

ZSSK CARGO

BUSINESS

022025



Čo stojí za poklesom prepráv naprieč Európou
What is behind the decline in shipments across Europe?

Spoločiteľ partner v prenájme nákladných vozňov
A reliable partner in wagon rental

Osem vetiev prečerpávacieho komplexu
Eight branches of the re-pumping facility



Vážení obchodní partneri,

situácia na trhu sa oproti minulému roku nezlepšila, naopak ešte zhoršila a bohužiaľ ani výhľad do roku 2026 nie je pozitívny. Sme svedkami dramatického poklesu výkonov v európskej železničnej nákladnej doprave, veľkí hráči ako držiteľia značných kapacít čelia problémom čo s nadbytkom koľajových vozidiel,

personálu, opravárenských a údržbárskych kapacít pri súčasnom poklese objemu prepráv. Našu spoločnosť nevynímajú. Za týchto podmienok sa len veľmi ťažko realizujú nové strategické projekty typu obnovy mobilného parku a potrebnej prekládkovej, resp. manipulačnej infraštruktúry. Napriek tomu naša spoločnosť pristúpila k realizácii aktualizovanej koncepcie obnovy parku, ktorá predpokladá príchod 10 nových viacsystémových lokomotív v nasledujúcom roku, pokračujeme v modernizácii dieselových rušňov radu 742 s cieľovým využitím hlavne v segmente jednotlivých vozňových zásielok a posunu. Na základe úspešnej výzvy CEF realizujeme projekt ETCS pre implementáciu tohto zabezpečovacieho systému na 23 lokomotív radu 363.

Iste ste postrehli, že Európska komisia schválila pre Slovensko v lete schému štátnej pomoci pre obnovu vozového parku. Vzhľadom na situáciu na trhu a podmienok čerpania výlučne zo zdrojov „Programu Slovensko“ očakávame ako realistický termín spustenia obnovy začiatok roka 2026. Keďže hovoríme o obnove a nie o dodatočnej kapacite, budeme sa musieť popasovať s výzvou redukcie časti súčasnej a zastaralej flotily.

V otázke perspektívneho širšieho využitia terminálu v Bratislave sa ZSSK CARGO takisto pohla o krok ďalej. Verím, že na jar budúceho roka bude využívať a operovať terminál v novom režime. S touto iniciatívou úzko súvisí aj naša ambícia preniknúť v prvom kroku na maďarský trh ako dopravca už etablovanou formou spoločného podniku pri hľadaní synergií s efektívnym využitím terminálu.

Čo sa týka terminálu TKD Dobrá, tam sme síce s naším projektom vo výzve CEF neuspeli, ale pripravujeme úpravu projektu a budeme hľadať aj iné zdroje, pri súčasnej úprave využitia terminálu s akcentom na takzvaný režim „dual use.“

Vážení obchodní partneri, napriek veľmi zlým časom sme odhodlaní urobiť všetko preto, aby sme si o rok mohli povedať, že nám spoločne svitne na lepšie časy. Verím, že sa nám to aj s vašou podporou podarí.

Jaroslav DANIŠKA
Predseda predstavenstva a generálny riaditeľ
Železničná spoločnosť Cargo Slovakia

Dear business partners,

The market situation has not improved compared to last year, on the contrary, it has worsened and unfortunately the outlook for 2026 is not positive either. We are witnessing a dramatic decline in the performance of European rail freight transport. Major players with significant capacity are facing issues relating to excess rolling stock, personnel, repair and maintenance capacity with a simultaneous decline in transport volumes.

Our company is no exception.

Under these conditions, it is very difficult to implement new strategic projects such as the renewal of the mobile fleet and the necessary reloading or handling infrastructure. Despite this, our company has started implementing an updated fleet renewal concept, which assumes the arrival of 10 new multi-system locomotives next year. We continue to modernize diesel locomotives of the 742 series with targeted use mainly in the single wagonload shipments and shunting. Based on the successful CEF call, we are implementing the ETCS project for the implementation of this security system on 23 locomotives of the 363 series.

You have probably noticed that the EC approved the state aid scheme for the renewal of the rolling stock in the summer. Given the market situation and the conditions for drawing exclusively from the resources of the „Program Slovakia“, we expect the beginning of 2026 as a realistic date for the start of the renewal. Since we are talking about renewal and not about additional capacity, we will have to deal with the challenge of reducing part of the current and outdated fleet.

We have also made progress in terms of the prospective wider use of the terminal in Bratislava. I believe that next spring, the terminal will be used and operated in a new mode. This initiative is closely related to our ambition to enter the Hungarian market as a carrier, initially in the form of an established joint venture, to seek synergies through the effective use of the terminal. Regarding the CTT Dobrá, although we were not successful with our project in the CEF call, we are preparing a project modification and will also look for sources other than CEF while simultaneously modifying the use of the terminal with an emphasis on the so-called „dual use“ mode.

Dear business partners, despite these very difficult times, we are determined to do everything so that in a year we can say that better times are ahead for us all. I am confident that, with your support, we will succeed.

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

V znamení stagnácie priemyslu a výluk infraštruktúry	4
Marked by industrial stagnation and infrastructure closures	5
Čo stojí za poklesom prepráv naprieč Európou	6
What is behind the decline in shipments across Europe?	7
Výluk je veľa a prebiehajú súbežne	8
Many traffic closures happening simultaneously	9
ZSSK CARGO – spoľahlivý partner aj v prenájme nákladných vozňov	10
ZSSK CARGO – a reliable partner also in wagon rental	11
Až 4 500 vozňov denne	12
Up to 4,500 wagons per day	13
Osem vetiev prečerpávacieho komplexu	14
Eight branches of the re-pumping facility	15
Udržanie systému jednotlivých vozňových zásielok považujeme za správne	16
We consider maintaining the system of single wagonload shipments the right thing	17
Efektívnejšia štruktúra pre kvalitnejšie služby údržby a opráv ŽKV	18
A more efficient structure for better rolling stock maintenance and repair services	19
Modernizácia dnes, pripravenosť na zajtrajšok	20
Modernisation today, readiness for tomorrow	21
5,7 milióna eur z európskych fondov na modernizáciu lokomotív	23
5.7 million euros from European funds for locomotive modernisation	23
Nové prepravy štrkopieskov na železnici	24
New gravel shipments by rail	

OBSAH CONTENTS

ZSSK CARGO BUSINESS 022025

V znamení stagnácie priemyslu a výluk infraštruktúry

ZSSK CARGO prepravila za prvý polrok 2025 o 9 percent menej tovarov ako minulý rok. Najvyšší pokles zaznamenala v komodite železná ruda, vyše 240 tisíc ton. V porovnaní s plánom klesali prepravy nielen v sektore hutníctva, ale tiež potravinárstva, petrochémie a stavebníctva. Výkony kopírujú klesajúci trend železničnej nákladnej dopravy takmer v celej EÚ. Navýšením existujúcich prepráv a získaním nových sa pritom spoločnosti podarilo prepád stlmiť. Na krízu v priemyselných odvetviach a jej vplyv na prepravy po železnici sme sa pýtali riaditeľa úseku obchodu Miroslava Ľuptáka.

Ako sa prejavuje kríza v európskom priemysle na železničných prepravách tovarov na Slovensku?

Naša krajina je súčasťou európskeho priestoru a pokles globálneho priemyslu má dopad aj na ZSSK CARGO. Všeobecný pokles spotrebného trhu znamená zníženie produkcie výrobkov, zníženie spotrebu vstupných surovín jednotlivých priemyselných odvetví. A nejde len o hutníctvo, ktorého výrobky sa využívajú v automotive, stavebníctve a podobne. Sú to aj ostatné odvetvia, napríklad drevospracujúci a petrochemický priemysel. Naša spoločnosť je v rámci trhu železničnej nákladnej dopravy SR historicky najviac naviazaná na sektor hutníctva, takže sa nás priamo dotýkajú znížené prepravy veľkých objemov ťažkých tovarov ako sú železná ruda, uhlie, šrot, produkcia kovov a iné. Samostatnou kategóriou sú prepravy uhlia ovplyvnené snahou o dekarbonizáciu priemyslu. Na prelome rokov 2023/2024 ukončili činnosť jediné dve tepelné elektrárne na Slovensku a ďalší významní spotrebitelia uhlie nahrádzajú ekologickejšími palivami.

Evergreen pri hodnotení prepráv po železnici je hutníctvo. EÚ už ohlásila balík opatrení, ktoré majú pomôcť tomuto sektoru pri výrobe ocele a konkurencieschopnosti voči mimoeurópskym dodávateľom produkcie. Neprídu, ako často, neskoro?

Hutníctvo ako jedno z kľúčových odvetví EÚ sa už dlhý čas borí s problémami vyplývajúcimi najmä z vysokých nákladov na energiu, nadmerných kapacít vo svete, rastu vývozu z Číny a silnejúcich obchodných prekážok na významných trhoch, napríklad v USA. Začiatkom jari Európska komisia predstavila akčný plán na podporu hutníctva a produkcie kovov, ktorého cieľom je urýchlenie dekarbonizácie a udržanie konkurencieschopnosti týchto odvetví. Sú to viaceré ochranné opatrenia. Zatiaľ ale viac ako štvrtina európskej spotreby ocele prúdi do Európy z iných krajín. A to je pre európske hutnícke podniky veľký problém.

ZSSK CARGO prijala ešte v závere minulého roka ozdravné opatrenia, ktoré postupne realizuje. Čo bolo ich podstatou a ostanú šetriace programy realitou aj v budúcom obchodnom roku?

Ozdravný plán je prierezový materiál zahŕňajúci všetky činnosti firmy. Skladá sa jednak z opatrení, ktoré sme schopní realizovať ihneď, respektíve v krátkodobom horizonte, ako napríklad optimalizácia procesov, odpredaj nepotrebného majetku a ďalšie. Potom sú tu opatrenia priebežného charakteru, ako napríklad posilnená akvizičná obchodná činnosť, ako aj opatrenia, ktoré majú dlhodobý charakter, ale ich realizácia sa musí začať čo najskôr, uvediem typicky udr-

žateľnosť parku koľajových vozidiel. Ozdravný plán pokrýva dlhšie časové obdobie presahujúce roky 2025 a 2026. V rámci akvizičnej činnosti sa nám v priebehu roka podarilo zastabilizovať mnohé prepravy, ale aj získať nové. Výsledkom je čiastočné stlmenie medziročného poklesu prepráv.

Spoločnosť musí napriek tomu hľadať cesty k rozvoju. Aké sú predstavy a plány ZSSK CARGO o potrebných a reálnych investíciách?

Naša spoločnosť je síce najväčším železničným nákladným dopravcom na Slovensku, no pôsobíme na plne liberalizovanom trhu a čelíme konkurencii nielen z radov železničnej dopravy, ale aj cestnej. Je preto samozrejmosťou, že musíme udržať svoju konkurencieschopnosť a neustále skvalitňovať služby poskytované zákazníkom. Ešte od dávnej minulosti tlačíme pred sebou investičný dlh, ktorý sa naakumuloval za ostatné desaťročia, a to najmä v oblasti parku rušňov a nákladných vozňov. Tu musíme reagovať na zmeny požiadaviek zákazníkov, technickej legislatívy, ako aj na potrebu investícií vynútených zmenou trakčnej napájacej sústavy. No investície sú potrebné v podstate vo všetkých oblastiach, či už ide o nehnuteľný majetok, digitalizáciu procesov, prípravu ľudských zdrojov a podobne. Najväčšie investície pôjdu do interoperabilných rušňov, viacúčelových vozňov a terminálov.

Situácia na slovenskej železničnej infraštruktúre sa v roku 2025 niesla v znamení výluk. ŽSR komunikovali, že tento stav bol spôsobený kombináciou zlého stavu infraštruktúry vplyvom dlhodobého investičného dlhu a potrebou časovo limitovaného čerpania finančných prostriedkov z CEF a Plánu obnovy. Ako sa s týmito obmedzeniami vysporiadala ZSSK CARGO?

Je pravdou, že tieto faktory sa spoločne stretli v roku 2025. Za celé obdobie od vzniku ZSSK CARGO si nepamätám, že by sa v jednom roku realizovalo toľko veľkých výlukových prác obmedzujúcich dopravu a často aj súběžných. V našej spoločnosti intenzívne komunikujeme so ŽSR a zákazníkmi, aby sme negatívne vplyvy čo najviac eliminovali. Nie vždy je to však možné. Ak už nie je možné obmedzenie dopravy presunúť na iný vhodnejší termín alebo ho prerušovať, snažíme sa našim zákazníkom s časovým predstihom ponúknuť inú alternatívu vozby. A áno, v drvivej väčšine je to vynútené drahšia alternatíva po odklonenej, dlhšej a technologicky náročnejšej trase.



Podobná situácia by podľa mojich informácií mala trvať do polovice budúceho roka. Pozitívne vnímam aspoň to, že takýto rozsah výluk je realizovaný v období útlmu hospodárstva. Verím, že keď stúpnu

požiadavky na prepravy, už budeme môcť jazdiť po prirodzených a aj kvalitnejších trasách.

Ďakujem za rozhovor.

Ladislav JANDOŠEK

Marked by industrial stagnation and infrastructure closures

ZSSK CARGO transported 9 per cent less goods in the first half of 2025 than last year. The largest decline of over 240,000 tonnes was recorded in the commodity iron ore. Compared to the plan, transport volumes declined not only in the metallurgical sector, but also in the food, petrochemical, and construction industries. The transport volumes reflect the downward trend in rail freight across almost the entire EU. By increasing the existing shipments and acquiring new ones, the company managed to mitigate the decline. We have interviewed Miroslav Lupták, the Trade Division Director, about the crisis in industrial sectors and its impact on rail freight.

How is the crisis in European industry affecting rail freight in Slovakia?

Our country is part of the European area, and the decline in global industry also has an impact on ZSSK CARGO. The general decline in the consumer market means reduced production of goods and reduced consumption of raw materials by individual industrial sectors. And it's not just about metallurgy, whose products are used in the automotive and construction industries, and the like. These also include other sectors, such as the wood processing and petrochemical industries. Within the Slovak rail freight market, our company has historically been most closely linked to the metallurgical sector, so we are directly affected by the decline in the transport of large volumes of heavy goods such as iron ore, coal, scrap metal, metal products, and others. Coal transport, influenced by the efforts to decarbonise industry, is a separate category. At the turn of 2023/2024, the only two thermal power plants in Slovakia ceased operations and other major consumers replaced coal with more environmentally friendly fuels.

A classic issue in the evaluation of rail freight transport is metallurgy. The EU has already announced a package of measures to help this sector in steel production and competitiveness against non-European suppliers. Won't they arrive late, as they often do?

Metallurgy, as one of the key industries within the EU, has long been struggling with problems arising mainly from high energy costs, global overcapacity, growth in exports from China, and increasing trade barriers in important markets such as the US. In the early spring, the European Commission presented an action plan to support the steel and metal production industries, with the aim of accelerating decarbonisation and maintaining the competitiveness of the industries. These are several protective measures. However, more than a quarter of European steel consumption still comes from other countries. And that is a big problem for European steel companies.

At the end of last year, ZSSK CARGO adopted recovery measures, which it is gradually implementing. What was their essence, and will austerity programmes remain a reality in the coming fiscal year?

The recovery plan is a cross-sectional document covering all of the company's activities. It consists of measures we are able to implement immediately or in the short term, such as process optimisation, disposals of unnecessary assets, etc. Then there are measures of an ongoing nature, such as enhanced acquisition and commercial activities, as well as measures that are long-term in nature but must be implemented as soon as possible, such as the sustainability of the rolling stock fleet. The recovery plan covers a longer period extending beyond 2025 and 2026. As part of our acquisition activities, we managed to stabilise many shipments during the year, as well as acquire new ones. The result is a partial slowdown in the year-over-year decline in transport volumes.

Nevertheless, the company must seek ways to develop. What are ZSSK CARGO's ideas and plans regarding necessary and real investments?

Of course that we must maintain our competitiveness and continuously improve the services we provide to our customers. Since the distant past, we have been pushing ahead with investment debt that has accumulated over recent decades, particularly as regards locomotives and wagons. Here, we must respond to changes in customer requirements, technical legislation and the need for investments necessitated by changes in the traction power supply system. However, investments are needed in virtually all areas, whether it be real estate, process digitalisation, human resources development, etc. The largest investments will go towards interoperable locomotives, multi-purpose wagons and terminals.

The situation on Slovak railway infrastructure in 2025 has been marked by traffic closures. ŽSR communicated that this situation was caused by a combination of poor infrastructure due to long-term investment debt and the need for time-limited drawdown of funds from the CEF and the Recovery Plan. How did ZSSK CARGO deal with these limitations?

It is true that these factors have come together this year. Since ZSSK CARGO was established, I cannot remember a single year in which so many major traffic closure works restricting transport were carried out, and often concurrently. Our company communicates intensively with ŽSR and customers in order to eliminate negative impacts as much as possible. However, this is not always possible. If it is impossible to reschedule the traffic closures to a more suitable date or to interrupt them, we try to offer our customers an alternative transport option in advance. And yes, in the vast majority of cases, it is a necessarily more expensive alternative involving a longer and technologically more demanding route. According to my information, this situation should continue until the middle of next year. At least I see it positively that such a large number of traffic closures are taking place during an economic downturn. I believe that when transport demand increases, we will be able to drive on natural and higher-quality routes.

Thank you for the interview.

Ladislav JANDOŠEK



Čo stojí za poklesom prepráv naprieč Európou

Server RailFreight nedávno upozornil na dáta o vývoji železničnej nákladnej prepravy v EÚ za ostatných dvadsať rokov. Dáta ukazujú, že podiel železnice sa podarilo zvýšiť len v šiestich krajinách – Holandsku, Nemecku, Taliansku, Chorvátsku, Portugalsku a Švajčiarsku. Celkovo trhový podiel železnice klesol od roku 2005 z 18,5 % na 16,9 %. Slovensko patrí medzi krajiny, kde prišlo k najvyššiemu poklesu podielu železničnej nákladnej prepravy. Na čo tieto údaje poukazujú? Ostali plány EÚ zvýšiť prepravy tovaru po železnici na úkor cestnej dopravy len pekným plánom na papieri?

Všeobecne môžeme povedať, že v ostatných rokoch v únii cestná doprava rastie a železničná klesá. Vývoj železničnej nákladnej dopravy sa dá sledovať viacerými ukazovateľmi, podiel jednotlivých druhov závisí aj od metodiky vykazovania vstupných údajov. Ak sa napríklad pozrieme na údaje EUROSTAT v oblasti prepravených ton železničnou dopravou, tak v roku 2024 zaznamenali medziročný nárast len Rakúsko, Francúzsko a Chorvátsko. V porovnaní rokov 2023 voči 2022 klesli objemy prepraveného tovaru v podstate vo všetkých európskych krajinách. - **Je to dôsledok najmä vývoja ekonomík nielen v jednotlivých štátoch, ale tento trend treba vnímať globálne. Pokles podielu železnice ako módu dopravy je citlivou témou a určite nesvedčí o úspechu plánov EÚ a väčšiny jej členských štátov, práve naopak**, - hodnotí riaditeľ úseku obchodu Miroslav Lupták.

Mix faktorov

Pozrime sa bližšie na situáciu v železničnej nákladnej preprave v iných európskych krajinách. Výsledky a všeobecná stagnácia nenaviedajú, že by v niektorých segmentoch bol priestor na rast či expanziu. V posledných rokoch ukončili alebo výrazne obmedzili svoju činnosť viacerí významní priemyselní hráči. Dôvody boli rôzne. Či už vysoké ceny energií v Európe, stále prebiehajúci vojenský konflikt na Ukrajine, hrozba obchodnej vojny s USA a dodatočne

clá, ako aj samotná dekarbonizácia, respektíve Green Deal. Tento mix faktorov sa musel prirodzene premietnuť do poklesu objemu prepravy, žiaľ najmä železničnej, región strednej Európy nevyvíja. - **Dnes prakticky rastie len intermodálna preprava. Susedné železničné podniky avizujú medziročný pokles prepráv rádovo 10 až 20 percent. V prípade ZSSK CARGO očakávame, že to bude tesne nad desiatimi percentami**, - uviedol odhad M. Lupták.

Drahá elektrina

V súvislosti s krízou priemyslu sa skloňujú ako dôvod najmä drahé energie v Európe, kríza však vždy býva dôsledkom celého komplexu príčin. Železničná nákladná doprava využíva hlavne trakčnú elektrickú energiu (TEE), ktorá predstavuje významnú časť jej nákladov. - **Extrémne cenové výkyvy tejto komodity nielen finančne zatažujú železničných nákladných dopravcov, ale komplikujú aj obchodný styk medzi dopravcami a zákazníkmi, ako aj medzi zákazníkmi a ich obchodnými partnermi. Slovenský správca železničnej infraštruktúry ŽSR nedokáže pre dopravcov nakúpiť na trhu túto komoditu za fixné ceny. Na druhej strane, naši zákazníci by privítali fixnú cenu prepravy aspoň na rok. V situácii, keď prepravujeme každý mesiac za iné ceny TEE, by sme museli buď stanoviť ceny s výraznou „vatou“ a byť nekonkurencieschopný na trhu, alebo ísť do neakceptovateľného rizika**, - približuje známu problematiku obchodný riaditeľ ZSSK CARGO. Netreba vari zdôrazňovať ešte ďalšiu súvislosť, a to, že ťažký, energeticky náročný priemysel je od nepamäti spätý so železnicou, dá sa povedať, že tieto dva systémy fungujú v symbióze. Ak padá priemysel, ťahá nadol aj železničnú nákladnú dopravu – jednoducho povedané, nie je čo voziť.

Green Deal

Pri tejto téme treba navyše spomenúť, že príčinou drahej elektriny, ktorá je kľúčovým médiom pre železnicu, sú do istej miery emisné povolenky. Európska zelená dohoda – Green Deal – schválená v roku 2020 je plánom EÚ na dosiahnutie klimatickej neutrality v roku 2050. Zahŕňa, samozrejme, aj oblasť dopravy, pričom má

podporovať železničnú dopravu ako ekologický mód. Avšak strmý nárast cien TEE, ku ktorému v ostatných rokoch prišlo aj z dôvodu zavedenia emisných povoleniek, výrazne zvyšuje náklady paradoxne práve železničným dopravcom. Konkurovať cestnej doprave je stále ťažšie a ťažšie. A potom je tu vyššie spomenutý fakt, že samotné vysoké ceny energií a drahé emisné povolenky sa premietajú do cien vstupov zákazníkov, najmä tých energeticky náročných. Ak sú ich výrobky v porovnaní s mimoeurópskymi výrobcami menej konkurenčné, nedokážu ich predať, a teda klesá výroba a aj dopyt po preprave.

What is behind the decline in shipments across Europe?

The RailFreight server has recently highlighted data on the development of rail freight in the EU over the last twenty years. The data shows that the share of rail freight has increased in only six countries: the Netherlands, Germany, Italy, Croatia, Portugal, and Switzerland. Overall, the market share of rail freight has fallen from 18.5% in 2005 to 16.9%. Slovakia is one of the countries that have seen the sharpest decline in the share of rail freight. What does this data show? Are the EU's plans to increase rail freight at the expense of road transport just a nice plan on paper?

In general, we can say that in recent years, road transport has been growing in the EU, while rail freight has been declining. The development of rail freight can be monitored using several indicators, with the share of individual modes of transport also depending on the methodology used to report input data. For example, if we look at EUROSTAT data on the tonnes of goods transported by rail, only Austria, France, and Croatia recorded year-on-year growth in 2024. Compared to 2022, the volume of goods transported fell in virtually all European countries in 2023. - **This is mainly a consequence of economic developments not only in individual countries, but this trend must be viewed globally. The decline in the share of rail as a mode of transport is a sensitive issue and certainly does not reflect well on the success of the plans of the EU and most of its member states; quite the contrary,** - says Miroslav Lupták, the Trade Division Director.

A mix of factors

Let's take a closer look at the situation in rail freight in other European countries. The results and general stagnation do not suggest that there is room for growth or expansion in certain segments. In recent years, several major industrial players have ceased or significantly reduced their activities. The reasons were different. Whether it's high energy prices in Europe, the ongoing military conflict in Ukraine, the threat of a trade war with the US and additional tariffs, decarbonisation or more precisely the Green Deal itself. This mix of factors naturally led to a decline in transport volumes, unfortunately mainly in rail freight, with Central Europe being no exception. - **Today, intermodal transport is practically the only mode of transport that is growing. Neighbouring railway companies are reporting a year-on-year rail freight decline of 10**

Takto sa uzatvára kruh, alebo lepšie povedané špirála poklesu. Ak sa má následnosť opísaných príčin prerušiť, je potrebné ich refazec v niektorom z bodov rozpojiť. Zatiaľ však nevidno politickú odvahu ani motiváciu tvrdšie zasiahnuť. Bremeno, žiaľ, ostáva na pleciach dopravcov, čo nezlepšuje vyhliadky železničného sektora do blízkej budúcnosti.

(S11)

Foto: Samuel GÁBORÍK

to 20 per cent. In the case of ZSSK CARGO, we expect it to be just over ten per cent, - says Mr Lupták.

Expensive electricity

In connection with the industry crisis, expensive energy in Europe is often cited as the main reason, but the crisis is always the result of a whole complex of causes. Rail freight mainly uses traction electricity (TEE), which accounts for a significant portion of the costs. - **Extreme fluctuations in the price of this commodity not only place a financial burden on rail freight carriers, but also complicate business relations between carriers and customers, as well as between customers and their business partners. The Slovak rail infrastructure manager ŽSR is unable to purchase this commodity on the market at fixed prices for carriers. On the other hand, our customers would welcome fixed transport prices for at least a year. In a situation where we transport goods at different traction electricity prices every month, we would have either to set prices with a significant „margin“ and be uncompetitive on the market or to take unacceptable risks,** - explains the ZSSK CARGO trade division director, describing the well-known problem.

There is no need to emphasise another fact, namely that heavy, energy-intensive industry has been linked to rail freight since time immemorial; it can be said that these two systems function in symbiosis. When industry declines, rail freight also declines – simply put, there is nothing to transport.

Green Deal

In this respect, it should also be mentioned that emission allowances are, to a certain extent, the cause of expensive electricity, which is a key medium for rail freight. The European Green Deal, adopted in 2020, is the EU's plan to achieve climate neutrality by 2050. This naturally includes the transport sector, with a view to promoting rail transport as an environmentally friendly mode of transport. However, the sharp increase in TEE prices in recent years, partly due to the introduction of emission allowances, is paradoxically significantly increasing costs for rail operators. Competing with road transport is becoming increasingly difficult. And then there is the aforementioned fact that high energy prices and expensive emission allowances are reflected in input prices for customers, especially for those regarded as energy-intensive. If their products are less competitive than those of non-European manufacturers, they cannot sell them, and thus production and demand for transport decline.

This closes the circle, or rather the spiral of decline. If the sequence of the causes described is to be interrupted, it is necessary to break the chain at one of the points. However, there is currently no sign of political courage or motivation to take tougher action. Unfortunately, the burden remains on the shoulders of carriers, which does not improve the outlook for the rail sector in the near future.

(S11)





Výluk je veľa a prebiehajú súbežne

Na Slovensku momentálne asi nie je región, kde by neprebíhali rozsiahle modernizácie či rekonštrukcie železničnej infraštruktúry. Od východu, kde sa elektrifikuje trať Bánovce nad Ondavou – Humenné, cez modernizáciu žilinského uzla, rozsiahle výluky v okolí Levíc až po bratislavský región. Súbeh veľkých výlukových prác, ktoré obmedzujú dopravu, je spôsobený akútnou potrebou čerpania financií z fondu CEF, resp. Plánu obnovy zo strany správcu infraštruktúry ŽSR. Na jednej strane je rozbehnutie investícií do obnovy tratí pozitívna informácia, na druhej strane sú nároky na koordináciu dopravy a preprav tovarov oveľa náročnejšie.

ZSSK CARGO sa snaží zmierňovať dopady obmedzení na zákazníkov, manažment si uvedomuje, že komplikácie môžu viesť k strate partnerov a presmerovaniu tovarových tokov z koľajníc na cesty. Preto jednak komunikuje so ŽSR, aby v predstihu informovala zákazníkov o obmedzeniach a takisto ponúka alternatívy vozby či zabezpečuje v určitých fázach prerušenie výluk a prepravu aspoň istého počtu vlakov. Situácia si vyžaduje veľa operatívny - je nevyhnutné sledovať jednotlivé etapy a na ich základe koordinovať prevádzkovú situáciu. To si vyžaduje prispôbovať technologické postupy, aby boli prepravy podľa možností plynulé.

188 kilometrov namiesto štrnástich

Typickým príkladom je vlečka Letiska M. R. Štefánika v Bratislave, ktorej prípojovou stanicou sú Podunajské Biskupice. Ide o prioritného zákazníka, pre ktorého ZSSK CARGO zabezpečuje dodávky pohonných hmôt. Aj napriek rozsiahlym výlukám a obmedzeniam v doprave v oblasti sa podarilo nájsť riešenie pre zabezpečenie pravidelných dodávok zásielok pre letisko. Spoločnosť pristúpila doslova k neštandardným riešeniam. Napríklad v období od 5. do 15. augusta, počas ktorého bol úsek Bratislava – Podunajské Biskupice úplne neprejazdný, musela kompletne preorganizovať technológiu prepravy a zabezpečiť prepravu obchádzkovou trasou cez Komárno. Táto obchádzková trasa je dlhá 188 kilometrov, pričom pôvodná má len 14 kilometrov.

Pritom bolo potrebné prehodnotiť cenu, prispôbiť technológiu a zabezpečiť prepravu vlakovú a rušňovú čatu do vlečky letiska v Podunajských Biskupiciach.

Ničkoľajky v Bratislave

Keď už spomíname bratislavský uzol, dochádza tu v rôznych časových intervaloch v rôznych dňoch k úplnej nepriepustnosti trate, takzvané ničkoľajky v úseku Bratislava ÚNS – Bratislava Nové Mesto. Tento stav výrazne ovplyvňuje aj prevádzku PPS Bratislava – Petržalka. Dlhodobu prebiehajú tiež výluky z dôvodu výstavby koridoru na trati Bratislava – Kúty. Tieto výluky ovplyvňujú činnosti pri obsluhu vlečky Danucem v Rohožníku, pričom prevádzka musí na každodennej báze hľadať riešenia a prispôbovať sa prevádzkovej situácii. Na odstavenie záťaže z Rohožníka a pre Rohožník sa využívala doteraz stanicu Zohor, avšak z dôvodu výluky koľají momentálne ani túto stanicu nie je možné využívať. Záťaž sa teda sústreďuje v stanici Devínska Nová Ves. Táto situácia má pretrvávajúť až do decembra 2025.

Komplikovaná vozba dreva

A na dokreslenie situácie sa hodí ešte jeden príklad, ktorý nepatrí do širšieho regiónu Bratislavy. Ide o stanicu Veľké Kozmálovce, kde sa pravidelne nakladajú ucelené vlaky drevom vo vlečke Lesov SR a smerujú do stanice Lisková na Liptove. V oblasti Levíc sa začali výluky koncom mája a výrazne ovplyvnili nakládku. Počas trvania výluk je vydaný zákaz nakládky pre Levice, Veľké Kozmálovce a ďalšie tarifné body v tejto oblasti. Preto prevádzkové zložky ZSSK CARGO sledujú jednotlivé etapy výluk a prispôbujú možnosti nakládky. V druhej polovici júla bola napríklad vo Veľkých Kozmálovciach možná nakládka, čo zákazník využil na nakládku 10 ucelených vlakov s drevom po 40 vozňov. Tak ako v prípadoch uvedených vyššie bolo potrebné koordinovať pristavovanie prázdnych vozňov a následne odsun ložených súprav tak, aby boli prepravy plynulé. Hoci vzhľadom na výluky v oblasti boli kapacitné možnosti staníc obmedzené, čo situáciu podstatne komplikovalo.

Ladislav JANDOŠEK
Foto: Miloš KOŠTRNA

Many traffic closures happening simultaneously

Currently, there is probably no region in Slovakia where extensive modernisation or reconstruction of rail infrastructure is not taking place. From the east, where the Bánovce nad Ondavou – Humenné railway line is being electrified, through the modernisation of the Žilina traffic hub, extensive traffic closures near the town of Levice, to the Bratislava region. The concurrence of major closure works restricting transport is caused by the urgent need to draw funds from the CEF fund or the Recovery Plan on the part of the infrastructure manager ŽSR. On the one hand, the launch of investments in the modernisation of railway lines is positive news, but on the other hand, the demands on the coordination of the transport of goods are much more challenging.

ZSSK CARGO seeks to mitigate the impact of restrictions on customers, and the management is aware that complications could lead to the loss of partners and the redirection of goods flows from rail to road. Therefore, it communicates with ŽSR in advance to inform customers about restrictions, as well as offers alternative transport routes or ensures that, at certain stages, some traffic closures are interrupted and at least a certain number of trains are running. The situation requires a lot of operational flexibility – it is essential to monitor the individual stages and coordinate the operational situation on that basis. This requires adapting technological processes to ensure that transport runs as smoothly as possible.

188 kilometres instead of fourteen

A typical example is the M. R. Štefánik Airport railway siding in Bratislava, which connects to the Podunajské Biskupice station. This is a priority customer for whom ZSSK CARGO provides fuel supplies. Despite extensive traffic closures and restrictions in the area, a solution was found to ensure regular supplies to the airport. The company literally resorted to non-standard solutions. For example, between 5 and 15 August, when the Bratislava – Podunajské Biskupice section was completely impassable, it had to completely reorganise its transport technology and arrange for transport via a detour through Komárno. This detour route is 188 kilometres long, while the original one is only 14 kilometres long.

It was necessary to reassess the price, adapt the technology, and ensure the transfer of the train and locomotive crew to the airport siding in Podunajské Biskupice.

Dead-end tracks in Bratislava

Speaking of the Bratislava junction, the line becomes completely impassable, known as a dead end, in the section between the Bratislava ÚNS (Bratislava central freight station) and Bratislava Nové Mesto at various time intervals on different days. This situation also significantly affects the operation of the border crossing station Bratislava-Petržalka. There are also long-term closures due to the construction of the Bratislava – Kúty line corridor. These closures affect operations at the Danucem siding in Rohožník, requiring daily solutions and adjustments to the operational situation. Until now, the Zohor station has been used to unload cargo transported from or to Rohožník, but due to track closures, this station is currently unavailable. Loads are therefore concentrated at the Devínska Nová Ves station. This situation is expected to continue until December 2025.

Complicated timber transport

To illustrate the situation, here is another example that, however, does not relate to the wider Bratislava region. It concerns the Veľké Kozmálovce station, where block trains are regularly loaded with timber on the Lesy SR siding and headed to the Lisková station in the Liptov region. In the Levice area, closures began at the end of May and significantly affected loading. During the closures, a loading ban has been issued for Levice, Veľké Kozmálovce, and other tariff points in this area. Therefore, ZSSK CARGO's operational units monitor the individual stages of closures and adjust loading options accordingly. In the second half of July, for example, loading was possible in Veľké Kozmálovce, which the customer used to load 10 block trains with timber, each consisting of 40 wagons. As in the cases mentioned above, it was necessary to coordinate the arrival of empty wagons and the subsequent departure of loaded trains to ensure smooth transport. However, due to closures in the area, the capacity of the stations was limited, which significantly complicated the situation.

Ladislav JANDOŠEK



ZSSK CARGO – spoľahlivý partner aj v prenájme nákladných vozňov

Či už ide o pravidelnú prepravu tovaru alebo jednorazovú zákazku, vlastniť nákladné vozne nie je vždy najefektívnejšie riešenie. Prenájom umožní získať presne tie vozne, ktoré aktuálne potrebujete - bez vysokých počiatkových nákladov, dlhodobých záväzkov či starostí s údržbou. ZSSK CARGO ponúka široké portfólio nákladných vozňov, od vozňov na sypké substráty cez cisterny, plošinové a kontajnerové riešenia až po špeciálne vozne na prepravu zvitkov, či moderné zakryté vozne. Vďaka flexibilným podmienkam prenájmu a technickej podpore spoločnosť zabezpečí, aby preprava zákazníka prebehla spoľahlivo, bezpečne a bez akéhokoľvek zdržania.

V čase, keď je železničná preprava vystavená mnohým výzvam - od kolísavých objemov tovaru cez rastúce náklady až po silný konkurenčný tlak zo strany cestnej dopravy, je prenájom nákladných vozňov jedným z kľúčových nástrojov, ako sa flexibilne prispôbiť trhu. - **Hoci prenájom nepatrí medzi hlavné činnosti ZSSK CARGO, stáva sa stabilnou a neoddeliteľnou súčasťou nášho podnikania a to najmä vďaka efektívnemu využívaniu voľnej kapacity, ktorú máme k dispozícii,** - uviedol Peter Ordoš, riaditeľ sekcie riadenia obchodno - prevádzkových činností a dodal, že v auguste tohto roka mala firma evidovaných 1 059 prenajatých vozňov, z toho 708 vysokostenných, 319 nízkostenných, 21 zakrytých a 11 cisternových. Aj tieto údaje ukazujú, že prenájom nie je okrajová činnosť, ale dôležitý nástroj na vyrovnanie kapacitných výkyvov a zároveň dôležitý zdroj príjmu pre spoločnosť.

- **Prenájom vozňov umožňuje rýchlo reagovať na požiadavky trhu a zákazníkov. Často ide o krátkodobé potreby, kde je rýchlosť dodania a technická spoľahlivosť rozhodujúca. Vďaka tomu, že máme rozmanitý vozňový park, vieme ponúknuť riešenia „na mieru“ v primeranej kvalite, cene a čase,** - doplnil informácie riaditeľ sekcie. Zákazník tak získa prístup k vozňom bez nutnosti investovať do ich nákupu či údržby, pričom všetky technické a legislatívne náležitosti zabezpečí ZSSK CARGO. Takýto prístup je výhodný pre obe strany. Zákazník získava riešenie a spoločnosť zmysluplne využíva dostupné kapacity.

O tom, ako to s požiadavkami na prenájom chodí v praxi, nám prezradila Michaela Vagašová, manažérka nasadenia a prenájmu vozňov. - **Každý zákazník má inú predstavu a požiadavku. Niektoré potrebujú vozne okamžite a nemôžu čakať na detailne vyriešenie drobných technických nedostatkov. Iný má špecifické požiadavky na technický stav alebo typ vozňa a požaduje vozeň v „top“ kvalite. Najväčšou výzvou je preto zosúladiť konkrétne požiadavky s našimi aktuálnymi možnosťami. Práve tu sa ukazuje sila našich tímov, ktoré dokážu flexibilne reagovať a nájsť vhodné riešenie aj v zložitých situáciách,** - konštatovala Michaela Vagašová. A jedným dychom dodala, že rovnako dôležitá je aj údržba a technická pripravenosť vozňov. Prenájom nie je len o poskytnutí vozňa, ale je to záväzok zabezpečiť jeho bezpečné a spoľahlivé nasadenie do prevádzky a často aj s GPS dohľadom.

Hneď po obdržaní objednávky od zákazníka sa spúšťa reťaz činností, do ktorých je zapojených veľa ľudí. - **Nie je to tak, že podpíšeme zmluvu a vozeň je k dispozícii. Najskôr je potrebné overiť, aký typ vozňov zákazník potrebuje, v akom množstve a kedy. Potom sa hľadá vhodná kapacita v našom parku a začne sa príprava. Či už ide o technickú kontrolu, opravy, alebo celkové posúdenie vozňa podľa**

normiem ECM či RID. Do toho vstupujú vozmajstri, opravári, dispečeri, disponenti, supervízori, kvalitatári a aj samotný správca infraštruktúry. Jednoducho veľa odborníkov, bez ktorých by sa žiadny prenájom nedal uskutočniť, - vysvetľuje aspoň stručne náročný proces manažérka prenájmov. - **A keďže našou víziou je udržať a posilňovať prenájom vozňov, tak sa zameriavame na ich vylepšenia. Také, ktoré urýchlia vybavovanie požiadaviek a tu je namieste spomenúť dôležitosť digitalizácie procesov,** - zdôraznila M. Vagašová.

Aj preto sú všetky dôležité dokumenty k prenájomu v digitálnej podobe na webovej stránke firmy v sekcii Služby – Prenájom nákladných vozňov, kde si okrem elektronickej objednávky, cenovej kalkulácie, zmlúv a ďalších potrebných dokumentov nájde zákazník aj katalóg nákladných vozňov. Pri tejto službe je dôležité dbať na budovanie dlhodobých partnerstiev, ktoré zabezpečujú stabilitu. - **Očakávame, že význam prenájmu bude v ďalších rokoch narastať. Preprava po železnici je ekologická, efektívna a udržateľná, no pre zákazníkov je stále dôležitejšia finančná flexibilita a možnosť reagovať na sezónne či nárazové potreby,** - skonštatoval riaditeľ sekcie riadenia obchodno - prevádzkových činností. - **Zákazník je pre nás vždy na prvom mieste. Vieme, že spoľahlivý servis, otvorená komunikácia a snaha vyjsť v ústrety sú dôvody, prečo sa naši partneri na nás opakovane obracujú a niekedy sa aj krátkodobý prenájom zmení na dlhodobú spoluprácu,** - zdôraznil postoj k zákazníkovi Peter Ordoš. (sch)

Ak zvažujete prenájom vozňov, neváhajte nás osloviť. Náš odborný tím vám rád pripraví ponuku podľa vašich potrieb a vy sa môžete naplno venovať svojmu biznisu.

Kontakt: Michaela Vagašová, mobil: +421 904 594 713, e-mail: vagasova.michaela@zscargo.sk



ZSSK CARGO – a reliable partner also in wagon rental

Whether it's regular transport of goods or a one-off shipping order, owning wagons is not always the most efficient solution. Rental allows you to get exactly the wagons you need right now – without high initial costs, long-term commitments, or maintenance worries. ZSSK CARGO offers a wide portfolio of wagons, including those for bulk materials, tanks, platform and container wagons, as well as special wagons for transporting coils, and modern covered wagons. Thanks to flexible rental conditions and technical support, the company ensures that a customer's goods are transported in a reliable and safe manner and without any delays.

At a time when rail freight is facing many challenges – from fluctuating cargo volumes and rising costs to strong competitive pressure from road transport – wagon rental is one of the key tools for adapting flexibly to the market. – **Although wagon rental is not encompassed in ZSSK CARGO's core activities, it is becoming a stable and integral part of our business, mainly thanks to the effective use of the spare capacity we have available,** – said Peter Ordoš, the Director of the Business and Operations Activities Management Section, adding that in August this year, the company had 1,059 rented wagons on its books, of which 708 were high-sided, 319 low-sided, 21 covered, and 11 tank wagons. These figures also show that wagon rental is not a marginal activity, but an important tool for balancing capacity fluctuations and, at the same time, an important source of income for the company. – **Wagon rental allows us to respond quickly to market and customer demands. These are often short-term needs, where**

promptness of delivery and technical reliability are crucial. Thanks to our diverse fleet of wagons, we can offer tailor-made solutions of appropriate quality, price, and timing, – added the section director.

This gives the customer access to wagons without having to invest in their purchase or maintenance, with ZSSK CARGO taking care of all technical and legislative requirements. This approach is beneficial for both parties. The customer gets a solution and the company makes meaningful use of available capacity.

Michaela Vagašová, the wagon deployment and rental manager, told us how rental requirements work in practice. – **Every customer has different ideas and requirements. Some customers need the wagons immediately and cannot wait for minor technical issues to be resolved in detail. Other have specific requirements for the technical condition or type of wagons and demand top-quality wagons. The biggest challenge is therefore to reconcile specific requirements with our current capacity. This is where the strength of our teams comes into play, as they are able to respond flexibly and find suitable solutions even in difficult situations,** – reveals Michaela Vagašová. She adds in the same breath that maintenance and technical readiness of the wagons are equally important. Rental is not just about providing a wagon, but also a commitment to ensure its safe and reliable deployment, often with GPS monitoring.

As soon as an order is received from a customer, a chain of activities involving many people is set in motion. – **It's not like we sign a contract and the wagon is available. First, it is necessary to verify what type of wagons the customer needs, in what quantity, and when. Then we look for a suitable capacity in our fleet and start preparations. Whether it's a technical inspection, repairs, or an overall assessment of the wagon according to ECM or RID standards. This involves wagon masters, repairers, dispatchers, supervisors, quality controllers, and even the infrastructure manager himself. Simply put, there are many professionals without whom no rental could take place,** – explains the rental manager, briefly summarising the demanding process.

With this service, it is important to focus on building long-term partnerships that ensure stability. – **We expect the importance of rental to grow in the coming years. Rail freight is environmentally friendly, efficient, and sustainable, but financial flexibility and the ability to respond to seasonal or sudden needs are becoming increasingly important to customers,** said Peter Ordoš, the Director of the Business and Operations Activities Management Section. (sch)

If you are considering renting wagons, please do not hesitate to contact us. Our professional team will be happy to prepare an offer tailored to your needs, allowing you to focus fully on your business.

Contact: Michaela Vagašová, mobile: +421 904 594 713, e-mail: vagasova.michaela@zscargo.sk



Až 4 500 vozňov denne

Železničná zriaďovacia stanica Bratislava východ zohráva už od konca 19. storočia kľúčovú úlohu v systéme nákladnej železničnej dopravy na Slovensku. Jej vznik a postupný rozvoj sú úzko späté s vývojom železničného uzla v Bratislave, ktorý dodnes patrí medzi najvýznamnejšie v krajine.

História stanice Bratislava východ sa začala písať v roku 1883, keď na spojke Rača – Vajnory vzniklo bratislavské zriaďovacie nádražie. Jeho zriadenie bolo dôsledkom prepojenia Považskej železnice s traťou Viedeň – Budapešť v roku 1874, ktoré zvýšilo objem prepravovaného tovaru. Spočiatku stanica slúžila najmä na triedenie nákladných vozňov medzi jednotlivými traťovými smermi a bratislavskými stanicami.

Rozvoj stanice v 20. storočí

V období po druhej svetovej vojne už pôvodná stanica nepostačovala narastajúcim požiadavkám nákladnej dopravy. Preto v rokoch 1963 až 1969 prešla rozsiahlou prestavbou. Vybudovalo sa nové spádovisko, moderná smerová skupina s 28 koľajami a odchodová skupina „sever“ so štyrmi koľajami. Druhá etapa výstavby v rokoch 1974 až 1980 priniesla ďalší výrazný nárast kapacity stanice.

Vznikla odchodová skupina „juh“ s 10 koľajami a smerová skupina sa rozšírila na celkových 37 koľají.

V roku 1980 bolo spádovisko stanice automatizované systémom GTSS (GAC – ARS), ktorý je dodnes jediným automatizovaným spádoviskom v sieti ŽSR. Vďaka tomu je maximálna denná kapacita stanice až 4 500 vozňov, čo z nej robí najvýkonnejšiu a zároveň najväčšiu zriaďovaciu stanicu v sieti ŽSR.

Vlaky zo všetkých smerov

Stanica Bratislava východ v súčasnosti predstavuje nenahraditeľnú súčasť systému jednotlivých vozňových zásielok ZSSK CARGO. Nachádza sa medzi Zlatými pieskami, letiskom vo Vajnoroch, záhradkárskou kolóniou Žabí majer a mestskou časťou Rača. Sú do nej šikovne zaústené trate zo všetkých smerov – od Žiliny (cez Raču), z Rakúska a Česka (z Hlavnej stanice) aj z Maďarska a Štúrova (v blízkosti novej križovatky diaľnic D1 a D4). Stanica denne zabezpečuje triedenie a zoraďovanie stoviek nákladných vozňov smerujúcich do všetkých častí Slovenska aj Európy. Napriek celkovému poklesu železničnej dopravy zostáva základným



pilierom nákladnej železničnej dopravy v Bratislave a okolí. V rámci jej areálu sa nachádzajú aj rušňové depo, opravovňa vozňov a viaceré technologické objekty, ktoré zabezpečujú bezproblémový chod stanice. Táto infraštruktúra umožňuje efektívnu prevádzku v nepretržitom režime.

Nenahraditeľná súčasť jednotliviek

ZSSK CARGO využíva túto železničnú stanicu veľmi intenzívne. Staršie posunovacie rušne tu postupne nahradili modernizované rušne radu 742, ktoré zabezpečujú posun v ŽST Bratislava východ a ŽST Bratislava ÚNS, podieľajú sa na vozbe manipulačných vlakov v bratislavskej oblasti a tiež na vozbe Pn vlakov na úseku Devínska Nová Ves – Zohor – Rohožník.

ZSSK CARGO sem smeruje pravidelné nákladné vlaky zo zriaďovacích a vlakotvorných staníc v Žiline (a nepriamo aj z Košíc a Čiernej nad Tisou), Štúrova (nepriamo z Nových Zámok a Maďarska), a tiež nákladné vlaky z prechodových staníc Petržalka na hranici s Rakúskom a Kúty na hranici s Českom.

Na záver zopakujeme, že zriaďovacie stanice sú dôležitým prvkom v systéme jednotlivých vozňových zásielok, ktorý je stále ťažšie udržať konkurencieschopný oproti menej ekologickej, no pre zákazníkov pohodlnejšej kamiónovej doprave. Na väčšie vzdialenosti však železničná doprava zostáva konkurencieschopná, pričom výhodou je, že susedné krajiny – Maďarsko, Rakúsko či Česko – tento systém stále zachovávajú a dokonca ho finančne podporujú. Je totiž ekologickejší a šetrí nielen životné prostredie, ale aj náklady na opravu ciest, zvyšuje bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, keďže znižuje počet kamiónov na cestách.

Lubomír ČECH

Zaujímavosti o stanici Bratislava východ

- Stanica sa medzi miestnymi aj železničnými fanúšikmi dodnes často označuje ako Rendez. Tento názov pochádza z maďarského výrazu „rendező állomás“, čo znamená zriaďovacia stanica.
- V tesnej blízkosti stanice sa nachádza Železničné múzeum, umiestnené v historickom rušňovom depe. Ide o unikátny komplex pôvodných, pamiatkovo chránených objektov, ktorý dodnes slúži na údržbu historických parných rušňov.

Up to 4,500 wagons per day



Since the end of the 19th century, the Bratislava východ (Bratislava-East) marshalling yard has played a key role in the rail freight system in Slovakia. Its establishment and gradual development are closely associated with the development of the Bratislava railway hub, which remains one of the most important in the country to this day.

The history of the Bratislava východ station began in 1883, when the Bratislava marshalling yard was built on the Rača – Vajnory junction. Its establishment was a result of the connection of Považská železnica (Považie Railway) with the Vienna-Budapest line in 1874, which increased the volume of goods transported. Initially, the station was used mainly for sorting wagons between individual line directions and Bratislava stations.

Development of the station in the 20th century

In the period after World War II, the original station was no longer able to meet the growing demands of rail freight. Therefore, between 1963 and 1969, it underwent extensive reconstruction. A new railway yard, a modern 28-track marshalling yard, and the „North“ four-track departure yard were built. The second stage of construction between 1974 and 1980 brought another significant increase in the station's capacity. The „South“ 10-track departure yard was built, and the marshalling yard was expanded to a total of 37 tracks. In 1980, the station's marshalling yard was automated with the GTSS (GAC – ARS) system, which remains the only automated marshalling yard in the ŽSR network to this day. This gives the station a maximum daily capacity of up to 4,500 wagons, making it the most efficient and largest marshalling yard in the ŽSR network.

Trains from all directions

The Bratislava východ station currently represents an integral part of the ZSSK CARGO single wagonload system. It is located between Zlaté piesky, the Vajnory Airport, the Žabí majer garden colony, and the Rača borough. It is conveniently connected to railways from all directions – from Žilina (via Rača), Austria and the Czech Republic (from the Bratislava main station), as well as from Hungary and Štúrovo (near the new intersection of the D1 and D4 motorways). Every day, the station sorts and marshals hundreds of wagons heading to all parts of Slovakia and Europe. Despite the overall decline in rail transport, it remains a fundamental pillar of rail freight in Bratislava and the surrounding area.

Its premises also include a locomotive depot, a wagon repair workshop, and several technological facilities that ensure the smooth operation of the station. This infrastructure enables efficient operation in continuous mode.

An irreplaceable part of single wagonload shipments

ZSSK CARGO uses this railway station very intensively. Older shunting locomotives have been gradually replaced by modernised 742-series locomotives, which provide shunting services at the Bratislava východ and Bratislava ÚNS stations, and are used to haul handling trains in the Bratislava area, as well as Pn trains on the Devínska Nová Ves – Zohor – Rohožník line section.

ZSSK CARGO directs regular freight trains here from marshalling and train formation stations in Žilina (and indirectly also from Košice and Čierna nad Tisou), Štúrovo (indirectly from Nové Zámky and Hungary), as well as freight trains from the Petržalka border crossing station on the Austrian border and the Kúty border crossing station on the Czech border.

Finally, it should be stressed that marshalling yards are an important element in the system of single wagonload shipments, which is becoming increasingly difficult to maintain competitive against truck transport, which is less environmentally friendly but more convenient for customers. However, over longer distances, rail freight remains competitive, with the advantage that the neighbouring countries – Hungary, Austria, and the Czech Republic – still maintain this system and even support it financially. It is more environmentally friendly, and not only protects the environment, but also reduces road repair costs and increases road safety and traffic flow, as it reduces the number of trucks on the roads.

Lubomír ČECH

Interesting facts about the Bratislava východ station

- The station is still often referred to as Rendez by locals and railway enthusiasts alike. This name comes from the Hungarian term „rendező állomás“, which means a marshalling yard.
- The Railway Museum, housed in a historic locomotive depot, is located in close proximity to the station. It is a unique complex of original, listed buildings, which is still used to maintain historic steam locomotives.

Osem vetiev prečerpávacieho komplexu



Prečerpávací komplex ZSSK CARGO v Čiernej nad Tisou je jednou z kľúčových technológií prekládky tovarov na styku železničných rozchodov 1435 a 1520 mm na hranici Slovenska a Ukrajiny. Umožňuje prečerpávanie pohonných hmôt, alkoholových derivátov, rôznych organických rozpúšťadiel, cyklických aj acyklických uhľovodíkov, technických olejov. Ide zhruba o 40 rôznych kvapalín, ktoré sa prepravujú a predávajú v bežnej priemyselnej praxi. Komplex má však vyhradenú vetvu aj na prečerpávanie potravinárskych olejov z repky a slnečnice. Táto vetva je v INOX prevedení a spĺňa všetky kritéria na prečerpávania tovarov na potravinárske využitie.

V súčasnosti je pracovisko obsadené obdeň vrátane víkendov a sviatkov, ale treba podotknúť, že technológia je prispôbená na prečerpávanie aj v noci. - Máme k dispozícii osem čerpadiel, z ktorých dve sú vyhradené na prečerpávanie alkoholových derivátov ako metanol, etanol, izo-propil alkohol, ďalšia vetva slúži na prečerpávanie technických olejov, osobitná vetva je na potravinárske oleje, najmä slnečnicový a repkový, ďalšia na organické rozpúšťadlá toluén, acetón, xylény. Iná vetva slúži na cyklické uhľovodíky, najmä na benzén, cyklohexán a posledné dve vetvy na prečerpávanie pohonných hmôt - benzínu, nafty, kerozínu, - vymenoval vetvy v komplexe určené na rôzne produkty vedúci oddelenia prevádzky v sekcii Východoslovenské prekladiská Szabolcs Nagy.

Jednotlivé vetvy sú vybavené samostatným odčerpávacím systémom na odstránenie zvyškov z prepravných trás, čo ich umožňuje veľmi efektívne dočistiť a následne použiť bez chemického čistenia na iné identické tovary bez rizika znehodnotenia.

- Čo sa týka kapacitných možností, tak dve širokorozchodné a dve normálnorozchodné koľaje a samotná technológia umožňujú prekládku súčasne na štyroch čerpadlách, čo predstavuje zmenový výkon okolo dvetisíc ton tovaru, - doplnia ďalšie fakty Sz. Nagy. Samozrejme prečerpávanie olejov vzhľadom na ich fyzikálne vlastnosti hustoty a viskozity je menej efektívne, takže pri nich jedno čerpadlo dokáže prečerpať iba okolo tristo ton za pracovnú zmenu.

V súčasnosti neobmedzujú výkony komplexu kapacitné možnosti, ale jeho slabšie využitie. Narušené vzťahy z dôvodu dlhotrvajúceho

vojnového konfliktu mali zlý dopad na tovarové toky z východu na západ, čo negatívne ovplyvňuje výkony. Tie klesli na tretinu z predvojnových období. - Sú tu aj prepravy zo západu na východ, no nahradzujú len časť vypadnutých výkonov, - hovorí Sz. Nagy. Stručná štatistika vraví, že za rok 2024 sa prečerpalo na prečerpávacom komplexe asi 1 300 vozňov, čo bolo takmer 75 tisíc ton chémie a ropných produktov. K tomu treba pripočítať potravinárske oleje z 224 vozňov v objeme vyše 14 tisíc ton. Pre ilustráciu, za osem mesiacov tohto roka klesol výkon v potravinárskych komoditách na 144 vozňov. Prečerpávací komplex je v každom prípade strategickým miestom vďaka svojej geografickej polohe, zohráva dôležitú úlohu v zásobovaní Ukrajiny chémiou a ropnými produktami. Momentálne sa viac využíva prečerpávanie v smere západ - východ. (Ij)

N8/8 a jeho parametre

Prečerpávací komplex N8/8 spĺňa všetky náročné parametre a požiadavky na ochranu vôd, ovzdušia, protipožiarnej ochrany či bezpečnosti.

Ochrana podzemných vôd – komplex je navrhnutý tak, aby zachytil prípadné úniky pri mimoriadnostiach a haváriách.

Ochrana ovzdušia – používa sa systém prepojenia plynných fáz medzi prečerpávanými objemami, čím je ochrana ovzdušia na kvalitatívne vyššej úrovni.

Protipožiarne zabezpečenie – miesto manipulácie je zabezpečené termokamerami, stabilným hasiacim zariadením, elektronickým hlásičom požiaru a 24-hodinovým dozorom hasičskej jednotky. Automatický systém regulácie prietoku kvapalín zamedzuje výboju statickej elektriny.

Ochrana zamestnancov – priestory sú prispôbené na prácu vo výškach, zamestnanci vyškolení, s potrebnými certifikátmi na výkon činností (plnenie nádržkových vozňov s nebezpečnými látkami, poučenia z RID, požiarne zabezpečenie atď.)

Služby – komplex disponuje na každom stanovišti prečerpávania orientačným prietokomerom na určenie objemu prečerpávanej kvapaliny a tiež systémom obmedzenia preplnenia jednotlivých nádrží. Automatický systém riadi a kontroluje rýchlosť a objem prečerpávaných médií. Tiež sú k dispozícii štyri koľajové váhy na tarovanie a váženie vozňov s platnosťou úradného váženia. Komplex dokáže prečerpávať kvapaliny zo širokého rozchodu na európsky rozchod (1520 mm na 1435 mm), ale aj opačne.

Eight branches of the re-pumping facility

The ZSSK CARGO re-pumping facility in Čierna nad Tisou is one of the key technologies for transshipment of goods at the junction of 1,435 mm and 1,520 mm gauge railways at the border between Slovakia and Ukraine. It allows the re-pumping of fuels, alcohol derivatives, various organic solvents, cyclic and acyclic hydrocarbons, and technical oils. There are roughly 40 different liquids that are transported and sold in common industrial practice. However, the facility also has a dedicated branch for re-pumping food oils from rapeseed and sunflowers. This branch is made of stainless steel and meets all criteria for re-pumping goods for food use.

Currently, the workplace is staffed every other day, including weekends and holidays, but it should be noted that the technology is adapted for re-pumping even at night. - **We have eight pumps at our disposal, two of which are reserved for re-pumping alcohol derivatives such as methanol, ethanol, isopropyl alcohol, another branch is used for re-pumping technical oils, a separate branch is for food oils, especially sunflower and rapeseed oils, and another for organic solvents such as toluene, acetone, and xylenes. Another branch is used for cyclic hydrocarbons, especially benzene and cyclohexane, and the last two branches are used for re-pumping fuels – gasoline, diesel, and kerosene,** - said Szabolcs Nagy, the head of the operations unit at the East Slovak Transshipment Yards, listing the facility branches designated for various products. The individual branches are equipped with a separate drainage system to remove residues from transport routes, which allows them to be cleaned very effectively and then used without chemical cleaning for other identical goods without the risk of contamination. - **In terms of capacity, two broad-gauge and two standard-gauge tracks and the technology itself allow for simultaneous transshipment on four pumps, which represents a shift capacity of around two thousand tonnes of goods,** - adds Mr Nagy. Of course, re-pumping oils is less efficient due to their physical properties such as density and viscosity, so one pump can only re-pump around 300 tonnes per shift. Currently, the facility's performance is not limited by capacity,

but rather by its underutilisation. Disrupted relations due to the long-lasting war conflict have had a negative impact on the flow of goods from east to west, which is adversely affecting transport volumes. These fell to a third of the pre-war period. - **There are also shipments from west to east, but they only replace part of the lost capacity,** - says Mr Nagy.

Brief statistics show that in 2024, liquid goods were re-pumped from nearly 1,300 wagons at the re-pumping facility, which amounted to almost 75,000 tonnes of chemicals and petroleum products. In addition, there were food oils from 224 wagons with a volume of over 14,000 tons. For example, in the first eight months of this year, food commodity shipments fell to 144 wagons. In any case, the re-pumping facility is a strategic location due to its geographical position, playing an important role in supplying Ukraine with chemicals and petroleum products. Currently, re-pumping in the west-east direction is used more frequently. (lj)

N8/8 and its parameters

The N8/8 re-pumping facility meets all demanding parameters and requirements for water and air protection, fire prevention, and safety.

Groundwater protection – the facility is designed to capture any leaks in the event of emergencies and accidents.

Air protection – a system connecting the gas phases between the re-pumped volumes is used.

Fire safety – the handling area is secured with thermal imaging cameras, a stable fire extinguishing system, an electronic fire alarm, and 24-hour surveillance.

Employee protection – the premises are adapted for working at heights, employees are trained and have the necessary certificates to perform their duties.

Services – the facility has a flow meter at each station to determine the volume of liquid being re-pumped, as well as a system to limit the overfilling of individual tanks. The automatic system controls and monitors the speed and volume of re-pumped liquids. Four rail scales with official weighing validity are also available. The facility can re-pump liquids from a broad-gauge track to a European gauge track (1,520 mm to 1,435 mm) and vice versa.



Udržanie systému jednotlivých vozňových zásielok považujeme za správne

Vo viacerých krajinách dokážu jednotlivé vozňové zásielky (JVZ) prežiť vďaka systému podpory zo strany štátu, samozrejme v súlade s legislatívou EÚ a jej „zelenými cieľmi“. Takto to funguje napríklad v Rakúsku, Maďarsku či Francúzsku. Podobne tomu bolo ešte donedávna aj v Nemecku. Vzhľadom na ekonomickú (ne)efektívitu systému JVZ viacerí dopravcovia tento produkt obmedzujú (Poľsko, Švajčiarsko), utlmujú a niektorí pristúpili dokonca k jeho úplnému zrušeniu (Taliansko, Španielsko). Tento rok rozvírila hladinu spoločnosť DB Cargo vyhlásením o ekonomicky vynútenej potrebe výrazného obmedzenia JVZ, a to až o 80 percent vrátane masívneho znižovania počtu zamestnancov.

Situácia je vážna! Takáto rozsiahla redukcia, prípadne až zrušenie systému JVZ by malo dopad nielen na prepravy v Nemecku, ale nepriaznivo by sa prejavilo aj v nemožnosti prepraviť dotknuté zásielky v exporte, importe a tranzite iných krajín, samozrejme vrátane Slovenska.

Na Slovensku je ZSSK CARGO jedinou železničnou spoločnosťou, ktorá zabezpečuje komplexnú prepravu tovaru formou nielen ucelených vlakov, ale aj skupín vozňov a jednotlivých vozňových zásielok s ich zvozom a rozvozom manipulačnými vlakmi pri dodržaní takmer celoplošnej obslužnosti územia. Trápi sa však s rovnakými problémami ako v iných štátoch.

Najnáročnejší systém na zdroje

Pripomeňme, že preprava formou JVZ predstavuje technicko-technologicky, personálne, časovo, a teda aj nákladovo najnáročnejší systém železničnej nákladnej prepravy. Zabezpečovať podaj, resp. dodaj zásielok v staniciach nakládky/vykládky, obslužnosť územia zvozom zásielok manipulačnými vlakmi do zhromažďovacích staníc, odtiaľ prepravu priebežnými nákladnými vlakmi cez systém vlakotvorných staníc a následný rozvoz zásielok manipulačnými vlakmi z poslednej vlakotvorenej stanice do staníc určenia vyžaduje nasadenie vysokého počtu ľudských zdrojov, rušňov i nákladných vozňov.

Noví dopravcovia po liberalizácii železníc v zásade realizujú vozbu len lukratívnych ucelených vlakov. Jednotlivé zásielky, prípadne skupiny vozňov ako systém ostali na pleciach bývalých „národných“ dopravcov. Kedysi rozsiahla služba unitárnych železníc, ktorá vyžadovala početné ľudské, technické i zriaďovacie kapacity, však postupne upadala. Jednak sa znižoval objem prepravy tovaru ako taký, jednak tieto zásielky vo veľkej miere prechádzali a prechádzajú na cestu.

Podpora neprichádza

Aj vďaka iniciatíve ZSSK CARGO pripravilo Ministerstvo dopravy SR v priebehu rokov 2021 – 2022 dokument „Konceptia rozvoja intermodálnej dopravy Slovenskej republiky do roku 2030“, ktorého súčasťou je aj podpora jednotlivých vozňových zásielok. Bohužiaľ, napriek tomu, že v dokumente ministerstvo deklaruje nepopierateľný význam systému JVZ a potrebu jeho podpory v súlade s legislatívou EÚ, uvedená konceptia počítala už v čase svojho zverejnenia so začiatkom podpory až od roku 2026. Po vyvolaných rokovaniach rezort síce pripúšťal jej skorší začiatok už v druhom polroku 2025,

k čomu napokon nedošlo, ale pripravované konsolidačné opatrenia na najbližšie roky vyvolávajú obavy z odloženia účinnosti ďaleko za horizont aj pôvodne avizovaného termínu. Je potrebné si naliať čisté víno a otvorene povedať, že bez štátnej pomoci JVZ, tak ako ich poznáme, nie sú dlhodobo udržateľné.

Zhromažďovanie zásielok

ZSSK CARGO sa však nespolieha len na externú podporu, hľadá aj vlastné riešenia. Príkladom môže byť už niekoľko rokov úspešne fungujúci spoločný projekt zákazníka Slowood a ZSSK CARGO v oblasti zabezpečovania vnútroštátneho zvozu dreva pre Mondi SCP Ružomberok formou JVZ. Je zrejme, že prepravy veľkého objemu tovaru je najvýhodnejšie realizovať ako ucelené vlaky, ale v prípade dreva sa suroviny vzhľadom na zdroje výskytu musia zväzť práve systémom JVZ. Zákazník má záujem o zachovanie systému pri udržateľných nákladoch aj do budúcnosti, a preto vznikol uvedený projekt, výsledkom ktorého je zhromažďovanie jednotlivých vozňov z určitého atrakčného obvodu vo vhodnej stanici, odkiaľ následne vozne pokračujú k zákazníkovi už ako ucelený vlak. Podobnú technológiu využíva spoločnosť aj pri prepravách dreva z oblasti Oravy a pripravuje ju tiež pre prepravy železného šrotu do slovenských oceľární, resp. na export.

Prepravíme aj jeden vozeň

Z dôvodu prevádzkovej efektivity má ZSSK CARGO v súčasnosti pre vybrané stanice zavedené obmedzenie formou zákazu nakládky (ZAN) stanovujúce minimálny počet nákladných vozňov v zásielke, väčšinou na päť. V prípade potreby prepravy menšieho počtu vozňov (aj jedného) sa môže zákazník obrátiť na sekciu predaja, ktorá zabezpečí proces udelenia výnimky a spracovanie osobitnej cenovej kalkulácie. Následne môžu byť zásielky prepravené podľa individuálne dohodnutých podmienok.

ZSSK CARGO považuje snahu o udržanie systému jednotlivých vozňových zásielok za správnu. Nefunguje však izolovane a aj na ňu sa vzťahujú základné princípy podnikania a ekonomické zákony. Ak sa teda nechceme dožiť podobných reštrikcií ako iné krajiny, musíme sa pokúsiť každý svojím dielom prispieť k optimalizácii vozby JVZ, ktorá neumožní len udržanie, ale aj rozvoj segmentu.

Rudolf KUBIŠ

Sekcia podpory predaja a marketingu

Foto: Markus HRACHO



We consider maintaining the system of single wagonload shipments the right thing

In several countries, single wagonload (SWL) shipments can be maintained thanks to a system of state support, naturally in accordance with EU legislation and its „green goals“. This is how it works in Austria, Hungary, and France, for example. Until recently, the situation was similar in Germany. Due to the economic (in) efficiency of the SWL system, several carriers are restricting this product (Poland, Switzerland), phasing it out, and some have even decided to abolish it completely (Italy, Spain). This year, however, DB Cargo stirred things up by announcing an economically forced need to significantly reduce SWL shipments, by up to 80 per cent, including massive lay-offs.

The situation is serious! Such extensive reduction, or even abolition, of the SWL system would not only affect transport in Germany, but would also have a negative impact on the ability to transport the affected shipments in the exports, imports, and transit of other countries, including Slovakia, of course.

In Slovakia, ZSSK CARGO is the only railway undertaking that provides the comprehensive transport of goods by way of not only block trains, but also wagon groups and single wagonload shipments that are collected and distributed in handling trains while ensuring the servicing of almost the whole territory. However, it is faced with the same problems as in other states.

The most resource-intensive system

It should be noted that SWL shipments represent the most technically, technologically, personnel-, time- and therefore cost-intensive system of rail freight. Ensuring the submission or delivery of shipments at loading/unloading stations, servicing the area by transporting shipments on handling trains to collection stations, and from there transport by through freight trains via the train formation yard system, and subsequent delivery of shipments by handling trains from the last train formation station to the destination stations requires the deployment of a large number of human resources, locomotives, and wagons. Following the liberalisation of railways, new carriers generally carry out carriage only in lucrative block trains. Single wagonload shipments or groups of wagons as a system remained the responsibility of the former „national“ carriers. The formerly wide services of the unitary railway undertaking that required a lot of manpower and large technical

and marshalling capacities were gradually declining. On the one hand, the volume of transported goods as such was decreasing, but on the other hand the shipments were and still are largely shifted to road.

No support coming

Also thanks to ZSSK CARGO's initiative, during 2021 to 2022 the Ministry of Transport of the Slovak Republic prepared the „Concept for the Development of Intermodal Transport of the Slovak Republic until 2030“, which also includes support for single wagon load shipments. Unfortunately, despite the fact that in the document, the ministry declares the undeniable importance of the SWL system and the need for its support in accordance with EU legislation, the concept envisaged at the time of its publication that support would not begin until 2026. After negotiations, the ministry admitted that it could start earlier, in the second half of 2025, but this did not happen in the end. However, the consolidation measures planned for the coming years raise concerns that the effective date will be postponed far beyond even the originally announced deadline. It is necessary to be honest and openly admit that without state aid, single wagonload shipments as we know them are not sustainable in the long term.

Collecting shipments

However, ZSSK CARGO does not rely solely on external support, but also seeks its own solutions. An example of this is a joint project undertaken by the customer Slowood and ZSSK CARGO, which has been running successfully for several years, in providing the domestic transport of timber for Mondi SCP Ružomberok in the form of single wagonload shipments. It is clear that transporting large volumes of goods is most advantageous when carried out using block trains, but in the case of timber, the raw material must be transported using the SWL system due to the location of the sources. The customer wishes to maintain the system at sustainable costs in the future and, therefore, the said project was brought into life, resulting in the collection of individual wagons from a certain attraction circuit at a suitable station, from where these wagons then continue to the customer as a block train. The company also uses similar technology to transport timber from the Orava region and is preparing to use it to transport scrap iron to Slovak steelworks and for export.

We will transport even a single wagon

For the sake of operational efficiency, ZSSK CARGO currently has restrictions in place for selected stations in the form of a ZAN specifying the minimum number of wagons in a shipment, which is usually five wagons. If you need to transport a smaller number of wagons (even just one), the customer can contact the sales section, which will arrange for an exception to be granted and prepare an individual price calculation. Subsequently, shipments can be transported according to individually agreed terms and conditions. ZSSK CARGO considers the effort to maintain the system of single wagonload shipments to be the right thing. However, it does not function in isolation and is also subject to basic business principles and economic laws. Therefore, if we do not want to experience similar restrictions as other countries, we must each do our part to contribute to the optimisation of SWL traffic, which will enable not only maintaining but also developing the segment.



Efektívnejšia štruktúra pre kvalitnejšie služby údržby a opráv ŽKV

S cieľom zvýšiť efektívnosť riadenia, skvalitniť poskytované služby a lepšie reflektovať potreby zákazníkov – interných aj externých – pristúpila ZSSK CARGO od septembra k organizačnej zmene v oblasti údržby a opráv železničných koľajových vozidiel (ŽKV). Organizačná zmena rešpektuje špecifiká jednotlivých činností a zachováva funkčné rozdelenie do dvoch odborných sekcií. Zmena nemá dopad na každodenné fungovanie pracovísk v rámci údržby a opráv ŽKV, všetky pokračujú v plnom rozsahu v poskytovaní doterajších služieb.

Od 1. septembra 2025 je úsek služieb ŽKV – Depo Services plne začlenený pod úsek služieb, čím dochádza k jeho užšej integrácii do hlavnej servisnej štruktúry spoločnosti. Tento krok reflektuje strategické smerovanie organizácie k poskytovaniu komplexných a kvalitných služieb s vyššou mierou prepojenia jednotlivých oddelení.

Dve špecializované sekcie

Organizačná zmena rešpektuje špecifiká jednotlivých typov činností a zachováva funkčné rozdelenie do dvoch odborných sekcií:

Sekcia údržby a opráv ŽKV

Táto sekcia zabezpečuje samotnú realizáciu údržby a opráv. V novej organizačnej štruktúre dostáva väčší priestor na zvyšovanie kvality poskytovaných služieb, zefektívňovanie prevádzkových procesov a optimalizáciu využitia technického vybavenia a ľudských zdrojov. Cieľom je zabezpečiť vysoký štandard servisných výkonov v súlade s očakávaniami zákazníkov a internými štandardmi kvality.

Sekcia riadenia a podpory údržby a opráv ŽKV

Táto sekcia plní najmä koordinačné a obchodné funkcie. Jej hlavnými úlohami sú strategické plánovanie výkonov údržby a opráv, riadenie zdrojov (materiálnych, technických a personálnych), rozvoj portfólia služieb smerom k externým zákazníkom a samozrejme tiež obchodná činnosť v oblasti predaja služieb údržby a opráv.

Sekcia zároveň zabezpečuje podporu prevádzkových tímov a vytvára podmienky pre ich stabilný výkon.

Zefektívnenie komunikácie so zákazníkmi

V rámci zlepšenia zákazníckeho servisu bola zriadená nová e-mailová adresa sluzby.uao@zscargo.sk pre potreby externej komunikácie. Táto adresa nahrádza pôvodný kontakt a je určená pre objednávky, dopyty, ako aj všeobecnú komunikáciu so zákazníkmi v oblasti údržby a opráv ŽKV. Obchodný kontakt so zákazníkmi naďalej zabezpečujú kolegovia v regiónoch Bratislava, Žilina a Košice, ktorí zároveň prevzali agendu a komunikáciu so zákazníkmi z pôvodných pracovísk v Spišskej Novej Vsi a Čiernej nad Tisou.

Kontinuita činnosti pracovísk

Dôležité je zdôrazniť, že organizačná zmena nemá negatívny dopad na každodenné fungovanie pracovísk v rámci údržby a opráv ŽKV. Všetky pracoviská pokračujú v plnom rozsahu v poskytovaní všetkých ponúkaných služieb bez zmeny portfólia, rozsahu alebo kvality. Veríme, že nový model riadenia prispeje k zjednodušeniu procesov, zvýšeniu spokojnosti zákazníkov a vytvoreniu pevného základu pre ďalší rozvoj služieb v oblasti údržby a opráv ŽKV.

Úsek služieb

Portfólio služieb údržby a opráv ŽKV

ZSSK CARGO poskytuje v rámci údržby a opráv železničných koľajových vozidiel komplexné služby v oblastiach: plánovaná a neplánovaná údržba, opravy rušňov a vozňov, technické kontroly, bezpečnostné prehliadky, skúšky a merania, služby autodielyne a nehodových pomocných prostriedkov a viaceré ďalšie.

Periodická údržba ŽKV

Rušňové hospodárstvo

- Prevádzkové ošetrovanie,
- malá prehliadka,
- veľká prehliadka,
- hlavná oprava.

Vozňové hospodárstvo

- Periodická oprava - stupeň údržby N2.X,
- periodická oprava - stupeň údržby N4,
- periodická oprava - stupeň údržby N8.

Plánovaná údržba ŽKV

- Defektoskopická kontrola,
- pravidelné technické kontroly v zmysle vyhlášky MDPT SR č. 351/2010 Z. z.,
- diagnostické merania a profylaktické kontroly,
- úprava jazdného profilu dvojkoľesí a sústruženie brzdových kotúčov ŽKV s vývazom a bez vývazu,
- výmena obrúč dvojkoľesí,
- prevádzkové revízie a tlakové skúšky tlakových nádob (UTZ),
- príprava ŽKV na zimnú/letnú prevádzku,
- revízia elektrického zariadenia (UTZ),
- váženie vozidiel (kontrola a nastavovanie kolesových tlakov na koľajovej váhe),
- výmena oleja spaľovacieho motora a prevádzkových hmôt,
- kontrola tlakomerov.

Mapa pracovísk sekcie údržby a opráv ŽKV



A more efficient structure for better rolling stock maintenance and repair services

In order to increase management efficiency, improve the quality of services provided, and better reflect the needs of customers—both internal and external—ZSSK CARGO has implemented an organisational change concerning rolling stock maintenance and repairs. The organisational change respects the particularities of individual activities and maintains the functional division into two specialised sections. The change has no impact on the day-to-day operations of workplaces within rolling stock maintenance and repairs; all of them continue to provide their existing services in full.

Since 1 September 2025, the Rolling Stock Services Division—Depo Services has been fully integrated into the Services Division, resulting in its closer integration into the company's main service structure. This step reflects the organisation's strategic direction towards providing comprehensive, high-quality services with a higher degree of interconnection between individual units.

Two specialised sections

The organisational change respects the particularities of individual types of activities and maintains the functional division into two specialised sections:

Rolling Stock Maintenance and Repairs Section

This section is responsible for the carrying out of rolling stock maintenance and repairs. The new organisational structure gives it more space to improve the quality of services provided, streamline operational processes, and optimise the use of technical equipment and human resources. The goal is to ensure a high quality of services provided in line with customer expectations and internal quality standards.

Rolling Stock Maintenance and Repairs Management and Support Section

This section mainly performs coordination and commercial functions. Its main responsibilities include the strategic planning of maintenance and repair services, resource management (material, technical, and personnel), development of the service portfolio for

Streamlining communication with customers

As part of improving customer service, a new email address has been set up for external communication purposes: Sluzby.UaO@zscargo.sk. This address replaces the original contact and is intended for orders, inquiries, and general communication with customers as regards rolling stock maintenance and repairs. Business contact with customers continues to be provided by colleagues in the Bratislava, Žilina, and Košice regions, who have also taken over the agenda and communication with customers from the original workplaces in Spišská Nová Ves and Čierna nad Tisou.

Continuity of workplace operations

It is important to emphasise that the organisational change does not have a negative impact on the daily operations of workplaces within the maintenance and repair of rolling stock. All workplaces continue to provide all offered services in full without any changes to their portfolio, scope, or quality. We believe that the new management model will contribute to simplifying the processes, increasing customer satisfaction, and creating a solid foundation for further development of rolling stock maintenance and repair services.

Services Division

Portfolio of rolling stock maintenance and repair services

ZSSK CARGO provides comprehensive rolling stock maintenance and repair services in the following areas: planned and unplanned maintenance, repairs of locomotives and wagons, technical inspections, safety inspections, tests and measurements, car repair shop and emergency assistance services, and many others.

Periodic wagon maintenance

Locomotive management:

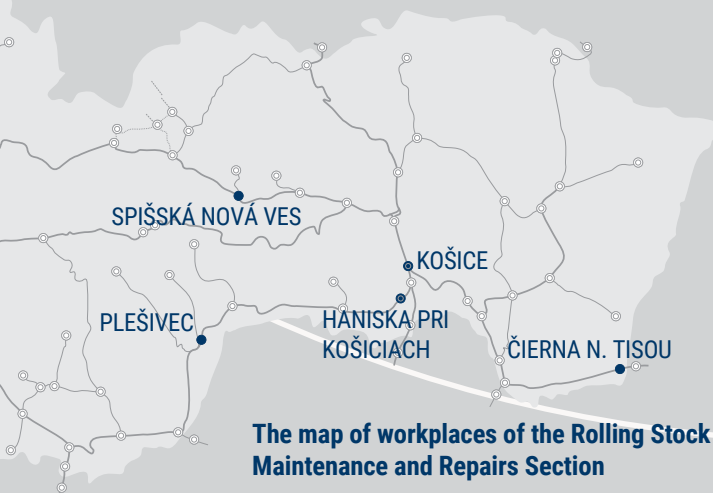
- Operational maintenance,
- small technical inspection,
- large technical inspection,
- main repair.

Wagon management

- Periodic repair – maintenance level N2.X,
- periodic repair – maintenance level N4,
- periodic repair – maintenance level N8.

Planned rolling stock maintenance

- Defectoscopic inspection,
- regular technical inspections in accordance with Decree No. 351/2010 Coll. of the Ministry of Transport, Posts and Telecommunications of the Slovak Republic,
- diagnostic measurements and preventive checks,
- adjustment of the running profile of wheelsets, the lathing of rolling stock brake discs, whether or not dismantled,
- replacement of wheelset treads,
- operational inspection and pressure testing of pressure vessels (UTZ),
- preparation of rolling stock for winter/summer operation,
- electrical equipment revision (UTZ),
- rail vehicle weighing (checking and adjusting wheel pressures on railscales),
- replacement of combustion engine oil and operating fluids,
- checking pressure gauges.



The map of workplaces of the Rolling Stock Maintenance and Repairs Section

external customers, and, of course, commercial activities in the area of sales of maintenance and repair services. The section also provides support to operational teams and creates conditions for their stable performance.

Modernizácia dnes, pripravenosť na zajtrajšok



Spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA (BTS) v úzkej spolupráci so svojimi akcionármi BUDAMAR LOGISTICS a ZSSK CARGO pokračuje v modernizácii Terminálu kombinovanej dopravy Dobrá. Našou ambíciou je neustále zvyšovať efektívnosť a komfort prekládky v rámci pohranično-priechodovej stanice Čierna nad Tisou a zároveň posilňovať environmentálnu udržateľnosť a konkurencieschopnosť terminálu.

V tomto roku BTS vďaka grantu z európskeho programu Connecting Europe Facility (CEF) úspešne zrealizovala viacero významných investícií. Kľúčovým míľnikom bolo uvedenie do prevádzky elektrického kontajnerového manipulátora Kalmar ERG450. Manipulátor ako prvý svojho druhu na Slovensku v kategórii elektrických prekládkových zariadení a jeden z mála v Európe umožňuje ekologickú bezemisnú manipuláciu s nákladom. Súčasťou investičnej akcie bola aj inštalácia vysokovýkonnej nabíjacej stanice ABB Terra HP 350, ktorá zabezpečuje dobíjanie zariadenia z úrovne 20 % na 80 % nabitie kapacity už v priebehu jednej hodiny.

Modernizačné aktivity v TKD Dobrá doplnil tiež nový kamerový systém, vďaka čomu sa zvýšil štandard kontroly a bezpečnosti celého areálu, ako aj implementácia terminálového operačného systému KONTI, ktorý zdigitalizoval procesy a priniesol zákazníkom rýchlejšie a prehľadnejšie služby.

Celkový rozpočet vymenovaných projektov presiahol sumu dva milióny eur, pričom väčšina (85 % oprávnených nákladov) bolo financovaných z CEF. Zvyšok bol pokrytý z vlastných zdrojov BTS. Bez podpory Európskej únie a bez spolupráce so ZSSK CARGO a BUDAMAR LOGISTICS by realizácia takýchto investícií nebola možná, resp. len v obmedzenom rozsahu.

Čo ponúka TKD Dobrá

Okrem klasickej intermodálnej prekládky ponúkame v TKD Dobrá aj:

- Prekládku rôznych druhov tovarov – od kontajnerov a návesov až po sypké materiály, palety či hutnícke výrobky.
- Skladovacie služby – otvorené plochy s kapacitou 1630 TEU aj kryté sklady s plochou viac ako 1000 m².
- Doplnkové služby – váženie cestných vozidiel a železničných vozňov, colné a fytosanitárne služby, dočasné colné sklady.
- Špecializované manipulácie a digitálne riadenie – využitie

moderných zariadení (magnety, C-háky, technika na obilie či oceľ) a plná digitalizácia procesov prostredníctvom TOS KONTI, ktorý umožňuje sledovanie a riadenie pohybu tovaru v reálnom čase.

- Bezpečnosť a spoľahlivosť – 24/7 kamerový dohľad, kontrolovaný vstup a dodržiavanie bezpečnostných štandardov.
- Certifikácia AEO (Authorised Economic Operator) – terminál je držiteľom statusu schváleného hospodárskeho subjektu, čo je uznávaný certifikát Európskej únie pre spoľahlivých partnerov v medzinárodnom obchode. Prináša viaceré výhody: rýchlejšie colné konania, menší počet kontrol, uprednostnené vybavovanie zásielok a vyššiu dôveryhodnosť v rámci dodávateľských reťazcov.

Pripravení podporiť priemysel budúcnosti

O atraktivite TKD Dobrá svedčí aj nedávna návšteva delegácie Nippon Express (NX Group), jednej z najväčších logistických skupín na svete. V spolupráci so ZSSK CARGO sme predstavili naše kapacity a možnosti spolupráce, pričom diskusia sa sústredila na riešenia pre tovarové toky medzi EÚ a Ukrajinou.

Do popredia sa čoraz viac dostávajú aj nové potreby oceliarskeho priemyslu, ktorý prechádza transformáciou v súlade s európskou iniciatívou Green Deal. Významnú rolu v tejto premene zohrávajú ekologické a recyklovateľné/recyklované suroviny, ktoré sa stávajú základom modernej a udržateľnej výroby ocele. BTS je pripravená tieto trendy podporiť a posilniť logistiku pre priemysel budúcnosti a to aj v rámci TKD Dobrá.

Neobzeráme sa späť a neuspokojujeme sa s doterajšími výsledkami, práve naopak. Systematicky pripravujeme ďalšie kroky modernizácie, ktoré prispievajú k posilneniu strategickému pozíciu BTS v rámci železničnej dopravy na východnej hranici Európskej únie na styku normálneho a širokého rozchodu koľají. Osobitný dôraz kladieme na projekty s tzv. dvojitým využitím (dual use), teda také, ktoré majú význam nielen z komerčného pohľadu, ale sú strategické aj pre humanitárne účely.

Zároveň sa aktívne pripravujeme na reverzné tovarové toky, ktorých efektívna logistika vrátane prekládky bude hrať kľúčovú úlohu pri obnove Ukrajiny. Pevne veríme, že to bude čoskoro.

Ladislav KATRINČÁK
Projektový manažér BTS

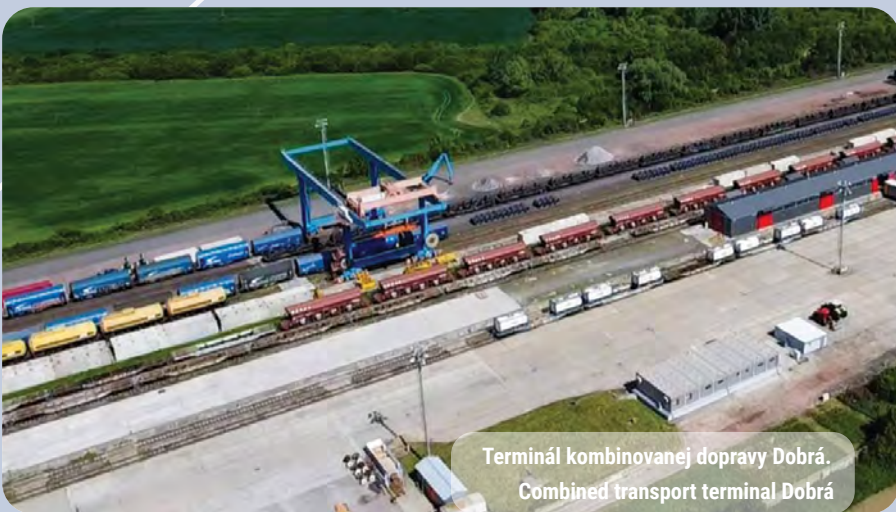


Spolufinancovaný
Európskou úniou

Elektrický manipulátor Kalmar ERG 450.
Kalmar ERG 450 electric reach stacker.



Modernisation today, readiness for tomorrow



BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA (BTS) continues to modernise the Combined Transport Terminal Dobrá in close cooperation with its shareholders BUDAMAR LOGISTICS and ZSSK CARGO. Our ambition is to continuously increase the efficiency and comfort of transshipment at the Čierna nad Tisou border crossing station while strengthening the environmental sustainability and competitiveness of the terminal.

This year, BTS has successfully implemented several significant investments thanks to a grant from the European Connecting Europe Facility (CEF) program. A key milestone was the commissioning of the Kalmar ERG450 electric container reach stacker. The reach stacker, being the first of its kind in Slovakia and one of the few in Europe, enables environmentally friendly, emission-free cargo handling. The investment project also included the installation of a high-performance ABB Terra HP 350 charging station, which can recharge the device from 20% to 80% capacity in just one hour. The modernisation of the CTT Dobrá also brought a new camera system, which increased the standard of control and security throughout the premises, as well as the implementation of the KONTI terminal operating system, which digitalised the processes and provided customers with faster and more transparent services. The total budget for the mentioned projects exceeded € 2 million, with most (85% of eligible costs) financed by the CEF. The remainder was covered by BTS's own funds. But for the support of the European Union and cooperation with ZSSK CARGO and BUDAMAR LOGISTICS, such investments would not have been possible, or only to a limited extent.

What the CTT Dobrá offers

In addition to standard intermodal transshipment, the CTT Dobrá also offers:

- Transshipment of various types of goods – from containers and semi-trailers to bulk materials, pallets, and metallurgical products.
- Storage services – open areas with a capacity of 1,630 TEUs and covered warehouses with an area of more than 1,000 m².
- Additional services – weighing of road vehicles and rail wagons,



Ladislav KATRINČÁK
Projektový manažér/Project Manager
BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA

customs and phytosanitary services, temporary customs warehouses

- Specialised handling and digital control – use of modern equipment (magnets, C-hooks, grain and steel handling equipment) and full digitalisation of processes.
- Safety and reliability – 24/7 video surveillance, controlled access, and compliance with safety standards.
- AEO (Authorised Economic Operator) certification – the terminal holds the status of an authorised economic operator, which is a recognised European Union certificate for reliable partners in international trade.

Ready to support the industry of the future

The attractiveness of the CTT Dobrá is also evidenced by the recent visit of a delegation from Nippon Express (NX Group), one of the largest logistics groups in the world. In cooperation with ZSSK CARGO, we presented our capacities and opportunities for cooperation, with the discussion focusing on solutions for goods flows between the EU and Ukraine.

The new needs of the steel industry, which is undergoing a transformation in line with the European Green Deal initiative, are also coming to the fore. Ecological and recyclable/recycled raw materials play an important role in this transformation, becoming the basis for modern and sustainable steel production. BTS is ready to support these trends and strengthen logistics for the industry of the future, including within the CTT Dobrá.

We do not look back and are not satisfied with our results so far; quite the contrary. We are systematically preparing further modernisation steps that will contribute to strengthening BTS's strategic position in rail freight on the eastern border of the European Union, at the junction of standard and broad gauge tracks. We place particular emphasis on dual-use projects, i.e. those that are not only commercially significant but also strategic for humanitarian purposes. At the same time, we are actively preparing for reverse flows of goods, where efficient logistics, including transshipment, will play a key role in Ukraine's recovery. We firmly believe that it will be soon.

Ladislav KATRINČÁK
Project Manager BTS



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 zamrzania 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 transshipment from 1,520 mm gauge wagons to 1,435 mm gauge wagons at the workplaces of the Transshipment Centre East and the Transshipment 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 transshipment of intermodal units at the combined transport terminal Dobrá

STORAGE OF GOODS – indirect transshipment 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





5,7 milióna eur z európskych fondov na modernizáciu lokomotív

ZSSK CARGO uspela v štvrtom kole výzvy Nástroja na prepojenie Európy (CEF), ktorý je priamo riadený Európskou komisiou. Na projekt modernizácie 23 elektrických nákladných lokomotív typu 363 získala grant vo výške 5,68 milióna eur. Vďaka týmto prostriedkom bude na lokomotívy nainštalovaný moderný európsky vlakový zabezpečovací systém ERTMS/ETCS úrovne 2 – Baseline 3, čo výrazne prispeje k zvýšeniu bezpečnosti a interoperability železničnej nákladnej dopravy.

Lokomotívy série 363 sú kľúčovým pilierom flotily ZSSK CARGO a premávajú na hlavných železničných koridoroch základnej siete TEN-T. Inštalácia systému ETCS umožní ich bezproblémový pohyb v rámci európskeho železničného priestoru bez potreby výmeny rušňov na hraniciach, čím sa zvýši efektívnosť aj konkurencieschopnosť spoločnosti. Inštaláciou moderného zabezpečovacieho systému dôjde k zníženiu meškaní, zvýšeniu kapacity železničnej infraštruktúry a zároveň sa posilní cezhraničná dostupnosť. Projekt tak priamo podporuje ciele EÚ v oblasti ekologickej a digitálnej transformácie dopravy.

- **Európska komisia ocenila zlepšenie kvality našich projektov. Teší nás aj vysoké hodnotenie ďalšieho slovenského projektu**

ZSSK CARGO – modernizácie terminálu Dobrá – ktorý má v ďalšom kole výzvy reálnu šancu uspieť, - zdôraznila štátna tajomníčka Ministerstva dopravy SR Denisa Žiláková, ktorá v rezorte dopravy zodpovedá za eurofondové investície a železničnú dopravu.

Slovensko začiatkom júla zaznamenalo významný úspech v oblasti dopravy. Z Bruselu sa podarilo celkovo získať viac než 141 miliónov eur na modernizáciu železničnej infraštruktúry. Ide o jednu z najvyšších podpôr, akú Slovensko kedy z európskych fondov v tejto oblasti získalo, keď si vybojovalo takmer 8 % z celkovej kohéznej obálky v rámci Nástroja CEF.

Kľúčové projekty, ktoré získali podporu:

- modernizácia železničnej trate Vydrník – Spišská Nová Ves – zvýšenie rýchlosti na 160 km/h, úplná elektrifikácia,
- projektová dokumentácia pre modernizáciu úseku Košice – Čierna nad Tisou – hranica s Ukrajinou,
- rekonštrukcia železničnej stanice Čierna nad Tisou,
- modernizácia výhybiek v lokalite Barca (košický uzol),
- modernizácia trakčnej meniarne v Ruskove,
- modernizácia 23 nákladných lokomotív ZSSK CARGO – inštalácia ERTMS/ETCS,
- inštalácia ETCS na 29 osobných železničných vozidlách ZSSK.

(r)

5.7 million euros from European funds for locomotive modernisation



Co-funded by
the European Union

ZSSK CARGO was successful in the fourth round of the Connecting Europe Facility (CEF) call, which is directly managed by the European Commission. It received a grant of €5.68 million for a project to modernise 23 electric locomotives of the 363 series. Thanks to these funds, the locomotives will be equipped with the modern European train control system ERTMS/ETCS Level 2 – Baseline 3, which will significantly contribute to increasing the safety and interoperability of rail freight transport.

The 363-series locomotives are a key pillar of the ZSSK CARGO fleet and operate on the main railway corridors of the TEN-T core network. The installation of the ETCS system will enable them to move seamlessly within the European railway area without the need to change locomotives at borders, thereby increasing the company's efficiency and competitiveness. The installation of a modern

train control system will reduce delays, increase the capacity of rail infrastructure, and strengthen cross-border accessibility. The project thus directly supports the EU's goals concerning the ecological and digital transformation of transport.

- **The European Commission has recognised the improvement in the quality of our projects. We are also pleased with the high rating of another Slovak ZSSK CARGO project – the modernisation of the Dobrá terminal – which has a real chance of success in the next round of the call**, – emphasised Denisa Žiláková, State Secretary of the Ministry of Transport of the Slovak Republic, who is responsible for EU fund investments and rail transport at the Transport Ministry. At the beginning of July, Slovakia achieved a significant success in the field of transport. We received a total of more than € 141 million for the modernisation of rail infrastructure from Brussels. This is one of the highest amounts of support that Slovakia has ever received from European funds in this area, having secured almost 8% of the total CEF cohesion envelope.

(r)

23

Nové prepravy štrkopieskov na železnici



Na Slovensku prebieha výstavba diaľnic, mostov a tunelov, modernizácia železníc. Množstvo betonárok denne spotrebuje štrkopiesky v objeme stoviek kamiónov. No ekologicky, po železnici, jazdí len zlomok z tisícov prevážaných ton. Prepravy tejto komodity po koľajach sú pritom v Európe bežné a v krajinách, kde predtým dominovali prepravy uhlia – ako je Veľká Británia, či Poľsko, nahrádzajú uhlie práve prepravy stavebných hmôt, pričom sa využívajú rovnaké typy vozňov, ako sa zvykli používať na uhlie. Slovensko má podobný potenciál a prvé inovatívne zmýšľajúce spoločnosti už začali vozit' stavebné hmoty po Slovensku ekologicky, po koľajniciach.

Pozitívne príklady

Jednou z prvých lastovičiek bola preprava štrkov nakladaných v Sládkovičove a Senci po železnici do Ružomberka, kde si zákazník zabezpečil už len posledné kilometre dovozu kamiónmi do betonárky po vykládke na všeobecnej vykládkovej a nakládkovej koľaji v Ružomberku.

Druhým príkladom sú prepravy cementu, ako napríklad železničná vozba z Horného Srdia do stanice Stožok pri Zvolene, kde sa cement na výstavbu rýchlostnej cesty R2 prekladal do nákladných áut dovážajúcich stavebný materiál k spracovaniu pri stavenisku.

Obe tieto prepravy boli do 250 kilometrov, no ich pozitívne dopady sú mnohonásobne vyššie, pretože:

- na cestách je o stovky kamiónov križujúcich Slovensko menej;
- cesty neničia často preťažené nákladné autá so stavebnými hmotami;
- nižšia prašnosť a hluk, ktoré spôsobujú kamióny so štrkami či cementom;
- menej kamiónov = menej rizika nehodovosti, pri ktorej slabší, teda osobné auto či cyklista alebo chodec vždy prehrávajú.

Nové prepravy kameniva a štrkopieskov z Gemera

Kedysi slávna ťažba rúd na Gemeri je už dávnu minulosťou, no dodnes tento región čerpá zo svojich bohatých prírodných zdrojov. Na konci jari 2025 sa k prepravám vápencového kameniva pridali nové vozby v projekte, ktorý stál síce nemalé úsilie, no dokazuje, že zmeniť prepravné toky z cesty na železniciu je možné.

Takmer rok a pol prípravných prác, intenzívna spolupráca so správcom slovenskej železničnej infraštruktúry ŽSR a ústretovosť zákazníka priniesli svoje ovocie. Ten premýšľa nadčasovo a trepezlivo si ide za svojím cieľom – neškodí slovenským cestám a neohrozuje ľudí na cestách aj na zložitom dopravnom úseku okolo Sorošky. Namiesto toho sa rozhodol vozit' najekologickejším spôsobom, železnicou.

Zákazník je dlhodobým klientom ZSSK CARGO, pričom nakladá dolomit v stanici Turňa nad Bodvou na nakládkovej koľaji, kde mu v stabilne nastavených prepravách spoločnosť pristavovala skupiny 13 vozňov z manipulačných vlakov, ktoré prechádzajú Gemerom. Po tom, čo vyjadril úmysel navýšiť tieto prepravy na ucelené vlaky, dali sa do pohybu mnohé procesy. - **Spoločne s klientom sme identifikovali možnosť využitia koľaje na opačnej strane železničnej stanice Turňa nad Bodvou, oproti staničnej budove. Zákazník si upravil okolie koľaje, aby bolo vhodné na nakládku a so ŽSR sme pracovali na všetkých technicko-administratívnych úkonoch, ktoré boli potrebné k tomu, aby táto inak nevyužívaná koľaj dostala nový život. Všetko sa po neľahkom období podarilo a vytvorili sme prvý ucelený vlak,** - hovorí Renáta Ihnátová, obchodná manažérka pre región Košice. Na novo sprevádzkovanvej koľaji je možné pristaviť až 35 vozňov. Prvé prepravy sa začínali s 15 vozňami, no postupne je cieľom nakladať čo najdlhšie vlaky. - **Radi by sme naplnili plný potenciál nakládky, ktorý bol definovaný na 5 000 ton mesačne,** - uvádza R. Ihnátová.

Dolomity aj do zahraničia

Odberatelia sú pritom rôzni – od regionálnych na Slovensku až po

medzinárodných. Vojnový konflikt na Ukrajine síce pozastavil potenciál vozby dolomitického kameňa na Ukrajinu, no všetci dúfajú v čo najskoršie ukončenie konfliktu, čo otvorí priestor novým prepravám. Stavebné materiály budú pri obnove vojnou zničenej infraštruktúry veľmi potrebné.

Zatiaľ však medzinárodné prepravy smerujú do Maďarska. Materiál z tunajšieho lomu sa zmiešava s troskou, ktorej úložisko tak nachádza nové uplatnenie v cirkulárnej ekonomike. Takáto zmes sa nakladá do vozňov Eas od ZSSK CARGO a putuje do maďarského mesta Vác na spracovanie v miestnej cementárni.

- Elektrifikácia trate do Moldavy nad Bodvou a s ňou súvisiace výluky nám síce spomalili plánovaný nábeh prepráv, no nakoniec sa veľké úsilie a zapojenie ľudí vyplatilo. Na železniciu sme tak dostali nové prepravy a z ciest tak ročne zmizne viac ako 2 500 kamiónov,

- konštatuje R. Ihnátová a dodáva, že veľká vďaka patrí partnerom zo ŽSR a taktiež zákazníčkovi, ktorý veril a zostal verný myšlienke, že prepravy po železnici sú tie správne a pre dobro vecí je nutné spoločne prekonať prekážky. Na Slovensku potrebujeme takéto vzory, takýchto ľudí, aby sme ukázali, čo všetko je možné.

Potenciál prepráv štrkopieskov a kameniva

Slovensko disponuje veľkým potenciálom pre rozvoj prepráv drveného kameniva a štrkopieskov. Mnohé kameňolomy majú k dispozícii železničnú vlečku, no preferujú prepravu kamiónmi. A to častokrát znamená 60 až 70 ťažko naložených kamiónov, ktoré prechádzajú obcou. A aj keď prisľúbia novú cestu obci za zničený asfalt, pre občanov to nič nemení na prašnosti, hluku a nebezpečenstve pre miestnych obyvateľov príľahlych obcí.

Napríklad kameňolom pri Ruskove, neďaleko Košíc. Materská firma tohto kameňolomu v rakúskom Saalfeldene aktívne vozí železnicou využívajúcu tamojšiu vlečku, no na Slovensku, napriek tomu, že je v Ruskove možnosť vozit' po železnici, vozí výhradne kamiónmi.

A takéto lomy a príklady nájdeme po celom Slovensku.

Dostupnosť nakladacích aj vykladacích miest na Slovensku zabez-

pečujú aj takzvané vykládkové a nakládkové koľaje, kde sa zvyčajne nakladá už len drevo či šrot, no môžu, po vzore Poľska či príkladu z Ružomberka, výborne slúžiť aj pre štrkopiesky.

Ak lom neleží priamo pri trati, stačí, aby nákladné autá zväžali, podobne ako v Turni nad Bodvou, náklady z lomu do stanice, kde sa naloží na vagóny a najdlhší úsek cesty sa odvezú štrky a piesky železnicou. Tak sa napríklad vozí aj kamenivo pre rekonštrukciu železničného uzlu v Žiline z nakládkovej koľaje v Kráľovej Lehote na Liptove.

Možnosti aj pre odberateľov

Zvýšenie prepráv je možné vytvoriť aj dopytom na strane odberateľov. Mnoho betonárov a výrobcov prefabrikátov má dnes už nepoužívané vlečkové koľaje (Sučany, Liptovská Teplá...). Ideálnym spojením je naloženie a vyloženie na železničnej vlečke, čím si firmy môžu rozšíriť svoje portfólio dodávateľov kameniva.

ZSSK CARGO pritom zabezpečí prísun vozňov, obsluhu vlečky a prepravy ucelených vlakov, ich rozdeľovanie a dodávky podľa kapacity vlečky či prísun skupín vozňov a jednotlivých zásielok. Tie sú súčasťou siete manipulačných a zmiešaných nákladných vlakov, ktoré denne križujú Slovensko a majú dnes kapacitu prepraviť ešte viac vozňov.

A ako svedčí príklad z Ružomberka, aj novo vzniknuté betonárky a dodávatelia štrkov a pieskov bez vlečkového pripojenia môžu na Slovensku ťažiť z hustej siete VNVK.

Lubomír ČECH

Štrkopiesky spadajú do komoditnej skupiny stavebniny, ktoré má na starosti obchodný manažér Jozef Cenký so svojim tímom. Neváhajte ho kontaktovať v prípade, že hľadáte spôsob, ako stavebné hmoty prepravovať s ohľadom na prírodu.

Kontakt: +421 903 550 737, cenky.jozef@zscargo.sk

New gravel shipments by rail

In Slovakia, construction of motorways, bridges and tunnels and modernisation of railways are underway. Many concrete batching plants consume hundreds of truckloads of gravel every day. However, only a fraction of the thousands of tonnes transported are carried by rail, which is the most environmentally friendly option. Transporting this commodity by rail is common in Europe, and in countries where coal transport was previously dominant – such as Great Britain or Poland – coal is being replaced by the transport of building materials, using the same types of wagons that were used for coal. Slovakia has similar potential, and the first innovative companies have already begun transporting building materials around Slovakia in an environmentally friendly manner, by rail.

Positive examples

One of the first signs of change was the transport of gravel loaded in Sládkovičovo and Senec by rail to Ružomberok, where the customer only had to arrange for the last few kilometers of transport by truck to the concrete plant after unloading on the general loading and unloading track in Ružomberok.

Another example is cement transport by rail from Horné Slnie to the station Stožok (near Zvolen), where cement for the construction of

the R2 expressway was transshipped into trucks delivering building materials for processing at the construction site.

Both of these transports were less than 250 kilometres, but their positive impacts are many times greater because:

- there are hundreds fewer trucks crossing Slovakia on the roads;
- roads are not damaged by often overloaded trucks carrying construction materials;
- less dust and noise caused by trucks carrying gravel or cement;
- fewer trucks = less risk of accidents, in which weaker parties, i.e., passenger cars, cyclists, or pedestrians, always lose.

New shipments of aggregate and gravel from the Gemer region

The once famous ore mining in the Gemer region is now a thing of the past, but to this day, this region continues to draw on its rich natural resources. At the end of spring 2025, new trains joined the transport of limestone aggregate in a project that required considerable effort but proves that it is possible to shift transport flows from road to rail. Almost a year and a half of preparatory work, intensive cooperation with the Slovak railway infrastructure manager ŽSR, and good cooperation with the customer have borne fruit. The customer thinks ahead of time and patiently pursues its goal – not to harm Slovak roads and not to endanger people on the roads, even on the difficult traffic section around the Soroška mountain pass. Instead, the customer



decided to have goods transported in the most environmentally friendly way: by rail.

The customer is a long-term client of ZSSK CARGO, loading dolomite at the Turňa nad Bodvou station on a loading track, where ZSSK CARGO delivered groups of 13 wagons from handling trains passing through the Gemer region in stable transports. After expressing its intention to increase these shipments to block trains, many processes were set in motion. – **Together with the customer, we identified the possibility of using the track on the opposite side of the Turňa nad Bodvou railway station, opposite the station building. The customer modified the area around the track to make it suitable for loading, and we worked with ŽSR on all the technical and administrative tasks necessary to give this otherwise unused track a new lease of life. After a difficult period, everything worked out and we created the first block train,** – says Renáta Ihnátová, the sales manager of the Košice region.

Up to 35 wagons can be parked on the newly commissioned track. The first shipments started with 15 wagons, but the goal is to gradually load the longest trains possible. – **We would like to reach the full potential of the loading capacity, which was defined as 5,000 tonnes per month,** – says Mrs Ihnátová.



Foto/Photo: Dominik MARKOVIČ

Dolomites transported also abroad

Customers vary – from regional in Slovakia to international ones. Although the armed conflict in Ukraine has suspended the potential for dolomite stone transport to Ukraine, everyone hopes that the conflict will end as soon as possible, which will open up opportunities for new shipments. Building materials will be greatly needed for the reconstruction of infrastructure destroyed by war.

However, international transport is still directed to Hungary. Material from the local quarry is mixed with slag, which thus finds a new use in the circular economy. This mixture is loaded into ZSSK CARGO Eas wagons and transported to the Hungarian town of Vác for processing at the local cement plant.

Potential for transporting gravel and aggregate Slovakia has great potential for the development of crushed aggregate and gravel transport. Many quarries have a railway siding available, but prefer transport by truck. This often means 60 to 70 heavily loaded trucks passing through the village. And even if they promise a new road for the village to replace the destroyed asphalt, this does not change anything for the citizens in terms of dust, noise, and danger for the local residents of the neighbouring villages.

For example, the quarry near Ruskov, not far from Košice. The parent company of this quarry, which is based in Saalfelden, Austria, actively transports aggregate by rail using the local siding, but in Slovakia, despite the possibility of transporting aggregate by rail in Ruskov, it transports aggregate exclusively by trucks. And such quarries and examples can be found throughout Slovakia.

The availability of loading and unloading points in Slovakia is also ensured by the aforementioned unloading and loading tracks, where only timber or scrap metal is usually loaded, but following the example of Poland or Ružomberok, they can also serve well for gravel shipments.

Lubomír ČECH

Gravel falls within the building materials commodity group, which is the responsibility of the sales manager Jozef Cenký and his team.

Do not hesitate to contact him if you are looking for a way to transport building materials with respect for nature.

Contact: +421 903 550 737, cenky.jozef@zscargo.sk

ZÁKAZNÍCKÉ 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



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

PREPRAVA DREVA, STAVEBNÝCH MATERIÁLOV A POTRAVIN

TRANSPORT OF TIMBER,
BUILDING MATERIALS
AND FOODSTUFFS

Jozef CENKÝ

+421 903 550 737

cenky.jozef@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

AUTOMOTIVE A PREPRAVA PRE ZAHRAŇIČNÉ 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

Luboš MIERNY

+421 903 597 472

mierny.lubos@zscargo.sk

REGIÓN KOŠICE

REGION KOŠICE

Renáta IHNÁTOVÁ

+421 903 721 626

ihnatoва.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

sluzby.Ua0@zscargo.sk

PRENÁJOM VOŽŇOV

RENTAL OF WAGONS

Michaela VAGAŠOVÁ

+421 904 594 713

vagasova.michaela@zscargo.sk

PRENÁJOM RUŠŇOV

RENTAL OF LOCOMOTIVES

Krátkodobý | Short-term

István SZÜRÖS

+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 28 B | 821 01 Bratislava | Slovak Republic

    @zsskcargo

zscargo.sk

