERÁLNE ZASTÚPENIE NA UKRAJINE
GENERAL REPRESENTATION IN UKRAINE
Jozef VIRBA
+380 954 786 565 (UA)
+421 903 561 253 (SK)
gzcargo.lviv@gmail.com

ZÁKAZNÍCKE CENTRUM
CUSTOMER CENTRE
+421 55 229 5513, +421 55 229 5519
infoservis@zscargo.sk
Pon (Mon) - Ned (Sun) | 6:00 - 22:00

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.
Tomášikova 28B | 821 01 Bratislava | Slovak Republic

@zsskcargo

zscargo.sk