ZSSK CARGO

# BUSINESS

01 2026




Vectrony z novej série
Vectrons from the new series

## Úspech v tendri Volvo Cars
## Success in the Volvo Cars tender

Žilinu čaká konverzia trakčného systému
Žilina railway hub awaits traction system conversion



**Vážení obchodní partneri,**
v prvom rade sa vám chcem všetkým poďakovať, že nám zachovávate priazeň aj v týchto, pre spoločnosť neľahkých časoch. Nie je tajomstvom, že ZSSK CARGO prechádza ozdravným procesom pod kontrolou jediného akcionára. Súčasťou tohto procesu je nevyhnutná optimalizácia vo všetkých kľúčových oblastiach fungovania spoločnosti vrátane zamestnanosti, prepravných kapacít, opravárenských a údržbárskych kapacít, správy majetku a investičného plánovania. V týchto týždňoch dokončujeme externý audit, ktorého výstupy by mali podporiť a precizovať optimalizačný proces, tak aby sme zosúladili nákladovú štruktúru spoločnosti očakávaným tržbám pri zohľadnení vývoja na trhu prepráv.
Zo všetkých dotačných schém, na ktoré sme sa pripravovali, sa zdá, že tento rok sa podarí spustiť len vybavenie lokomotív radu 363 zabezpečovacou technológiou ETCS. Jednotlivé vozňové zásielky a obnova parku vozňov sa s najväčšou pravdepodobnosťou odkladajú do ďalšieho obdobia, a to aj vzhľadom na potrebu stabilizácie spoločnosti. Pri jednotlivkách je tiež namieste znovu sa zaoberať otázkou ich charakteru. Ide o čisto komerčný produkt alebo o verejný hospodársky záujem?
Napriek spomínaným ťažkostiam sa našej spoločnosti podarilo zrealizovať obstaranie desiatich nových viacsystémových lokomotív pre rok 2026. Pokračujeme v modernizácii dieselových lokomotív radu 742. Začiatkom roka 2026 sme zavŕšili proces vysporiadania vlastníckych práv k terminálu v Bratislave, ďalšie kroky sú predmetom diskusie s akcionárom.
Situácia na trhu železničnej nákladnej dopravy zostáva aj v roku 2026 mimoriadne komplikovaná a je ovplyvnená kombináciou slabšieho výkonu priemyslu, volatility cien energií a pokračujúcich geopolitických rizík. Kým v predchádzajúcich rokoch nákladovú štruktúru sektoru výrazne ovplyvnili najmä ceny elektrickej energie, aktuálne sme sa museli vysporiadať aj s prudkými výkyvmi cien trakčnej nafty. Pozitívne je, že napriek výpadkom v niektorých tradičných komoditách sa ZSSK CARGO darí posilňovať obchodné aktivity a rozvíjať aj nové prepravné toky. Významným úspechom je zároveň víťazstvo v tendri spoločnosti Volvo pre zabezpečenie železničných služieb pre nový závod pri Košiciach, ktoré potvrdzuje, že ZSSK CARGO zostáva silným a konkurencieschopným partnerom pre priemyselných zákazníkov aj v zložitých trhových podmienkach.
Vážení obchodní partneri, uvedomujeme si, že aktuálne obdobie je viac o stabilizácii a vnútornom usporiadaní spoločnosti než o prinášaní veľkých nových projektov či riešení. Našou prioritou je dnes vytvoriť podmienky pre to, aby bola ZSSK CARGO dlhodobo dôveryhodným a stabilným partnerom – nielen pre financujúce banky, ale predovšetkým pre našich zákazníkov. To znamená zachovanie kapacitnej, prevádzkovej a servisnej spoľahlivosti, o ktorú sa môžete pri svojich podnikateľských aktivitách oprieť. Verím, že aj s vašou podporou sa nám podarí toto obdobie úspešne zvládnuť a vytvoriť pevný základ pre ďalší rozvoj našej spolupráce.

**Jaroslav DANIŠKA**
**Predseda predstavenstva a generálny riaditeľ**
**Železničná spoločnosť Cargo Slovakia**

**Dear business partners,**
first and foremost, I would like to express my sincere gratitude for your continued trust and partnership during what is an undeniably challenging period for our company. It is no secret that ZSSK CARGO is currently undergoing a recovery process under the control of its sole shareholder. This process entails the necessary optimisation of all key operational areas, including workforce management, transport capacities, maintenance and repair services, asset management, and investment planning. We are currently finalising an external audit, the findings of which will serve to validate and refine our optimisation process. This will allow us to align the company's cost structure with projected revenues, while taking into account the current dynamics of the transport market.
Of all the subsidy schemes we have been preparing for, it currently appears that only the ETCS retrofitting for the 363-series locomotives will be launched this year. Projects concerning single wagonload shipments and fleet renewal are most likely to be deferred to a later period, particularly in the light of the need to stabilise the company. Regarding single wagonloads, it is also appropriate to re-examine the fundamental nature of these services. Are they to be treated as a purely commercial product, or as a service of general economic interest?
Despite the aforementioned challenges, our company has successfully secured the procurement of ten new multi-system locomotives for delivery in 2026. Furthermore, we are proceeding with the modernisation of 742-series diesel locomotives. At the beginning of 2026, we finalised the settlement of ownership rights concerning the terminal in Bratislava; further steps are currently subject to ongoing discussions with our shareholder.
The situation in the rail freight market remains particularly complicated in 2026, driven by a combination of lower industrial performance, energy price volatility, and persisting geopolitical risks. While in previous years the sector's cost structure was primarily affected by electricity prices, we have recently had to contend with sharp fluctuations in traction diesel prices as well. On a positive note, despite the decline in certain traditional commodities, ZSSK CARGO has successfully strengthened its commercial activities and continues to develop new freight flows. A significant milestone is our success in the Volvo tender process for the provision of rail freight services to the new plant near Košice. This achievement confirms that ZSSK CARGO remains a robust and competitive partner for industrial customers, even in challenging market conditions.
Dear business partners, we are fully aware that the current period is focused more on stabilisation and internal consolidation than on introducing new major projects or solutions. Our priority today is to establish the necessary conditions to ensure that ZSSK CARGO remains a reliable and stable partner in the long term – not only for the financing banks but, most importantly, for our customers. This means maintaining capacity, operational, and service reliability that you can fully count on in the pursuit of your business activities. I believe that with your support, we will manage this period successfully and build a solid foundation for the further development of our cooperation.

**Jaroslav DANIŠKA**
**Chairman of the Board of Directors**
**and CEO of Železničná spoločnosť Cargo Slovakia**

# OBSAH CONTENTS


Znižovanie nákladov a stabilizácia prepráv idú proti sebe 4
Cost reduction and transport stabilisation are inherently at odds 5
Prvých päť Vectronov z novej série je v prevádzke 6
The first five Vectrons from the new series are now in operation 7
Vozne pre nakládku dreva v zahraničí 8
Timber wagons for international loading 9
Úspech v tendri Volvo Cars je impulzom pre železničnú logistiku na Slovensku 10
Success in the Volvo Cars tender provides an impulse for rail logistics in Slovakia 11
Komplexná obsluha domácich zákazníkov v agrosektore 12
Comprehensive services for domestic customers in the agricultural sector 13
Modernizácia v Žiline je ukončená 14
Modernisation in Žilina is complete 14
Žilinský uzol čaká v septembri konverzia trakčného systému 15
Žilina railway hub awaits traction system conversion in September 15
Kľúč k udržateľnej nákladnej doprave 16
The key to sustainable rail freight 17
Environmentálna vízia 16
Environmental vision 17
Široký rozchod odštartoval Sergej. Prvý vlak vyrazil z Maťoviec pred 60 rokmi 18
The broad-gauge era launched by the 'Sergey' locomotive.
The first train departed from Maťovce 60 years ago. 19
EffiShunter 1600: Moderná technológia na širokom rozchode v Čiernej nad Tisou 20
EffiShunter 1600: Modern technology on the broad-gauge track in Čierna nad Tisou 21
Efektívnejšia výmena informácií pri vlečkových dokladoch 23
More efficient information exchange for siding documentation 23
Modernizované meranie spotreby elektriny na 178 rušňoch 24
Modernised electricity measurement on 178 locomotives 25
Moderná lakovňa posilní kvalitu opráv 26
A modern paint shop to enhance repair quality 26



ZSSK CARGO BUSINESS 01 2026

**Vydáva** Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., vychádza dvakrát za rok. **Adresa redakcie** Stromová 14, 040 01 Košice.
**Šéfredaktor** Ladislav Jandošek, +421 903 829 773. **Redakcia** Dana Schwartzová, +421 911 715 790. E-mail: redakcia@zscargo.sk
Snímka na titulnej strane Ladislav JANDOŠEK. **DTP a tlač** HI-Reklama, s. r. o., Bratislava. Číslo 01/2026 vychádza v máji 2026.

# Znižovanie nákladov a stabilizácia prepráv idú proti sebe

**Prepravný trh sa po sérii kríz nezotavuje, naopak od konca februára pribudla ďalšia, a to vojna na Blízkom východe, ktorej dopady významne zvyšujú ceny energií. Hlavné aktuálne faktory trhu komentuje z pohľadu rizík, ale aj príležitostí, v rozhovore riaditeľ úseku obchodu ZSSK CARGO Miroslav Ľupták.**



### Zmenil sa nejako prepravný trh na železnici v prvom kvartáli, povedzme v porovnaní s minulým rokom? Objavili sa nové faktory, ktoré ho ovplyvňujú?

Základným determinantom prepravného trhu ostáva výkonnosť slovenskej ekonomiky, ktorá je úzko previazaná s globálnym vývojom. Práve ten je v posledných rokoch formovaný kombináciou kríz – od pandémie, cez vojenské konflikty až po energetické výkyvy. Ak sme v minulosti hovorili o „živom" trhu, dnes ide skôr o systém vystavený permanentnej volatilite. V prvom kvartáli sa tieto faktory prejavili veľmi konkrétne: napríklad 27. januára 2026 došlo k prerušeniu dodávok ropy ropovodom Družba v dôsledku jeho poškodenia. Uvedená skutočnosť mala za následok vyhlásenie stavu ropnej núdze na Slovensku, čo sa obratom prejavilo pozastavením vývozu významnej časti produkcie jedného z našich kľúčových zákazníkov. Situáciu ďalej zhoršila eskalácia geopolitického napätia na Blízkom východe od konca februára, ktorá zvýšila tlak na komoditné trhy. Obnovenie dodávok ropy cez Družbu 23. apríla síce môže signalizovať istú stabilizáciu, no prvý kvartál bol z tohto pohľadu výrazne negatívny.

### A ako prepravy ovplyvňuje vojna na Ukrajine?

Vojna na Ukrajine ostáva dlhodobo zásadným faktorom. Tá už viac ako štyri roky mení štruktúru aj smerovanie prepravných tokov – najmä pri komoditách ako železná ruda, uhlie, automotive či agroprodukty. Práve agrosegment je ukážkou vysokej volatility: jeho objemy kolísali v závislosti od dostupnosti tradičných exportných trás, najmä fungovania prístavu Odesa. V aktuálnom období, vďaka získaniu viacerých nových kontraktov, zaznamenávame opäť rastúci trend prepráv agroproduktov v smere východ – západ. Na druhej strane limitujúcim faktorom zostáva samotná infraštruktúra. Vojnou poškodená železničná sieť na Ukrajine (UZ) často nedokáže zabezpečiť požadované kapacity, čo vytvára prevádzkové riziká a obmedzuje potenciál ďalšieho rastu.

### Čo tieto spomenuté zmeny znamenali pre objemy prepravy jednotlivých komodít?

Ropné výrobky patria medzi nosné komodity ZSSK CARGO a spomínané obmedzenie vývozu významne ovplyvnilo naše výkony. Išlo o stratu objemov na úrovni okolo 100 tisíc ton mesačne, ktoré sa pravdepodobne nepodarí plnohodnotne „dobehnúť" – odberatelia boli totižto nútení operatívne diverzifikovať zdroje dodávok. Negatívny vývoj sa črtá aj v segmente stavebnín. Neúspech v tendri na prepravy cementu a trosky v prvom kvartáli 2026 sa premietne do poklesu objemov v nasledujúcom období, čo nás veľmi mrzí. Naopak, prepravy potravín z Ukrajiny smerom na západ aktuálne rastú, dokázali sme získať viaceré nové kontrakty, napríklad do Talianska, Nemecka, Holandska. Medziročný nárast predstavuje viac ako 50 tisíc ton za mesiac a teší nás, že našim zákazníkom prinášame pridanú hodnotu aj poskytovaním špecifických služieb, ku ktorým patrí napríklad prečerpávanie jedlých olejov.

### Kvôli nárastu cien trakčnej nafty bola ZSSK CARGO nútená prehodnotiť platné kontrakty. Ako zareagovali zákazníci?

Napätá situácia na trhu pohonných hmôt posunula ceny trakčnej nafty na úroveň, ktorá si vyžiadala reakciu aj zo strany ZSSK CARGO. Dlhodobo nebolo udržateľné absorbovať prudký nárast nákladov výlučne interne. Preto sme k problému pristúpili otvorene – komunikovali sme ho so zákazníkmi a v druhom štvrťroku 2026 sme začali s prehodnocovaním platných kontraktov.
Na základe jednotného a nediskriminačného prístupu predkladáme zákazníkom – pri jednotlivých vozňových zásielkach, skupinách vozňov a ucelených vlakoch – nové zmluvné dokumenty, ktoré reflektujú aktuálnu nákladovú úroveň pohonných hmôt ZSSK CARGO. Tento mechanizmus bude fungovať obojsmerne, čo považujeme za férové nastavenie. Dokumenty sa budú následne priebežne upravovať alebo prolongovať formou mesačných dodatkov.

### Podnikateľský plán ZSSK CARGO vychádza z ozdravného plánu, ktorý predpokladá výrazné škrty na strane nákladov, ako sú osobné náklady či prenájmy. V akom vzťahu sú tieto opatrenia s možnosťami stabilizovať prepravy, respektíve trhový podiel firmy?

Stav železničnej nákladnej dopravy v Európe je dlhodobo nepriaznivý – pokles prepráv je viditeľný naprieč krajinami a Slovensko nie je výnimkou. V tomto kontexte ZSSK CARGO prijala ozdravný plán, ktorý reaguje na vývoj jej ekonomických výsledkov a zameriava sa predovšetkým na stabilizáciu hospodárenia. Ťažisko opatrení je síce na strane nákladov, no plán pokrýva aj oblasť tržieb z prepravy ako kľúčového zdroja príjmov. Ide o komplexný, viacročný rámec, ktorý prechádza naprieč celou spoločnosťou – nejde teda len o krátkodobé zásahy obmedzené na rok 2026. Na jednej strane sme nútení znižovať nákladové zaťaženie: identifikovať interné rezervy, optimalizovať procesy, odpredávať nepotrebný majetok a pristupovať aj k úpravám osobných nákladov. Na druhej strane sme si dali náročné úlohy smerujúce k zabezpečeniu výnosov, ktoré pravidelne sledujeme, a prijímame zodpovedajúce opatrenia.
Je však potrebné otvorene pomenovať, že tlak na znižovanie

nákladov a snaha o stabilizáciu či rast prepráv nie sú vždy plne kompatibilné ciele. Vyžaduje si to citlivé riadenie a manažovanie priorít, aby úsporné opatrenia neoslabili schopnosť reagovať na trh. Ide o rovnakú výzvu, akej čelia aj iné spoločnosti v odvetví – nielen železniční dopravcovia. Úspech preto stojí na schopnosti tieto protichodné tlaky vyvažovať a zároveň udržať priazeň zákazníkov.

**Ladislav JANDOŠEK**

# Cost reduction and transport stabilisation are inherently at odds

**The rail freight market has not recovered following a series of crises; on the contrary, another has emerged since late February – the war in the Middle East, the impacts of which are significantly driving up energy prices. In this interview, Miroslav Ľupták, the Trade Division Director at ZSSK CARGO, discusses key market drivers, addressing both potential risks and emerging opportunities.**

### Has the rail freight market changed in any way during the first quarter, for instance, compared to last year? Have any new factors emerged that are influencing it?

The key driver of the rail freight market continues to be the performance of the Slovak economy, which is closely linked to global developments. In recent years, the market has been shaped by a combination of crises – ranging from the pandemic and military conflicts to energy shocks. While we previously spoke of a "vibrant" market, today it is more of a system exposed to permanent volatility. In the first quarter, these factors manifested in very concrete terms: for instance, on 27 January 2026, oil supplies through the Druzhba pipeline were interrupted due to damage to the infrastructure. This situation resulted in the declaration of a state of oil emergency in Slovakia, which immediately led to the suspension of exports for a significant portion of the production of one of our key customers. The situation was further exacerbated by the escalation of geopolitical tensions in the Middle East since late February, which has intensified pressure on commodity markets. While the resumption of oil supplies via the Druzhba pipeline on 23 April could indicate some stabilisation, the first quarter remained significantly negative in this regard.

### And how is the war in Ukraine affecting transport operations?

The war in Ukraine remains a fundamental factor in the long term. For more than four years, it has been reshaping the structure and direction of transport flows – particularly for commodities such as iron ore, coal, automotive, and agricultural products. The agricultural sector perfectly illustrates this high volatility: its volumes fluctuated depending on the availability of traditional export routes, particularly the operational status of the Port of Odesa. At present, thanks to securing several new contracts, we are once again seeing an upward trend in agricultural product shipments in the East-West direction. On the other hand, the infrastructure itself remains a limiting factor. The war-damaged rail network in Ukraine (UZ) is often unable to provide the required capacity, which creates operational risks and limits the potential for further growth.

### How have these changes translated into transport volumes for individual commodities?

Petroleum products are among ZSSK CARGO's core commodities, and the aforementioned export restrictions have significantly impacted our performance. This represented a volume loss of around 100,000 tonnes per month, which we are unlikely to fully recoup, as customers were forced to proactively diversify their supply sources. A negative trend is also emerging in the building materials segment. Our unsuccessful bid in a tender for cement and slag transport in the first quarter of 2026 will lead to a decline in volumes in the coming period, which is a matter of great regret for us.
In contrast, we are seeing growth in westward food exports from Ukraine. We've gained a number of new contracts for transport to countries like Italy, Germany, and the Netherlands. The year-on--year increase amounts to more than 50,000 tonnes per month. We are pleased to deliver added value to our customers by providing specialised services, such as the transpumping of edible oils.

### Due to the rise in traction diesel prices, ZSSK CARGO was forced to renegotiate its existing contracts. How did customers respond?

The tense situation in the fuel market pushed traction diesel prices to a level that required a response from ZSSK CARGO. In the long term, it was not sustainable to absorb the sharp increase in costs solely internally. Therefore, we approached the issue transparently – communicating openly with our customers and beginning to renegotiate existing contracts in the second quarter of 2026. Based on a uniform and non-discriminatory approach, we are presenting customers – as regards single wagonloads, wagon groups, and block trains – with new contractual documents that reflect ZSSK CARGO's current fuel cost levels. This mechanism will operate bi-directionally, which we consider a fair arrangement. Subsequently, these documents will be continuously adjusted or extended through monthly amendments.

### ZSSK CARGO's business plan is based on a recovery plan that envisages significant cost-cutting measures, specifically targeting personnel expenses and lease costs. How do these measures relate to the potential for stabilising the company's transport volumes and market share?

The state of rail freight in Europe has been unfavourable for a long time – a decline in transport is visible across countries, and Slovakia is no exception. In this regard, ZSSK CARGO has adopted a recovery plan that responds to its economic results and focuses primarily on stabilising financial performance. While the measures centre on the cost side, the plan also covers transport revenues as a key source of income.
However, it must be stated openly that the pressure to cut costs and the effort to stabilise or grow volumes are not always fully compatible goals. This requires sensitive handling and management of priorities to ensure that austerity measures do not weaken our ability to respond to the market.

**Ladislav JANDOŠEK**

# Prvých päť Vectronov z novej série je v prevádzke




**V depe Bratislava východ manažéri sekcie riadenia prevádzky a trakcie v stredu 25. marca prebrali prvých päť nových viacsystémových rušňov Vectron, ktoré si ZSSK CARGO prenajala od spoločnosti RS Lease na základe tendra v závere minulého roka. Nájom je na desať rokov, do decembra 2037, a firma si celkovo objednala 15 týchto strojov.**

Aby sme priblížili nové hnacie vozidlá z flotily spoločnosti, treba uviesť v prvom rade, že ide o najnovšiu generáciu Vectronov A17 s výkonom 6 400 kW, ťažnou silou 320 kN a najvyššou dosahovanou rýchlosťou do 200 km/h. Rušne sú určené pre prevádzku na trakčných napájacích sústavách 25 kV/50 Hz a 15 kV/16,7 Hz striedavých, resp. 3 kV a 1,5 kV jednosmerných. Ich výhodou je priechodnosť na tratiach susedných a ďalších európskych železníc, od Bulharska, Chorvátska až po Poľsko a Nemecko, sú vybavené zabezpečovacím systémom ETCS Level 2 Base Line 3 a príslušnými lokálnymi zabezpečovacími systémami v jednotlivých krajinách. Ide o najpredávanejší rušeň v Európe so širokou sieťou servisných stredísk.

Súťaž na prenájom viacsystémových hnacích vozidiel prebehla v závere minulého roka a v tendri uspela spoločnosť, ktorá stála za dodávkou desiatich prenajatých Vectronov aj v rokoch 2018 a 2019. Tie ostanú v nájme ešte necelé tri roky.



Zľava Vladimír Fľak Z RS Lease, vedúci oddelenia riadenia trakcie Štefan Rákoš a riaditeľ sekcie riadenia prevádzky a trakcie István Szűrös na stanovišti Vectrona 193.137-5.

From left: Vladimír Fľak (RS Lease), Štefan Rákoš (Head of the Traction Control Unit), and István Szűrös (Director of the Operations and Traction Control Section) in the cab of Vectron 193.137-5.

## Zmena napájania v Žiline

Poďme ale späť k novým rušňom, investícia je zo strany ZSSK CARGO vyvolaná modernizáciou infraštruktúry. Jednak rozširovaním zabezpečovacieho systému ETCS, ale aj zmenou napájacej sústavy v uzle Žilina z jednosmernej na striedavú, ktorá sa chystá v septembri. Dodávky ďalších Vectronov z aktuálneho kontraktu sú zmluvne dohodnuté. Ďalších päť rušňov prevezme ZSSK CARGO do konca tohto roka a zvyšných päť do decembra 2027. Súčasťou kontraktu je možnosť odkúpenia rušňov a opcia na ďalších 15 strojov pod podmienkou jej uplatnenia do dvoch rokov od účinnosti zmluvy. Keďže ide o techniku v prenájme, jej servis má na starosti dodávateľ, resp. prenajímateľ, tak ako je to v lízingových zmluvách tohto typu bežné.

## Zaškolení rušňovodiči

Vzhľadom na podobnosť s doteraz prevádzkovanými typmi Vectronov ZSSK CARGO neuvažuje so špeciálnymi školeniami pre rušňovodičov, ktorí majú na ne licenciu. Nejaké oboznámenie však, podľa riaditeľa sekcie riadenia prevádzky a trakcie Istvána Szűrösa, budú musieť absolvovať. – **Verím, že prechod na novú techniku bude bez problémov a rušňovodiči si zvyknú na nové dotykové ovládanie. Aktuálne máme na Vectrony vyškolených 180 rušňovodičov v Bratislave a Košiciach,** - uviedol I. Szűrös.

Čo sa týka nasadzovania Vectronov, to bude ovplyvnené prevádzkovými a obchodnými možnosťami, no vzhľadom na prevádzkové náklady budú určené hlavne na dlhé trasy. Tak ako doteraz sa budú často prenajímať na trasy do zahraničia, kde sú stabilnejšie možnosti dlhších jázd. A využijú sa aj po prepnutí trakčnej sústavy v Žiline na striedavú na domácom hlavnom ťahu.

Na záver dodajme, že nové Vectrony ostali verné polepu, ktorý má prvá desiatka týchto hnacích vozidiel prenajatá od konca roka 2018. Kým prvá desiatka bola označená ako rad 383, nová séria má označenie 193 podľa nemeckého číslovania, takže budú v prevádzke ľahko rozpoznateľné.

**Ladislav JANDOŠEK**




Tabuľka na Vectrone, kde sa uvádza priechodnosť na tratiach jednotlivých železničných správ.

Route availability plate showing the various railway networks where the Vectron is certified to operate.

# The first five Vectrons from the new series are now in operation

**At the Bratislava východ (Bratislava East) depot on Wednesday, 25 March, managers from the Operations and Traction Control Section took delivery of the first five new multi-system Vectron locomotives, which ZSSK CARGO leased from the company RS Lease following a tender held at the end of last year. The lease is for ten years, running until December 2037, with the company ordering a total of 15 of these units.**



Všetky Vectrony vo flotile ZSSK CARGO majú identický polep.
All Vectrons in the ZSSK CARGO fleet feature an identical livery.

To introduce the new locomotives in our fleet, it should be noted first and foremost that these are the latest generation A17 Vectrons with an output of 6,400 kW, a tractive effort of 320 kN, and a maximum operating speed of 200 km/h. The locomotives are designed for operation on 25kV/50 Hz and 15kV/16.7 Hz AC traction power systems, as well as 3 kV and 1.5 kV DC traction power systems. Their advantage lies in their interoperability across neighbouring and other European railways, stretching from Bulgaria and Croatia to Poland and Germany. They are equipped with ETCS Level 2 Baseline 3, as well as the relevant local train control systems for each country. It is the best-selling locomotive in Europe, supported by an extensive network of service centres.

The tender for the lease of these multi-system locomotives took place late last year, and the contract was awarded to the company that had also supplied ten leased Vectrons in 2018 and 2019. Those locomotives will remain under lease for nearly three more years.

## Traction power conversion in Žilina

As far as the new locomotives are concerned, ZSSK CARGO's investment is necessitated by infrastructure modernisation, specifically the expansion of the ETCS, and the upcoming conversion from DC to AC traction power in the Žilina railway node, which is scheduled for September.

Deliveries of additional Vectrons under the current contract are firmly agreed upon: ZSSK CARGO will take delivery of five more locomotives by the end of this year, with the remaining five arriving by December 2027. The contract includes a buy-out option and an additional option for 15 more locomotives, provided it is exercised within two years subsequent to the effective date of the contract. As these are leased assets, maintenance is the responsibility of the supplier or the lessor, as is standard in leasing agreements of this kind.

## Licensed locomotive drivers

Due to their similarity to the Vectron models currently in operation, ZSSK CARGO does not plan to implement specialised training for drivers who already hold a licence for these locomotives. However, according to István Szűrös, the Director of the Operations and Traction Control Section, they will still need to undergo a basic familiarisation process. – **I believe that the transition to the new technology will be smooth and that the drivers will quickly get used to the new touch-screen controls. As of today, there are 180 Vectron-licensed drivers based in Bratislava and Košice,** – stated Mr Szűrös.

Regarding the deployment of Vectron locomotives, this will be subject to operational and commercial capacities; however, due to their operating costs, they will be primarily utilised for long-haul routes. As before, they will be frequently leased for international routes where longer, more stable runs are possible. Additionally, they will be utilised on the domestic main line following the transition of the Žilina node to AC power.

In conclusion, the new Vectrons remain faithful to the livery of the first ten locomotives leased since late 2018. While the initial ten are designated as Class 383, the new series carries the Class 193 designation following the German numbering system, making them easily identifiable in operation.

**Ladislav JANDOŠEK**



Krátky kurz v strojovni rušňa.
A brief induction in the engine room.



Vectrony sa pred preberaním zoradili na jednej koľaji v depe Bratislava východ.
Prior to their official handover, the Vectrons were lined up on a single track at the Bratislava východ depot.

# Vozne pre nakládku dreva v zahraničí

**Drevo je obnoviteľná surovina a Slovensko má lesov dostatok – pokrývajú takmer 40 percent jeho územia. No rovnako dôležité ako samotná ťažba je to, ako sa surovina dostane k spracovateľovi. Jeden ucelený vlak s drevom nahrádza 50 až 70 jázd kamiónmi. Pri pravidelných prepravách z viacerých smerov Slovenska do Liskovej to napríklad znamená tisíce kamiónov ročne, ktoré nemusia jazdiť po cestách. Menej emisií, menej poškodených ciest, menej kolón. ZSSK CARGO však zákazníkom zabezpečuje aj komplexné pokrytie vozňovej potreby pre nakládky tejto komodity v zahraničí, či na vývoz zo Slovenska.**

Prázdne vozne určené na nakládku suroviny v zahraničí sa zhromažďujú podľa priania zákazníka vo vhodnej stanici, buď Žilina - Teplička, Košice, Bratislava východ alebo Štúrovo. Záleží, cez ktorú pohraničnú priechodovú stanicu si chce zákazník vozne prebrať na prepravu. - **Súpravy vieme operatívne pripraviť za niekoľko dní v zmysle požiadavky zákazníka. Nemusí sa obávať, že by jeho požiadavka čakala na vybavenie dlhšie,** - potvrdzuje pripravenosť firmy promptne reagovať Jozef Cenký zo sekcie predaja ZSSK CARGO. A dodáva, že aktuálne v prvom polroku 2026 zabezpečuje spoločnosť prepravy vo vlastných vysokostenných vozňoch radu E z Poľska do Maďarska a Rumunska a takisto vo vozňoch radu H z Čiech do Rumunska.

Vozne na nakládku dreva v zahraničí poskytuje slovenské Cargo ako výhradný dopravca na našom území. – **Súpravy po naložení a odoslaní tranzitujú cez Slovensko. Na hraniciach ich preberieme a podľa objednania trasy odovzdáme vo výstupnej pohraničnej priechodovej stanici,** - približuje logistiku J. Cenký. Tu treba ešte poznamenať, že dané vozne si je možné prenajať aj na dlhšie obdobie, napríklad na polrok a potom nimi disponuje nájomca. Pokiaľ ide o vývoz dreva zo Slovenska, za mesiac ZSSK CARGO v priemere vypraví do desať ucelených vlakov, ktoré sa takisto tvoria v spomínaných staniciach Žilina - Teplička, Košice, Bratislava východ alebo Štúrovo. - **Pre zákazníkov zabezpečujeme operatívne zhromažďovanie vozňov z rôznych oblastí Slovenska, či už je to Horehronie, Orava, Kysuce, Turiec, Liptov, Spiš, Horný Zemplín do ucelených vlakov, ktoré následne na hranici odovzdáme nasledujúcemu dopravcovi,** - pripomína ešte J. Cenký možnosti a oblasti, ktoré sú kľúčové pre produkciu dreva.

Ak sa vrátime k vozňom, rad Eas predstavuje univerzálnych ťahúňov. Pri väčšine prepráv dreva využíva ZSSK CARGO tieto vysokostenné vozne. Sú univerzálne, vhodné nielen na drevo, používajú sa rovnako na šrot či kamenivo. Ich dostatok vo flotile umožňuje flexibilne reagovať na potreby zákazníkov. Do jedného vozňa Eas sa zmestí objem, ktorý by inak vyžadoval dva až tri kamióny. Pri prepravách dreva na vzdialenosti niekoľko sto kilometrov je to zásadný rozdiel v počte jázd, emisiách aj zaťažení cestnej infraštruktúry.

Na záver ešte dodajme, že ZSSK CARGO zásobuje aj domácich spracovateľov dreva, a to guľatinou zo západu, juhu aj východu krajiny systémom jednotlivých vozňových zásielok, zberných ucelených vlakov aj priamych súprav. Je to príklad toho, ako moderná logistika dokáže spojiť roztrúsené zdroje suroviny do efektívneho celku.

K najväčším odberateľom dreva na Slovensku patrí Papiereň a celulózka Mondi SCP v Ružomberku. Závod spracúva státisíce kubíkov guľatiny ročne a železnica tu zohráva kľúčovú úlohu – dokáže stabilne a ekologicky zásobovať výrobu surovinami z lokalít, kam by kamióny museli absolvovať desiatky jednotlivých jázd. Práve v úvode spomenutej stanici Liskovej pri Ružomberku sa stretávajú toky dreva z celého Slovenska. Pre ZSSK CARGO to znamená prevádzkovať niekoľko paralelných logistických tokov, z ktorých každý má svoju technológiu a rytmus. A tiež obsluhovať medziskladydreva vo Veľkých Kozmálovciach či Strážskom. Ale to už je ďalší príbeh pestrej skladačky nákladných vlakov s drevom.

**(lj, lč)**

**Foto: Filip Devoša, Andrej Izing**

**Pre možnosti prepravy dreva po železnici neváhajte kontaktovať príslušného komoditného alebo regionálneho obchodného manažéra ZSSK CARGO:**
**https://zscargo.sk/kontakty/obchodni-manazeri**






# Timber wagons for international loading

**Wood is a renewable resource, and Slovakia has an abundance of forests, covering nearly 40 per cent of its territory. However, just as important as the harvesting itself is how the raw material reaches the processor. A single block train carrying timber replaces 50 to 70 truck trips. For regular shipments from across Slovakia to Lisková, for instance, this means thousands of trucks annually taken off the road. This results in fewer emissions, less road damage, and reduced traffic congestion. Moreover, ZSSK CARGO provides customers with comprehensive wagon fleet coverage for timber loading, whether for international transport or exports from Slovakia.**

Empty wagons designated for loading abroad are marshalled at a convenient station, such as Žilina-Teplička, Košice, Bratislava východ, or Štúrovo, depending on customer requirements. It depends on which border crossing station the customer chooses to take over the wagons for transport. – **We can operationally prepare trainsets within a few days according to the customer's request. They don't have to worry about long request processing times,** – says Jozef Cenký, of the ZSSK CARGO Sales Section, confirming the company's ability to react promptly. He adds that in the first half of 2026, the company is currently providing transport using its own E-series wagons from Poland to Hungary and Romania, as well as H-series wagons from the Czech Republic to Romania.

As the exclusive carrier on domestic soil, ZSSK CARGO provides wagons for international timber loading. – **Once loaded and dispatched, the trainsets transit through Slovakia. We take them over at the border and deliver them to the exit border station based on the scheduled route,** – explains Jozef Cenký, outlining the logistics. It is also worth noting that these wagons can be leased for longer periods – for example, six months – during which they remain at the lessee's full disposal.

Regarding timber exports from Slovakia, ZSSK CARGO dispatches an average of ten block trains per month, which are also assembled at the aforementioned stations: Žilina-Teplička, Košice, Bratislava východ, or Štúrovo. – **We operationally ensure the collection of wagons from various regions of Slovakia – be it Horehronie, Orava, Kysuce, Turiec, Liptov, Spiš, or Horný Zemplín – into block trains, which we then hand over to the next carrier at the border,** – notes Mr Cenký, highlighting the key areas for timber production.

Returning to the wagons, the Eas-series represents the universal workhorses of the fleet. ZSSK CARGO uses these high-sided wagons for the majority of timber shipments. Their versatility makes them suitable not only for timber shipments but also for transporting scrap metal or aggregates. Their high availability within the fleet allows for a flexible response to customer needs. A single Eas wagon can hold a volume that would otherwise require two to three trucks. When transporting timber over hundreds of kilometres, this makes a fundamental difference in the number of trips, emissions, and the load on road infrastructure.

Finally, it should be noted that ZSSK CARGO also supplies domestic wood processors with logs from the west, south, and east of the country through a system of single wagonloads, consolidated block trains, and direct trainsets. This is a prime example of how modern logistics can integrate scattered raw material sources into an efficient whole.

One of the largest timber off-takers in Slovakia is the Mondi SCP paper and pulp mill in Ružomberok. The plant processes hundreds of thousands of cubic metres of logs annually, and the railway plays a vital role – by providing a stable and eco-friendly supply of raw materials from locations that would otherwise require dozens of individual truck trips. It is at the aforementioned Lisková station near Ružomberok where timber flows from all over Slovakia converge. For ZSSK CARGO, this entails managing several parallel logistical flows, each with its own technology and rhythm. It also involves servicing intermediate timber storage sites in Veľké Kozmálovce and Strážske. But that is yet another chapter in the diverse puzzle of freight trains carrying timber.

**(lj, lč)**

**Photo: Filip Devoša, Andrej Izing**

**For timber transport options by rail, do not hesitate to contact the relevant commodity or regional sales manager at ZSSK CARGO: https://zscargo.sk/en/contacts/sales-managers**

# Úspech v tendri Volvo Cars je impulzom pre železničnú logistiku na Slovensku



**ZSSK CARGO uspela koncom marca v silnej konkurencii v tendri na zabezpečenie tzv. „first mile“ železničných operácií spoločnosti Volvo Cars, ktorá buduje svoj nový výrobný závod pri Košiciach. Ide o kľúčovú časť logistického reťazca medzi výrobným závodom a hlavnou železničnou sieťou. Na podrobnosti sme sa pýtali riaditeľky sekcie podpory predaja a marketingu Veroniky Hagarovej.**

### ZSSK CARGO uspela koncom marca v tendri na zabezpečenie takzvanej prvej míle železničných operácií spoločnosti Volvo Cars. Poviete nám o súťaži niečo viac?

Tender bol vypísaný ešte v minulom roku a prebiehal v niekoľkých kolách. Dovolím si tvrdiť, že preveril nielen technické riešenia, ale aj procesnú pripravenosť a schopnosť reagovať na vysoké štandardy moderného automotive priemyslu. Súčasťou hodnotenia boli rozsiahle dotazníky, detailná dokumentácia aj online prezentácie, v rámci ktorých bolo potrebné obhájiť navrhované technologické postupy a preukázať ich funkčnosť v praxi. ZSSK CARGO pri hodnotení dodávateľov Volvo Cars získala výborných 95 bodov zo 100, čím potvrdila vysokú úroveň kvality a procesnej vyspelosti.

### O aké všetky služby pre Volvo Cars teda ide?

Pre spresnenie, predmetom objednaných služieb je zabezpečenie vlečkových a nadväzujúcich železničných operácií. Ide najmä o riadenie pohybu vlakových súprav, ich posun na vlečke a medzi závodom Volvo Cars vo Valalikoch a stanicou Valaliky, ako aj prepravu medzi stanicou Valaliky a železničnou stanicou Košice. Súčasťou je tiež kompletný dispečing a reporting. Kľúčový prvok predstavuje zabezpečenie plynulého obehu súprav – od pristavenia prázdnych vozňov, cez nakládku vozidiel až po ich expedíciu na prepravné relácie v Európe.

### A čo nároky na zabezpečenie služieb?

Opísaný proces musí fungovať s vysokou presnosťou a v krátkych časových cykloch, čo kladie značné nároky na koordináciu všetkých zapojených strán. V najbližšom období budeme spolu s Volvom technologické riešenie ďalej precizovať tak, aby bol plánovaný nábeh prevádzky v lete roku 2027 plynulý a bezproblémový. Skúsenosti ukazujú, že úspech v tendri je len prvým krokom – rozhodujúca bude každodenná realita, ktorá musí spĺňať vysoké štandardy spoľahlivosti, bezpečnosti a flexibility.

### Podmienkou pre tender bol aj vysoký ekologický štandard poskytnutých služieb. Čo si pod tým máme predstaviť? Bez ohľadu na to, že železnica je synonymom ekologickosti.

Projekt Volvo Cars patrí medzi najvýznamnejšie priemyselné investície na Slovensku. Košický závod bude zameraný výhradne na výrobu elektromobilov a po plnom nábehu dosiahne kapacitu až 250 tisíc vozidiel ročne. Väčšina produkcie – Volvo avizuje až 95% – bude smerovať na export práve prostredníctvom železničnej dopravy, čo podčiarkuje strategický význam celého projektu aj pre rozvoj udržateľnej logistiky. Pokiaľ ide o ekológiu samotnej prvej míle a posunu, ZSSK CARGO má v pláne nasadiť svoje kompletne zmodernizované rušne 742.

### Prečo je pre ZSSK CARGO úspech v súťaži dôležitý?

Pre ZSSK CARGO má tento úspech širší význam. Potvrdzuje našu stabilnú pozíciu v segmente automotive, kde sme súčasťou logistických reťazcov všetkých výrobných závodov na Slovensku. Zároveň ide o príležitosť rozšíriť naše pôsobenie. Ambíciou ZSSK CARGO ako dopravcu je samozrejme aktívne sa zapájať aj do samotných prepráv v záujme vyššej komplexnosti logistických riešení pre zákazníka. V čase, keď sa logistický sektor vyrovnáva s viacerými výzvami, predstavuje tento projekt pozitívnu správu. Prináša nové príležitosti a zároveň potvrdzuje, že železničná doprava a naša spoločnosť majú pevné miesto v moderných a udržateľných dodávateľských reťazcoch. ZSSK CARGO nemá vo svojej flotile špecializované vozne určené pre finálnu produkciu automobiliek. Kto pozná trh automotive, veľmi dobre vie, že jeho „tempo“ diktujú práve držitelia vozňov, ktorých je v Európe len zopár. Byť etablovaným subjektom na vlečke je preto dôležitou komparatívnou výhodou a znamená pootvorené dvere aj pre ďalší biznis.

### A čo služby pre ďalšie automobilky na Slovensku? Posúva sa aj pri nich nejako štandard v tomto roku?

Ako som už spomínala, ZSSK CARGO je súčasťou logistiky každej jednej automobilky na Slovensku ako dopravca a pre KIA zabezpečujeme aj komplet vlečku. Vybudovať si takúto pozíciu nie je ľahké, ale dovolím si tvrdiť, že udržať si ju je ešte ťažšie. Automotive sektor má naozaj vysoké nároky a konkurencia nespí. V aktuálnej situácii, v ktorej sa trh železničnej nákladnej dopravy nachádza, je tvrdá bitka o každý jeden vlak. Obchod intenzívne spolupracuje s prevádzkou a zákazníckym centrom, aby bola kvalita služieb čo

možno najvyššia. Vyššie sme sa bavili aj o ekológii, ak by som mala vyzdvihnúť aspoň jedno pozitívum, určite by to bola environmentálna certifikácia ISO 14001, ktorú sa kolegom z projektovej kancelárie a interného auditu podarilo získať koncom minulého roku naozaj v rekordnom čase pre pracoviská v Devínskej Novej Vsi (Volkswagen) a Košiciach (Volvo). Certifikácia sa postupne rozširuje aj o zvyšné automobilky v Trnave, Žiline-Tepličke a v Lužiankach. ISO 14001 sa stáva, a to nielen vo svete automotive, nutnosťou.

**Ladislav JANDOŠEK**

# Success in the Volvo Cars tender provides an impulse for rail logistics in Slovakia

**At the end of March, ZSSK CARGO succeeded against tough competition in a tender to provide 'first mile' rail operations for Volvo Cars, which is currently building its new manufacturing plant near Košice. This is a key part of the logistics chain between the manufacturing plant and the main railway network. We asked Veronika Hagarová, the Trade Support and Marketing Section Director, for further details.**

**ZSSK CARGO succeeded at the end of March in a tender to provide 'first mile' rail operations for Volvo Cars. Could you tell us more about the tender?**

The tender was announced last year and was conducted in several rounds. I dare say it tested not only our technical solutions but also our procedural readiness and our ability to meet the high standards of the modern automotive industry. The evaluation process involved extensive questionnaires, detailed documentation, and online presentations, during which we had to defend our proposed technological procedures and demonstrate their viability in practice. By achieving a score of 95 out of 100 in the Volvo Cars supplier assessment, ZSSK CARGO demonstrated its superior quality standards and operational maturity.

**So, what specific services are to be provided for Volvo Cars?**

To clarify, the scope of the contracted services involves providing siding operations and related rail activities. This primarily involves managing train movements and shunting both on the siding between the Volvo Cars plant in Valaliky and the Valaliky station, as well as transport between the Valaliky station and the Košice railway station. The package also includes comprehensive dispatching and reporting. A key element is ensuring a seamless cycle of train sets – from positioning empty wagons and loading them to their final dispatch to destinations across Europe.

**And what about the service requirements?**

The process described must operate with high precision and within short cycle times, which places significant demands on the coordination of all parties involved. In the coming period, we will continue to refine the technological solution together with Volvo to ensure that the planned start of operations in the summer of 2027 is smooth and seamless. Experience shows that winning the tender is only the first step – the deciding factor will be the day-to-day reality, which must meet high standards of reliability, safety, and flexibility.

**The tender also required a high ecological standard for the services provided. What exactly does that entail? Especially considering that rail transport is already synonymous with being eco-friendly.**

The Volvo Cars project is among the most significant industrial investments in Slovakia. The plant near the city of Košice will focus exclusively on the production of electric vehicles, and once it reaches full capacity, it will produce up to 250,000 vehicles per year. The vast majority of the production – with Volvo announcing up to 95% – will be earmarked for export via rail, underscoring the strategic importance of the entire project for the development of sustainable logistics. As for the ecology of the first mile and shunting operations themselves, ZSSK CARGO plans to deploy its fully modernised 742-series locomotives.

**Why is winning the tender so important to ZSSK CARGO?**

For ZSSK CARGO, this success has a broader significance. It confirms our stable position in the automotive segment, where we are already an integral part of the logistics chains for all manufacturing plants in Slovakia. At the same time, it represents a key opportunity to further expand our operations. Naturally, ZSSK CARGO's ambition as a carrier is to actively participate in the actual transport operations themselves, aiming to offer even more comprehensive logistical solutions to our customers. At a time when the logistics sector is facing several challenges, this project represents a very positive signal. It brings new opportunities while confirming that rail freight and our company have a firm place in modern and sustainable supply chains. ZSSK CARGO does not have specialised wagons for finished automotive products in its fleet. Those familiar with the automotive market know very well that its 'pace' is dictated by wagon keepers, of which there are only a few in Europe. Being an established entity on a rail siding is therefore a significant comparative advantage, keeping the door ajar for further business opportunities.

**And what about services for other car manufacturers in Slovakia? Is the standard for them evolving in any way this year?**

As I have already mentioned, ZSSK CARGO is part of the logistics chain for every single carmaker in Slovakia as a carrier, and for KIA, we even provide the complete siding operations. Building such a position is not easy, but I dare say that maintaining it is even harder. The automotive sector has truly high demands, and the competition never sleeps. In the current state of the rail freight market, there is a fierce battle for every single train. Our Trade divison works closely with Operations and the Customer centre to ensure the highest possible quality of services.

We touched on ecology earlier; if I were to highlight at least one positive, it would definitely be the ISO 14001 environmental certification. Thanks to our colleagues from the Project office and Internal audit, we managed to obtain it in record time at the end of last year for the plants in Devínska Nová Ves (Volkswagen) and Košice (Volvo). The certification is gradually being expanded to include the remaining car plants in Trnava, Žilina-Teplička, and Lužianky. ISO 14001 is becoming a necessity, and not only within the automotive world.

**Ladislav JANDOŠEK**

# Komplexná obsluha domácich zákazníkov v agrosektore

**Prepravy agroproduktov právom pútajú pozornosť na železnici. Ide o zaujímavé objemy, ktoré síce kolíšu v jednotlivých režimoch, no či už ide o vývoz, dovoz, tranzit alebo v menšej miere vnútroštátne prepravy, prednosti železnice ostávajú nepopierateľné. Aj napriek silnejúcej konkurencii cestnej dopravy a slabej obnove či modernizácii infraštruktúry vlečiek agropodnikov, ktoré ich neraz zdedili z minulosti. A takisto konkurencii na železničnom trhu, pretože určené vozne vlastnia prevažne veľkí obchodníci s obilninami a lízingové spoločnosti. Gro prepráv agroproduktov ZSSK CARGO sa tak aktuálne odvíja v tranzite z Ukrajiny či Balkánu do západnej Európy.**

Aby sme boli konkrétni, v rámci agroproduktov zabezpečuje ZSSK CARGO hlavne dovoz z Ukrajiny s následnou prekládkou v prípade pšenice, kukurice, sóje, pokrutín alebo s prečerpaním potravinárskych olejov a následným pokračovaním prepravy do západnej Európy. Tohto roku sa po získaní prepráv opäť začala využívať samostatná vetva prečerpávacieho komplexu v Čiernej nad Tisou, určená na prečerpávanie potravinárskych olejov z repky a slnečnice. Je vyhotovená z nerezu a spĺňa všetky hygienické, technické a bezpečnostné kritériá prečerpávania tovarov na potravinárske využitie. Jej kapacita zvládne aj ďalšie dodatočné objemy olejov.

## Export do prístavov

Pri vývoze agroproduktov je situácia trochu odlišná. Prednosť majú ucelené súpravy s obilninami či zrnovinami smerujúcimi do prístavov na export, hlavne do holandských. Vlečky domácich poľnopodnikov však nie sú kapacitne stavané na nakládku dlhých vlakov, preto ZSSK CARGO na základe požiadavky zákazníka zabezpečuje komplexné služby spojené s pristavením vozňov, posunom pri nakládke, výmenou vozňov počas nakládky až po zriadenie uceleného vlaku. Plynulý prísun prázdnych vozňov, odsun ložených a ich zaradenie do súpravy bez zdržaní je samozrejmosťou ponuky.

## Možnosti v Odese

V prepravách agroproduktov z Ukrajiny nastal v minulom roku prepad, a to ako v priamom tranzite, tak aj v prepravách s prekládkou. Hoci nešlo v absolútnych objemoch o taký výrazný prepad ako v porovnaní rokov 2024-2025, i tak sa ukazuje citlivosť trhu nielen na úrodu, ale aj externé podmienky. Typický príklad je vojna na Ukrajine, keď sú prepravy v rozhodujúcej miere, tak ako po minulé roky, závislé na možnostiach ukrajinského prístavu Odesa a teda buď na jeho blokovaní, resp. uvoľnení. V januári 2024 ZSSK CARGO previezla ešte 105 tisíc ton obilnín z Ukrajiny, po otvorení prístavu Odesa sa tovarové toky výrazne znížili a spadli na úroveň okolo 30 tisíc ton za mesiac. V roku 2025 pokles pokračoval a až v závere roka prišlo k miernemu nárastu.

Obchodnými aktivitami spoločnosť v minulom roku získala niektoré nové či dodatočné objemy prepravy v agrosektore. Patria k nim spomínaný tranzit potravín Balkán – Česká republika/Nemecko a viaceré iné, paradoxne aj tranzit „potravín" Ukrajina – Taliansko, ktoré neputujú po mori. **(lj)**

**Odvoz obilia zo Želiezoviec s rušňom 751.062.**
Počas troch aprílových dní sa realizovala nakládka a odvoz obilia zo Želiezoviec do Talianska. Prvá súprava prázdnych vozňov dorazila v utorok 7. 4. V stredu 8. 4. bola pristavená druhá časť a zároveň sa odviezla prvá várka ložených vozňov. Ďalší deň 9. 4. nasledoval odvoz druhej a tretej súpravy. O celú vozbu sa postaral rušeň 751.062. Na fotografii je zachytený vlak na medzistaničnom úseku Čata – Bíňa. Foto: Samuel Gáborík.



# Comprehensive services for domestic customers in the agricultural sector

**Agricultural freight rightfully commands attention on the railway. These are significant volumes that fluctuate across different modes – be it export, import, transit, or, to a lesser extent, domestic transport – yet the advantages of rail remain undeniable. This holds true despite intensifying competition from road transport and the slow renewal or modernisation of siding infrastructure at agricultural firms, often inherited from the past. Competition is also fierce within the rail freight market itself, as specialised wagons are predominantly owned by large grain traders and leasing companies. Consequently, most of ZSSK CARGO's agricultural transports currently consist of transit from Ukraine or the Balkans towards Western Europe.**

## Export shipments to seaports

The situation regarding the export of agro-products is slightly different. Block trains transporting cereals or grains for export – primarily to Dutch ports – take precedence. However, the sidings of domestic agricultural enterprises are not built to handle the loading of full-length trains; therefore, based on customer requirements, ZSSK CARGO provides comprehensive services, including wagon delivery, wagon shunting and exchange during loading, and the final formation of a complete block train. A steady supply of empty wagons, the timely removal of loaded ones, and their seamless integration into the train set without delays are standard features of our offer.



Ilustračné foto/photo: Ivan Semanco.

To be more specific, within the agro-product segment, ZSSK CARGO primarily handles imports from Ukraine, involving the subsequent transshipment of wheat, maize, soybeans, and oilseed cakes, or the pumping of edible oils, followed by onward transport to Western Europe. This year, after securing new transport contracts, a dedicated branch of the Čierna nad Tisou pumping complex was reactivated for pumping edible rapeseed and sunflower oils. Constructed from stainless steel, it meets all hygienic, technical, and safety criteria for handling food-grade commodities. Its capacity is also sufficient to handle additional oil volumes.

**Grain transport from Želiezovce with locomotive 751.062.**
Over three days in April, the loading and transport of grain from Želiezovce to Italy took place. The first set of empty wagons arrived on Tuesday, April 7. On Wednesday, April 8, the second part was delivered, and at the same time, the first group of loaded wagons was dispatched. The following day, April 9, the transport of the second and third sets followed. The entire hauling operation was carried out using locomotive 751.062. The photograph captures the train on the interstation section between Čata and Bíňa. Photo: Samuel Gáborík

## Opportunities in Odesa

Last year, there was a slump in agro-product shipments from Ukraine, affecting both direct transit and transshipment services. Although the drop in absolute volumes was not as significant as in the 2024–2025 period, it nonetheless highlights the market's sensitivity – not only to harvest yields but also to external conditions. A prime example is the war in Ukraine, where transport volumes remain heavily dependent on the operational status of the Ukrainian port of Odesa – specifically, whether it is being blockaded or reopened. In January 2024, ZSSK CARGO transported 105,000 tonnes of grain from Ukraine; however, after the reopening of the Port of Odesa, commodity flows decreased sharply, falling to approximately 30,000 tonnes per month. This decline continued into 2025, with only a slight recovery recorded at the end of the year.

Through its business activities, the company secured new or additional transport volumes in the agro-sector last year. These include the aforementioned food product transit between the Balkans and the Czech Republic/Germany, as well as several others – including, paradoxically, the transit of 'food products' from Ukraine to Italy that do not travel by sea. **(lj)**



# Modernizácia v Žiline je ukončená

**Správca infraštruktúry oznámil ešte v januári ukončenie päť rokov trvajúcej modernizácie uzla Žilina. Komplexnou modernizáciou za ten čas prešli všetky subsystémy: trakčné vedenie, železničný zvršok, spodok, zabezpečovacie zariadenia, informačný systém, obnovené boli nástupištia, vybudované nové podchody s eskalátormi a výťahmi. V Žiline vzniklo nové pracovisko riadenia dopravy ako základ budúceho dispečerského centra. Do prevádzky boli zavedené nové moderné zabezpečovacie technológie vrátane systému ETCS Level 2, ktorý významne zvýši bezpečnosť dopravy.**

Celková zmluvná cena diela dosiahla 318 miliónov eur. Realizáciu zabezpečilo Združenie pod Dubňom na čele so spoločnosťou STRABAG Slovensko. Celá stavba má dĺžku asi 14 kilometrov v smere východ – západ a ďalších 2,3 kilometra v smere sever – juh. Modernizovaný uzol Žilina prináša podľa ministra dopravy Jozefa Ráža výrazné zlepšenie železničnej dopravy v regióne aj na hlavnom dopravnom ťahu zo západu na východ.
Žilina je kľúčový bod na medzinárodnom koridore, modernizácia umožní vyššie rýchlosti a spoľahlivejšiu prevádzku. Stanica patrí k najviac vyťaženým na sieti, priemerne cez ňu prechádza v pracovných dňoch 239 vlakov osobnej dopravy, 57 vlakov nákladnej dopravy, v priemere je to asi 300 vlakov denne.
Podľa ministerstva dopravy bol tento projekt nielen najväčšou železničnou infraštruktúrou stavbou, ale aj najmasívnejšou eurofondovou železničnou stavbou v histórii Slovenska. Financovaná bola až z troch eurofondových zdrojov, a to z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra, Programu Slovensko a Nástroja na prepájanie Európy – CEF. V poslednom menovanom Slovensko zaznamenalo v minulom roku výnimočný úspech, keď získalo z Bruselu viac ako 141 miliónov eur na viacero projektov modernizácie železničnej infraštruktúry.
Hoci železničná časť projektu modernizácie žilinského uzla je už dokončená, stavebné práce v okolí stanice ešte pokračujú aj v prvom polroku 2026. Dokončenie nového cestného nadjazdu, ktorý má odľahčiť dopravu v širšom centre Žiliny, je plánované na koniec tohto roka. Dôležitým medzníkom bude prepnutie trakčnej napájacej sústavy v uzle Žilina zo súčasnej 3 kV jednosmernej na 25 kV striedavú, plánované v druhej polovici septembra. Tento krok si vyžiada približne dvojtýždňové obmedzenia v osobnej aj nákladnej železničnej doprave a následne ovplyvní nasadzovanie hnacích dráhových vozidiel ZSSK CARGO. Rozbieha sa aj rekonštrukcia historickej budovy železničnej stanice, ktorá má byť predbežne ukončená v rokoch 2029-30. **(r)**

# Modernisation in Žilina is complete

**In January, the infrastructure manager announced the completion of the Žilina hub modernisation, a project that spanned five years. This full modernisation involved all subsystems, including overhead contact lines, track superstructure and substructure, signalling systems, and information systems; additionally, passenger platforms were renewed, and new underpasses equipped with escalators and lifts were constructed. A new traffic control centre has been established in Žilina, serving as the foundation for a future centralised dispatching centre. Furthermore, advanced signalling technologies have been put into operation, including the ETCS Level 2 system, which will significantly enhance transport safety.**

The total contract value of the project reached 318 million euros. The works were carried out by the Združenie pod Dubňom consortium, led by STRABAG Slovensko. The entire project spans approximately 14 kilometres in the east–west direction and additional 2.3 kilometres in the north–south direction. According to Minister of Transport Jozef Ráž, the modernised Žilina hub brings significant improvements to rail transport both within the region and along the main west-east corridor.
As Žilina is a key point on an international corridor, the modernisation will allow for higher speeds and more reliable operations. The station is among the busiest on the network; on workdays, an average of 239 passenger trains and 57 freight trains pass through it, totalling approximately 300 trains per day.
According to the Ministry of Transport, this project was not only the largest rail infrastructure undertaking but also the most massive EU-funded railway project in Slovakia's history. It was financed through three different EU sources: the Operational Programme Integrated Infrastructure, the Operational Programme Slovakia, and the Connecting Europe Facility (CEF).
Although the railway portion of the Žilina hub modernisation is already complete, construction work in the station's vicinity continues through the first half of 2026. The completion of a new road overpass, designed to relieve traffic congestion in the broader centre of Žilina, is scheduled for the end of this year. A critical milestone will be the traction power system conversion in the Žilina hub from the current 3 kV DC to 25 kV AC, planned for the second half of September. This step will require approximately two weeks of restrictions in both passenger and freight rail transport and will subsequently impact the deployment of ZSSK CARGO locomotives. **(r)**

# Žilinský uzol čaká v septembri konverzia trakčného systému

**Železnice Slovenskej republiky potvrdili, že v termíne od 14. do 27. septembra 2026 prebehne v železničnom uzle Žilina plánovaná konverzia trakčnej napájacej sústavy (TNS). Ide o významný krok k modernizácii infraštruktúry, ktorý prinesie dlhodobé zlepšenie efektivity a spoľahlivosti železničnej dopravy.**

ZSSK CARGO sa na zmenu aktívne pripravuje a má pripravené konkrétne riešenia, aby nebol jej dopad na prepravu žiadny, prípadne bol len minimálny. Počas samotnej konverzie bude v uzle Žilina zabezpečená preprava vlakov s využitím príprahových rušňov nezávislej trakcie spoločnosti. Tieto rušne budú dočasne pripojené na čelo vlaku a umožnia jeho plynulý prechod cez žilinský uzol. Následne budú odpojené podľa smerovania vlakov v trakčne vybavených staniciach, ako sú Žilina-Teplička, Kysucké Nové Mesto, Čadca, Dolný Hričov či Vrútky.

Podľa aktuálnych informácií bude samotné prepínanie trakčnej sústavy prebiehať najmä v denných hodinách, pričom nákladná doprava sa bude realizovať prednostne v noci. To môže dočasne viesť k zníženiu kapacity infraštruktúry. Aj túto situáciu však ZSSK CARGO intenzívne analyzuje spolu s manažérom infraštruktúry a prijíma opatrenia, aby sa zachovala plynulosť prepravy v maximálnom možnom rozsahu. Zároveň preveruje všetky svoje technické aj prevádzkové kapacity a v prípade potreby bude včas komunikovať prípadné organizačné opatrenia. Cieľom je, aby zákazníci pocítili zmeny čo najmenej.

Po ukončení konverzie bude preprava opäť zabezpečená v plnom rozsahu. ZSSK CARGO je na túto zmenu dlhodobo pripravená aj z pohľadu techniky – disponuje dostatočným počtom moderných rušňov a v súlade so stratégiou postupne nasadzuje na prepravy cez Žilinu viacsystémové vozidlá radu 363 a Vectron, ktoré sú flexibilné pre rôzne trakčné sústavy.

Vďaka týmto krokom očakáva, že vplyv na zákazníkov aj na personálne zabezpečenie bude minimálny.

**Miroslav BUC, Riaditeľ sekcie technicko-technologickej prípravy prevádzky, Foto: Patrik LÉVAI**

# Žilina railway hub awaits traction system conversion

**Železnice Slovenskej republiky (the infrastructure manager) has confirmed that the planned traction power system conversion at the Žilina railway hub will take place from 14 to 27 September 2026. This represents a significant step toward infrastructure modernisation, promising long-term improvements in the efficiency and reliability of rail transport.**

ZSSK CARGO is actively preparing for the change and has implemented specific solutions to ensure that the impact on transport is either zero or minimal. During the conversion itself, train transport within the Žilina railway hub will be secured using the company's independent traction helper locomotives. These locomotives will be temporarily coupled to the front of the trains, allowing for a seamless transit through the Žilina railway hub. Subsequently, they will be detached based on the trains' routing at electrified stations such as Žilina – Teplička, Kysucké Nové Mesto, Čadca, Dolný Hričov, or Vrútky.

According to current information, the power system conversion will take place primarily during daylight hours, with freight transport being prioritised at night. This may lead to a temporary reduction in infrastructure capacity. ZSSK CARGO is intensively analysing the situation in coordination with the infrastructure manager, and measures are being implemented to ensure that transport remains as fluid as possible. At the same time, ZSSK CARGO is reviewing all its technical and operational capacities and will proactively communicate any organisational measures in a timely manner, should they become necessary. Our goal is to ensure that customers experience minimal disruption.

Once the conversion is complete, transport services will again be provided at full capacity. ZSSK CARGO has long been prepared for this transition from a technical perspective – the company possesses a sufficient number of modern locomotives and, in line with its strategy, is gradually deploying multi-system units (series 363 and Vectron) on routes through Žilina, which offer the necessary flexibility for different traction systems.

**Miroslav BUC, Director of the Technical and Technological Preparation of Operations Section, Photo: Patrik LÉVAI**



# Kľúč k udržateľnej nákladnej doprave

**Začiatkom decembra 2025 získala ZSSK CARGO certifikát, ktorý potvrdzuje, že zaviedla a používa systém environmentálneho manažérstva v oblasti železničnej nákladnej prepravy a plní požiadavky normy STN EN ISO 14001:2016.**

ISO 14001 nie je len súbor pravidiel. Je to medzinárodne uznávaný systémový rámec na riadenie environmentálnych dopadov spoločnosti, zabezpečenie plnenia legislatívy a dosahovanie environmentálnych cieľov. Tento systém je v ZSSK CARGO kľúčový, pretože:

- identifikuje environmentálne vplyvy: mapuje a vyhodnocuje vplyvy (aspekty) spoločnosti, ako sú spotreba palív a energií, odpadové hospodárstvo, emisie z prevádzky a potenciálne havarijné riziká,
- vyžaduje neustále zlepšovanie: stanovuje ciele a opatrenia na predchádzanie haváriám a zabezpečuje neustále zlepšovanie environmentálneho výkonu, nielen udržiavanie aktuálneho stavu.

### Zelená cesta v automotive

Systém manažérstva environmentu (SME) bol v ZSSK CARGO zavedený pre produkt Ochrana životného prostredia pri nákladnej železničnej doprave a preprave a je súčasťou Integrovaného systému manažérstva (ISM). Pilotná certifikácia sa strategicky zamerala na pracoviská kľúčové pre automobilový segment, a to Devínska Nová Ves a Košice. Dôvod je prozaický, kľúčoví zákazníci už v tendroch vyžadujú preukázanie prípravy alebo aktívnej certifikácie podľa normy ISO 14001. Získanie certifikátu je tak priamo prepojené s obchodnou úspešnosťou.

### Prínosy a budúce ciele

Prínosy systému sú jasné. Jednak je to konkurenčná výhoda, pretože certifikát je kľúčový pri verejnom obstarávaní a tendroch. Ďalej znamená finančné úspory, keďže zameranie na monitoring spotreby energií, vody a palív vedie k úsporám zdrojov. Nemenej dôležité je zvýšenie reputácie a podpora EÚ, čo sa dá vysvetliť tak, že certifikát zvyšuje dôveryhodnosť a posilňuje pozíciu v rámci ESG hodnotenia a pri projektoch podporovaných EÚ, napríklad CEF, Green Deal. V roku 2026 ZSSK CARGO plánuje rozšírenie certifikácie aj na ďalšie kľúčové pracoviská automotive Žilina-Teplička, Lužianky, Trnava a posilní systém vzdelávania zamestnancov, aby stabilne budovala kultúru environmentálnej zodpovednosti a plnila požiadavky ISO 14001 v každodennej praxi.

**(zc)**

# Environmentálna vízia

**Slovenská republika má vďaka schválenej národnej stratégii Zelenšie Slovensko – Envirostratégia 2030 definovanú cestu, ako riešiť najvýznamnejšie environmentálne výzvy a zlepšovať stav životného prostredia. Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., sa k tejto vízii hlási a prijíma ju ako základ svojho dlhodobého environmentálneho smerovania. Našou víziou je prispievať k zdravšiemu, čistejšiemu a udržateľnejšiemu životnému prostrediu prostredníctvom ekologickej železničnej dopravy a zodpovedného správania sa vo všetkých oblastiach našej činnosti.**

- Sústreďujeme sa na podporu udržateľného obehového hospodárstva, ktoré stojí na predchádzaní vzniku odpadov, ich zodpovednom triedení a na predlžovaní životného cyklu materiálov a produktov.
- Uprednostňujeme využívanie obnoviteľných a čistejších zdrojov energie, znižovanie energetickej náročnosti našich objektov a technológií a vyhodnocujeme možnosti využitia ekologickejších foriem energie v budúcnosti.
- Podporujeme opatrenia na znižovanie emisií a prispôsobovanie sa zmene klímy s cieľom znižovať negatívny vplyv dopravy na životné prostredie a zvyšovať odolnosť spoločnosti voči klimatickým rizikám.
- Budujeme environmentálne uvedomelé pracovné prostredie, v ktorom je systematické a správne environmentálne konanie prirodzenou súčasťou každodenných činností. Podporujeme povedomie zamestnancov o separovaní odpadu, úspornom využívaní zdrojov, prevencii znečisťovania a ďalších ekologických opatreniach.

**Naša environmentálna vízia vyjadruje moderný a zodpovedný prístup k ochrane životného prostredia a predstavuje rámec pre dlhodobé ciele a rozhodnutia spoločnosti. Je záväzná pre všetkých zamestnancov a je základom pre ďalšie smerovanie v oblasti udržateľného rozvoja.**



# The key to sustainable rail freight

**At the beginning of December 2025, ZSSK CARGO obtained a certificate confirming the implementation and maintenance of an environmental management system for rail freight, meeting the requirements of the STN EN ISO 14001:2016 standard.**

ISO 14001 is more than just a set of rules. It is an internationally recognised framework for managing the company's environmental impacts, ensuring legal compliance, and achieving environmental objectives. This system is essential for ZSSK CARGO because:

- it identifies environmental impacts: it maps and evaluates the company's environmental aspects, such as fuel and energy consumption, waste management, operational emissions, and potential emergency risks;
- it requires continual improvement: it sets objectives and measures to prevent emergencies and ensures the constant improvement of environmental performance, rather than merely maintaining the status quo.

### The green path in automotive

The Environmental Management System (EMS) at ZSSK CARGO has been implemented for the product Environmental Protection in Rail Freight and is an integral part of our Integrated Management System (IMS). The pilot certification strategically focused on facilities crucial to the automotive segment, namely the ones in Devínska Nová Ves and Košice. The reason is straightforward: key customers already require proof of preparation or active ISO 14001 certification in their tenders. Obtaining the certificate is thus directly linked to business success.

### Benefits and future objectives

The benefits of the system are clear. On one hand, it represents a competitive advantage, as the certificate is essential in public procurement and tenders. Furthermore, it leads to financial savings, as focusing on the monitoring of energy, water, and fuel consumption results in more efficient resource management. Equally important is the enhancement of our reputation and EU support. The certificate increases credibility and strengthens our position within ESG ratings and in projects supported by the EU, such as the CEF (Connecting Europe Facility) and the Green Deal.

In 2026, ZSSK CARGO plans to expand the certification to other key facilities: Žilina-Teplička, Lužianky, and Trnava. Furthermore, the company will strengthen its employee training system to steadily build a culture of environmental responsibility and fulfil ISO 14001 requirements in daily practice. **(zc)**

# Environmental vision

**Through the adopted national strategy 'Greener Slovakia – Envirostrategy 2030', the Slovak Republic has defined a roadmap for addressing the most significant environmental challenges and improving the state of the environment. Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., aligns itself with this vision, adopting it as the foundation for its long-term environmental direction. Our vision is to contribute to a healthier, cleaner, and more sustainable environment through eco-friendly rail freight and responsible conduct across all areas of our operations.**



- We focus on supporting a sustainable circular economy based on waste prevention, responsible sorting, and extending the life cycle of materials and products.
- We prioritise the use of renewable and cleaner energy sources, reducing the energy intensity of our buildings and technologies, while evaluating the potential for more ecological energy forms in the future.
- We support emission reduction measures and climate change adaptation to minimise the negative environmental impact of transport and increase the company's resilience to climate risks.
- We are building an environmentally conscious workplace where systematic and proper environmental conduct is a natural part of daily operations. We promote employee awareness regarding waste separation, efficient resource use, pollution prevention, and other green initiatives.

**Our environmental vision reflects a modern and responsible approach to environmental protection, providing a framework for the company's long-term goals and decisions. It is binding on all employees and serves as the foundation for our future direction in sustainable development.**

# Široký rozchod odštartoval Sergej. Prvý vlak vyrazil z Maťoviec pred 60 rokmi

**Písal sa 11. máj 1966, keď v Maťovciach, v blízkosti ukrajinskej hranice, vypravili slávnostný vlak do Hanisky pri Košiciach po novej širokorozchodnej trati. V čele vlaku bol legendárny Sergej – rušeň T 679.5, neskôr rad 781. Jazdou tohto mimoriadneho vlaku, ktorý viezol delegáciu vysokých predstaviteľov ČSSR a ZSSR, ale aj mnohých železničných odborníkov, sa začala písať éra prevádzky tejto dôležitej železnice. Prvým vlakom cestoval aj 65-ročný projektant, inžinier Nikolaj Pavlov.**

A práve on bol človekom, ktorý sa významnou mierou podieľal na projektovaní ŠRT. Jediný originál projektu, teda svetový unikát, na milimetrovom papieri v takmer 10-metrovej rolke roky starostlivo uchovával, kým ho neodovzdal Košičanovi Jozefovi Smatanovi. Stretli sa na Správe výstavby železníc východoslovenského priestoru. Mladý slovenský inžinier bol jeho kolegom a svojho učiteľa v práci si veľmi vážil. O spomienkach na výstavbu trate, kde pomáhal ako študent - brigádnik pri zememeračských prácach, sme sa rozprávali pred desiatimi rokmi. Spomínal nielen na Nikolaja Pavlova, ale aj na prvé kontakty s výstavbou širokorozchodnej trate. Spomienky Jozefa Smatanu, ktorý pracoval dlhé roky na Dráhovom úrade, a ktorý už žiaľ nie je medzi nami, sme si ale zachovali. Výsledkom projektu, o ktorom je reč, je šesťdesiatročná širokorozchodná trať, ktorá spája koľajnicami Ukrajinu so Slovenskom.

## Prečo sa stavala?

Železničná trať Maťovce štátna hranica - Haniska pri Košiciach je širokorozchodná železničná trať s rozchodom 1520 mm, ktorá bola postavená najmä pre dopravu železnej rudy do Východoslovenských železiarní, súčasný podnik U. S. Steel. Trať bola budovaná na základe dlhodobej zmluvy o vzájomnej spolupráci medzi bývalým Československom a Sovietskym zväzom, ktorá stanovovala taký vysoký objem dovozu sovietskej železnej rudy, že kapacitné možnosti prekladiska v Čiernej nad Tisou nepostačovali. Problémy vznikali hlavne v zimných mesiacoch, pri prekládke železnej rudy, ktorú bolo treba rozmrazovať v špeciálnych tuneloch. Po dobudovaní Východoslovenských železiarní bola vzniknutá situácia neúnosná. Preto boli v roku 1963 vypracované varianty trasovania širokorozchodnej trate z Užhorodu do Hanisky pri Košiciach. Zjednodušenú projektovú dokumentáciu schválili 31. 5. 1964, avšak to už stavba prebiehala. Výstavba vyše 88-kilometrovej trate trvala 30 mesiacov - začala 15. marca 1964 a skúšobná prevádzka sa rozbehla 1. mája 1966.

## Začiatok v Užhorode

Trať začína už v ukrajinskom Užhorode, po necelých ôsmich kilometroch vstupuje na územie Slovenska a po dvoch kilometroch vchádza do železničnej stanice Maťovce. Ďalej pokračuje súbežne s normálne rozchodnou traťou 1435 mm z Veľkých Kapušian cez Trebišov, kde je v kilometri 42,105 napojená do bývalého závodu Vagónky Trebišov. Výnimkou je len krátky úsek južne obchádzajúci Bánovce nad Ondavou, kde je trať vedená samostatne mimo trate rozchodu 1 435 mm. Pri obci Kalša sa potom pripája k dvojkoľajnej trati z Čiernej nad Tisou do Košíc, prechádza popri obci Valaliky a končí v Haniske pri Košiciach, kde bolo pre potreby širokorozchodnej trate vybudované aj súčasné rušňové depo ZSSK CARGO. Trať bola v roku 1978 v celom úseku dodatočne elektrifikovaná jednosmernou trakčnou sústavou 3 kV.

## Výhybne

Vzhľadom na to, že trať je jednokoľajná, boli na nej vybudované výhybne, a to pri mestách a obciach Vojany, Budkovce, Trebišov, Slivník, Slančík a poslednou je Výhybňa Hornád. Za Trebišovom trať začína stúpať a Slanské pohorie prekonáva ostrým sklonom 16 promile. Pomyselnou strechou trate je Výhybňa Slančík, odkiaľ trať klesá v rovnakom sklone až po Hornád.

## Rušne

V roku 1966 dominovali v nákladnej doprave na ŠRT najmä motorové (dieselové) rušne, keďže trať nebola v tom čase ešte elektrifikovaná. Kľúčovými rušňami pre vozbu v roku 1966 sa stali spomínané T 679.5, Sergeje. Bol to hlavný typ rušňa určený pre ťažkú nákladnú dopravu na ŠRT. Na manipulačné vlaky sa využívali T 458.1 (Karkulka), T 334.0 (Rosnička) T 458.1 (rad 721, Hektor) a T 669.5 (rad 770/771, Čmeliak). Pre narastajúci objem prepravy rúd na vlakoch dosahujúcich hmotnosť až 4 500 ton sa rozhodlo o elektrifikácii trate jednosmernou sústavou 3 kV a vtedy nastúpili rušne 125.8 (pôvodne E 469.5, Dvojičky) - jediné stroje svojho druhu na Slovensku, vyrobené v závode Škoda Plzeň v roku 1975.

## Súčasnosť

Aj napriek diskusiám o iných trasách alebo nerealizovanom projekte predĺženia trate do Viedne zostáva ŠRT Užhorod - Haniska pri Košiciach strategickou tepnou pre priemysel na východnom Slovensku. Prím na trati hrajú aj dnes ťažké, 4 500-tonové vlaky s rudou, ktoré aj napriek poklesu prepráv jazdia denne. Na pracovisku v Maťovciach ich prevezmú v priemere štyri denne. Na tomto pracovisku sa kladie dôraz na preberanie vozňov od Ukrajinských železníc, pričom je dôležité spracovanie odovzdávkových a prechodových zoznamov, vykonanie kontroly nákladných listov a prepravovaných zásielok. Prebiehajú tu kontroly dodržiavania podmienok pri bežných prepravách aj pri nebezpečných tovaroch a odpadoch.

**(sch)**

**Foto: František TAKÁČ**



# The broad-gauge era launched by the ‘Sergey’ locomotive. The first train departed from Maťovce 60 years ago.

**It was 11 May 1966, when a ceremonial train was dispatched from Maťovce, near the Ukrainian border, bound for Haniska pri Košiciach along the newly built broad-gauge track. At the head of the train stood legendary ‘Sergey’ – the T 679.5 locomotive (later designated as Series 781). The journey of this extraordinary train, carrying a delegation of high-ranking officials from Czechoslovakia (ČSSR) and the USSR, as well as numerous railway experts, marked the beginning of an era for this vital railway line. Among those travelling on the inaugural train was the 65-year-old designer, Engineer Nikolai Pavlov.**

It was he who played a major role in the design of the broad-gauge track. For years, he meticulously preserved the only original copy of the project – a world rarity drawn on millimetre paper in a roll nearly 10 meters long – before eventually handing it over to Jozef Smatana from Košice. The two met at the Administration for the Construction of Railways in the Eastern Slovakia Region. The young Slovak engineer was his colleague and held his mentor in high regard. We spoke ten years ago about his memories of the construction of the line, where he assisted as a student-volunteer during the initial surveying work. He recalled not only Nikolai Pavlov but also his initial experiences with the construction of the broad-gauge line. Though Jozef Smatana, who served for many years at the Railway Authority, is sadly no longer with us, his memories have been preserved. The legacy of the project we speak of is the sixty-year-old broad-gauge track that continues to link Ukraine and Slovakia by rail.

## Why was it built?

The Maťovce State Border – Haniska pri Košiciach railway line is a broad-gauge track with a 1,520 mm gauge, constructed primarily to transport iron ore to the Východoslovenské železiarne (VSŹ, East Slovak Ironworks), the current U. S. Steel plant. The line was built under a long-term mutual cooperation treaty between the former Czechoslovakia and the Soviet Union. The treaty specified such a high volume of Soviet iron ore imports that the capacity of the transshipment hub in Čierna nad Tisou was no longer sufficient to meet the demand. Problems arose mainly during the winter months, when the iron ore had to be thawed in specialised tunnels before transshipment. Following the completion of the VSŽ, the situation became untenable. Consequently, in 1963, several routing variants were drafted for a broad-gauge line stretching from Uzhhorod to Haniska pri Košiciach. The simplified project documentation was approved on 31 May 1964; however, construction was already well underway by that time. The building of the 88-kilometre line took 30 months - starting on 15 March 1964, with trial operations launching on 1 May 1966.

## Starting in Uzhhorod

The line begins in the Ukrainian city of Uzhhorod, crossing into Slovak territory after nearly eight kilometres, and entering the Maťovce railway station two kilometres later. From there, it continues parallel to the 1,435 mm standard-gauge track from Veľké Kapušany through Trebišov, where, at kilometre 42.105, it connects to the former Vagónka Trebišov plant. The only exception is a short section that bypasses Bánovce nad Ondavou to the south, where the track runs independently, away from the 1,435 mm standard-gauge line. Near the village of Kalša, it joins the double-track line leading from Čierna nad Tisou to Košice, passes the village of Valaliky, and finally terminates in Haniska pri Košiciach. It was here that the current ZSSK CARGO locomotive depot was specifically built to serve the needs of the broad-gauge operations. In 1978, the entire section of the line was additionally electrified using a 3 kV DC traction system.

## Passing loops

Since the line is single-track, several passing loops were constructed to facilitate train crossings. These are located near the towns and villages of Vojany, Budkovce, Trebišov, Slivník, and Slančík, with the final one being the Hornád passing loop. Past Trebišov, the track begins to climb, traversing the Slanské Mountains with a steep gradient of 16 per mille. The ‘summit’ of the line is the Slančík passing loop, from where the track descends at the same gradient all the way down to the Hornád river.

## Locomotives

In 1966, freight transport on the broad-gauge line was dominated by diesel locomotives, as the track had not yet been electrified. ‘Sergey’ T 679.5 locomotives became the cornerstone of operations that year. This was the primary locomotive type designed for heavy freight transport on the broad-gauge track. For shunting and local freight operations, various locomotive types were utilised, including the T 458.1 (known as ‘Karkulka’ or Little Red Riding Hood), the T 334.0 (‘Rosnička’ or Tree Frog), the T 458.1 / Series 721 (‘Hektor’), and the T 669.5 / Series 770/771 (‘Čmeliak’ or Bumblebee).
Due to the increasing volume of ore shipments, with trains reaching weights of up to 4,500 tonnes, the decision was made to electrify the line with a 3 kV DC system. This marked the arrival of the Series 125.8 locomotives (originally E 469.5, known as ‘Dvojičky’ or ‘The Twins’). These are the only locomotives of their kind in Slovakia, manufactured at the Škoda Plzeň plant in 1975.

## The line today

Despite ongoing discussions regarding alternative routes or the unrealised project to extend the line all the way to Vienna, the Uzhhorod – Haniska pri Košiciach broad-gauge track remains a strategic artery for the industry of Eastern Slovakia. Even today, the heavy 4,500-tonne ore trains play a leading role, running daily despite a decrease in overall traffic volume. On average, four such trains are processed daily at the Maťovce facility.

**(sch)**

**Photo: František TAKÁČ**




Modernizované rušne EffiShunter 1600.
A modernised EffiShunter 1600 locomotive.

# EffiShunter 1600: Moderná technológia na širokom rozchode v Čiernej nad Tisou

**Spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA (BTS) zrealizovala dôležitý projekt modernizácie hnacích koľajových vozidiel vo svojom vozidlovom parku v strategickom železničnom uzle Čierna nad Tisou. Dva modernizované rušne EffiShunter 1600 (typ 774.8) z produkcie CZ LOKO v roku 2025 úspešne absolvovali testovaciu fázu a od februára tohto roka sú nasadené do nepretržitej prevádzky na širokom rozchode.**

BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA

give peace a chance

Tento krok bol reakciou na potrebu nahradiť legendárne, no technologicky už zastarané „čmeliaky“ (rad 770/771). Tie v poslednom čase čelili častým poruchám, čo spôsobovalo neplánované prestoje a zvyšovalo náklady na ich údržbu.

## Výkon a efektivita v náročnom posune

EffiShunter 1600 predstavuje pre BTS zásadný technologický skok. Ide o stroj navrhnutý pre najťažšie posunovacie práce v náročných podmienkach prekladísk. Medzi jeho kľúčové prednosti patria nasledujúce faktory.

**Ekonomika prevádzky:** najväčším benefitom je výrazne nižšia spotreba paliva v porovnaní so strojmi starších radov. V prostredí kolísavých cien pohonných látok ide o rozhodujúci faktor pre stabilitu prevádzkových nákladov.

**Technologická spoľahlivosť:** moderná konštrukcia s úsporným spaľovacím motorom spĺňa aktuálne prísne emisné normy a minimalizuje riziko technických výpadkov pri manipulácii s vozňami.

**Komfort pre obsluhu:** klimatizovaná kabína s ergonomickým usporiadaním ovládacích prvkov a moderné bezpečnostné systémy výrazne zvyšujú komfort aj bezpečnosť rušňovodičov počas výkonu práce.

**Presná diagnostika:** rušne sú vybavené inteligentným systémom monitorovania výkonu, čo umožňuje minimalizovať poruchy.

## Odborný dohľad a údržba

Hoci sú nové stroje technologicky vyspelé, ich bezproblémový chod si vyžaduje špecifickú starostlivosť. Tú odborne zastrešuje detašované pracovisko Nákladná železničná doprava (NŽD) v Spišskej Novej Vsi. Technici NŽD prešli odborným školením a disponujú potrebnou certifikáciou na jednotlivé údržbové stupne pre tento typ rušňov. BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA svojim zákazníkom ponúka široké a neustále sa rozširujúce portfólio služieb – od komplexnej správy údržby ECM a servisu starších i modernejších hnacích koľajových vozidiel až po revízie zabezpečovacích systémov MIREL a SHP, zákonné prehliadky účelových technických zariadení a odbornú diagnostiku. V súčasnosti službu ECM zabezpečuje pre 62 hnacích vozidiel, medzi ktorými je 25 Vectronov.

Do železničnej stanice Čierna nad Tisou, kde BTS okrem železnej rudy prekladá aj ďalšie tovary, ako sú slinok, troska, agroprodukty, kontajnery, kvapaliny či oceľové výrobky, pravidelne dochádza servisný tím s mobilnou dielňou. Vďaka znalosti moderných systémov dokážu technici realizovať prehliadky a opravy operatívne priamo v mieste výkonu, čo minimalizuje potrebu zdĺhavého odstavovania rušňov a výrazne zvyšuje ich dostupnosť pre potreby procesov prekládky.

## Krok k vyššiemu štandardu

Doplnenie dvoch moderných strojov EffiShunter 1600 do flotily v Čiernej nad Tisou vnáša do miestnej prevádzky potrebnú modernizáciu a stabilitu. Táto investícia umožňuje spoločnosti BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA lepšie zvládať náročné úlohy nielen na oboch prekládkových komplexoch, ale aj na ostatných prekládkových miestach pohraničnej prekládkovej stanice Čierna nad Tisou. Spoločnosť tak potvrdzuje svoju snahu zvyšovať štandard poskytovaných služieb a ponúkať zákazníkom spoľahlivejšiu, bezpečnejšiu a ekologickejšiu manipuláciu s tovarom.

**Ing. Loránt PALKO**
**Riaditeľ logistiky a dopravy**
**BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA**

# EffiShunter 1600: Modern technology on the broad-gauge track in Čierna nad Tisou

**The company BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA (BTS) has completed a significant project for the modernisation of its rolling stock at the strategic railway hub of Čierna nad Tisou. Two modernised EffiShunter 1600 locomotives (Type 774.8), manufactured by CZ LOKO, successfully passed their testing phase in 2025; since February of this year, they have been deployed in continuous operations on the broad-gauge track.**

This move was a response to the need to replace the legendary but technologically obsolete 'Bumblebees' (Series 770/771). In recent years, these locomotives had faced frequent breakdowns, leading to unplanned downtime and significantly increasing their overall maintenance costs.



**Ing. Loránt Palko, riaditeľ logistiky a dopravy**
**Logistics and Transport Director**
**BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA**

## Performance and efficiency in heavy shunting

The EffiShunter 1600 represents a major technological leap for BTS. The locomotive is specifically designed for the heaviest shunting operations within the demanding environments of transshipment hubs. Its key advantages include the following factors:

**Operational economy:** the most significant benefit is substantially lower fuel consumption compared to older locomotive series. In an environment of fluctuating fuel prices, this is a decisive factor for maintaining stable operating costs.

**Technological reliability:** the modern design, featuring a high-efficiency internal combustion engine, meets current stringent emission standards and minimises the risk of technical failures during wagon handling.

**Operator comfort:** the air-conditioned cab, with its ergonomic layout of control elements and advanced safety systems, significantly enhances the comfort and safety of locomotive drivers during their shifts.

**Precise diagnostics:** the locomotives are equipped with an intelligent performance monitoring system, which enables minimising the occurrence of breakdowns.

## Expert supervision and maintenance

While the new machines are technologically advanced, their seamless operation requires specialised care. This is expertly managed by the Rail Freight (RF) detached workplace in Spišská Nová Ves. RF technicians have undergone professional training and hold the necessary certifications for individual maintenance levels specific to this type of locomotives. BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA offers its customers an extensive and ever-expanding portfolio of services – ranging from comprehensive management of ECM maintenance and servicing of both older and modern locomotives to revisions of MIREL and SHP train protection systems, statutory technical inspections, and expert diagnostics.

In the Čierna nad Tisou railway station, where BTS handles not only iron ore but also various other commodities – such as clinker, slag, agricultural products, containers, liquids, and steel products – a service team with a mobile workshop arrives regularly. Thanks to their expertise in modern systems, the technicians can perform inspections and repairs on-site and operatively. This minimises the need for lengthy locomotive downtime and significantly increases their availability for transshipment processes.

## A step toward higher standards

The addition of two modern EffiShunter 1600 locomotives to the fleet in Čierna nad Tisou brings much-needed modernisation and operational stability to local traffic. This investment enables BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA to better manage demanding tasks, not only at both transshipment complexes but also at other transfer points within the Čierna nad Tisou border crossing station. By taking this step, the company confirms its commitment to raising the standard of its services, offering customers more reliable, safer, and more environmentally friendly cargo handling.

**Ing. Loránt PALKO**
**Logistics and Transport Director**
**BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA**



**Tím údržby a pojazdná dielňa. Zľava Ing. Štefan Beregházy, Manažér ECM; Ing. Viktor Kovács, technik-opravár NŽD; Ing. Loránt Palko, riaditeľ logistiky a dopravy; Ing. Martin Gurčík, technik NŽD a Marek Čarnoky, technik-opravár NŽD.**

**The BTS Rail Freight team.**



BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA

give peace a chance

ČLEN SKUPINY MEMBER OF BUDAMAR GROUP

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

ZSSK CARGO

# PONÚKANÉ SLUŽBY / OFFERED SERVICES

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

**PREKLÁDKA KUSOVÝCH TOVAROV** – priama prekládka tovaru medzi vozňami rozchodov 1 520 mm a 1 435 mm v oboch smeroch, vrátane manipulácie z a na cestné motorové vozidlá na pracovisku Východná rampa – Portál

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

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

**ROZMRAZOVANIE SYPKÝCH SUBSTRÁTOV** – rozmrazovanie sypkých substrátov v zimnom období

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

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

---

**TRANSSHIPMENT OF BULK SUBSTRATES** – fully automated direct transhipment from 1,520 mm gauge wagons to 1,435 mm gauge wagons at the workplaces of the Transhipment Centre East and the Transhipment Centre West; in the winter months also with the possibility of applying a technical fluid to prevent goods from getting frozen during subsequent transport

**TRANSSHIPMENT OF PIECEMEAL GOODS** – direct transshipment of goods between railcars of 1,520 mm and 1,435 mm gauges in both directions, including handling to and from road freight vehicles at the East Ramp – Gantry Crane

**INTERMODAL TRANSSHIPMENT** – direct and indirect transhipment of intermodal units at the combined transport terminal Dobrá

**STORAGE OF GOODS** – indirect transhipment of bulk and piecemeal goods with short-term storage of goods and temporary storage of intermodal units placed under a customs procedure

**DEFROSTING OF BULK SUBSTRATES** – defrosting of bulk substrates in the winter season

**RAIL FREIGHT TRANSPORT** – rental of locomotives of the series 183, 240 and 131, performance of transport services through the subsidiaries INTER CARGO Sp. z o. o. in Poland and LOKORAIL a. s. in Czech Republic and Slovakia, provision of repair and maintenance, consulting and advisory services regarding locomotives

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

---

**www.btslovakia.sk**

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

INZERCIA/ADVERTISING ZCB 01-2026

# Efektívnejšia výmena informácií pri vlečkových dokladoch

**Od januára je na Zákazníckom portáli ISP funkčná nová funkcionalita Vlečkové doklady, ktorej cieľom je zefektívniť výmenu informácií medzi ZSSK CARGO a zákazníkom pri odovzdávaní a preberaní vozňov na železničnej vlečke a zároveň znižovať chybovosť pri spracovaní dokladov.**

Funkcionalita **Vlečkové doklady** prináša jednotné digitálne prostredie pre prácu s odovzdávkovými a návratovými listami, pričom výmena dokladov a ich odsúhlasovanie prebieha medzi Zákazníckym portálom a systémom ISP pri vlečkách, ktoré majú nastavenú externú komunikáciu.
Aplikácia obsahuje dva hlavné portlety – **Vlečkové doklady** a **Prepravné súpisy výkonov**. Pre zákazníka je kľúčový najmä portlet Vlečkové doklady, v ktorom má k dispozícii prehľad odovzdávkových listov a návratových listov podľa zadaných filtrov a prístupových práv. Používateľ tak na jednom mieste vidí dôležité prevádzkové údaje, ako sú dátum obsluhy, typ obsluhy, počet vozňov, číslo dokladu, stav komunikácie či konkrétna vlečka.

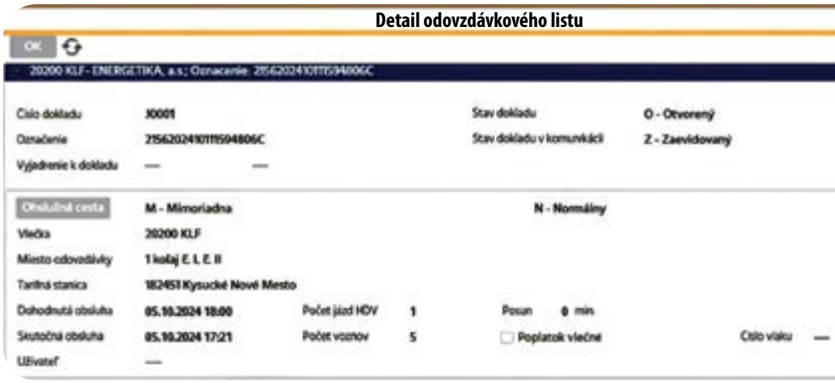
## Všetky hlavné úkony

Veľkým prínosom riešenia je, že zákazník dokáže prostredníctvom tejto funkcionality realizovať všetky hlavné úkony súvisiace s obehom vlečkových dokladov. Môže si prezerať detail dokladu, vytvárať návratové listy, aktualizovať ich, rušiť alebo stornovať, filtrovať doklady, vyjadrovať sa k odovzdávkovým listom, predhlasovať návratové listy, odosielať ich na odsúhlasenie, tlačiť doklady, ukončovať pobyt vozňov a sledovať súvisiace správy medzi Zákazníckym portálom a systémom ISP.

Z praktického pohľadu ide o významný krok k digitalizácii prevádzkových procesov.
Pri návratových listoch je možné evidovať hlavičkové údaje aj detailné údaje o jednotlivých vozňoch vrátane stavu loženia, štatútu vozňa, odsunu, osobitných podmienok či poznámok.
Dôležitou súčasťou funkcionality Vlečkové doklady je aj samotná komunikácia medzi zákazníkom a ZSSK CARGO. Pri odovzdávkových listoch môže zákazník priamo v portáli zaevidovať súhlasné alebo nesúhlasné vyjadrenie, ktoré sa po uložení automaticky odošle do systému ISP. Pri návratových listoch je zasa možné najprv doklad informatívne predhlásiť a následne ho odoslať na odsúhlasenie, pričom systém priebežne pracuje so stavmi komunikácie a farebným odlíšením dokladov, aby bol ďalší postup pre používateľa čo najprehľadnejší.

**Peter IHNÁT**
**Riaditeľ sekcie prevádzky, prepravy a vozňovej služby**

**Detail odovzdávkového listu**




# More efficient information exchange for siding documentation

**As of January, a new Siding Documents functionality has been launched on the ISP Customer Portal. Its goal is to streamline the exchange of information between ZSSK CARGO and the customer during the handover and acceptance of wagons on the rail siding, while simultaneously reducing error rates in document processing.**

The **Siding Documents** functionality provides a unified digital environment for managing handover and return notes; the exchange and approval of these documents take place between the Customer Portal and the ISP system for sidings equipped with external communication setups.
The application consists of two main portlets: **Siding Documents** and **Transport Service Listings**. The Siding Documents portlet is particularly crucial for the customer, providing an overview of handover and return notes based on specified filters and access rights. This allows the user to see key operational data in one place, such as the service date, type of service, number of wagons, document number, communication status, or the specific siding.

## All key operations

A major benefit of this solution is that it enables the customer to perform all key operations related to the processing of siding documents directly through this functionality. The customer can view document details, create, update or cancel return notes, filter documents, and provide feedback on handover notes. Additionally, they can pre-announce return notes, submit them for approval, print documents, terminate wagon stays, and track related messages between the Customer Portal and the ISP system.
From a practical standpoint, this represents a significant step toward the digitalisation of operational processes.
For return notes, it is possible to record both header data and detailed information for individual wagons, including loading status, wagon status, dispatch details, special conditions, or additional remarks.
A vital part of the Siding Documents functionality is the communication itself between the customer and ZSSK CARGO.

**Peter IHNÁT**
**Director of the Operations, Transport and Wagon Service Section**

# Modernizované meranie spotreby elektriny na 178 rušňoch

**ZSSK CARGO koncom minulého roka dokončila inštaláciu modernizovaných meračov trakčnej elektriny na svojich 178 elektrických rušňoch. Snaha merať presné množstvo spotrebovanej elektriny je staršieho dáta. Dodávateľ trakčnej elektriny, ktorými sú Železnice SR, účtuje stále spotrebu na základe vzorcov, ktorými delí náklady medzi jednotlivých dopravcov, v budúcnosti to však už má byť na základe presného merania. Dopravcovia si od toho sľubujú nielen úspory, ale radi by vo finále sami nakupovali elektrinu pre svoje vlaky a prevádzkovali vlastný energomanažment.**

Aktuálny, dlhoročne zaužívaný spôsob odúčtovania spotrebovanej elektriny je založený na prejdených kilometroch a hrubej hmotnosti vlaku. Rozpodielovanie spotreby a fakturácia sa vypočítavajú na základe vzorcov, ktoré sú dané objektívne, stále však sú pochybnosti, či konečný účet zodpovedá minutej energii. Tiež sa pri tom napríklad nezohľadňuje brzdenie a rozjazdy vlaku a vracanie elektriny späť do troleja pri rekuperácii.

## Meranie spotreby je staršieho dáta

História merania energií v ZSSK CARGO siaha do roku 2006, kedy boli osadené prvé merače s cieľom zriadiť obchodné meranie. - **Hoci prešli v roku 2018 modernizáciou, dynamický vývoj legislatívy a technických podmienok ich odsunul na vedľajšiu koľaj,** - komentuje pokrok techniky manažér procesov a projektov Rastislav Mikuška z projektovej kancelárie a interného auditu.
Tu treba tiež priznať, že hoci snahy o presné meranie spotreby a účtovanie trvajú dve desaťročia a stáli firmu nemalé prostriedky, legislatívne nie sú doteraz úplne ošetrené.

## Prečo prišla zmena?

Hlavným hnacím motorom modernizácie systému merania spotreby energie (MSE) na rušňoch, ktorá sa začala v roku 2020, bola okrem vyššie spomenutých dôvodov aj potreba zosúladiť meranie s takzvanými technickými podmienkami obchodného merania vydanými ŽSR. - **Zavedením transparentného systému sa eliminujú pochybnosti o správnosti účtovaných súm a ZSSK CARGO získa silný nástroj na fakturáciu reálnej spotreby priamo svojim zákazníkom,** - vysvetľuje R. Mikuška.
Začiatkom roka 2020 podpísala ZSSK CARGO zmluvu so spoločnosťou GX CORPFIN o dodaní a montáži nových komponentov systému merania spotreby energie na rušňoch. V roku 2022 prebehla výmena a montáž prvých prototypov meračov. Následne začiatkom roka 2024 sa začal modernizovaný systém inštalovať na kľúčové rady hnacích koľajových vozidiel elektrickej trakcie spoločnosti.

## Interoperabilita, monitoring, dátová analýza

Poďme si povedať viac o prínosoch modernizácie merania trakčnej elektriny na rušňoch. Predmetom projektu je kompletná obnova komponentov systému, v medzinárodnej terminológii známeho ako EMS - Energy Measurement System. Nejde len o výmenu „budíkov“. Modernizované systémy budú plne integrované s palubným počítačom MIREL RM1 a dátovým FTP serverom spoločnosti.
Aby sme to zhrnuli, kľúčové technologické prínosy zahŕňajú interoperabilitu, komplexný monitoring aj dátovú analýzu. Presnejšie povedané, pri interoperabilite ide o to, že namerané dáta budú kompatibilné so štandardmi EÚ, čo umožní hladký prechod medzi distribučnými sústavami rôznych krajín. Vzhľadom na rastúci objem cezhraničných prepráv je zavedenie interoperabilného systému logický krok. Komplexný monitoring zasa znamená, že okrem merania spotreby systém v reálnom čase sleduje polohu vozidla a prevádzkové parametre. Nové technológie navyše umožnia budovanie energetického dispečingu. - **Budeme presne vedieť, ako štýl jazdy rušňovodiča alebo neplánované zastavenia ovplyvňujú celkovú spotrebu,** - podotýka R. Mikuška. Modernizácia MSE zároveň otvára dvere k liberalizácii trhu – spoločnosť si v budúcnosti bude môcť vyberať dodávateľa trakčnej elektriny nezávisle od prevádzkovateľa infraštruktúry, čo môže výrazne znížiť prevádzkové náklady.
Projekt sa nachádza vo svojej finálnej fáze. Všetky plánované technické zásahy na vybraných typoch hnacích koľajových vozidiel boli úspešne zrealizované. Modernizácia sa dotkla kľúčových radov flotily ZSSK CARGO, konkrétne ide o rušne radov 125, 131, 363, 183 a 240. Celkovo bolo novým systémom merania vybavených 178 hnacích koľajových vozidiel.

**Ladislav JANDOŠEK**



**Modernizované merače trakčnej elektriny boli nainštalované aj do 48 dvojíc rušňov 131.**

**The modernised traction electricity meters were also installed in 48 double-unit Class 131 locomotives.**



**Na montáži MSE sa v rokoch 2024 a 2025 podieľala aj trojica elektronikov ŽKV z RD Spišská Nová Ves Marek Macejko, Martin Hudák a Jozef Novotný.**

**Rolling stock electronics technicians from the Spišská Nová Ves locomotive depot.**

# Modernised electricity measurement on 178 locomotives

**At the end of last year, ZSSK CARGO completed the installation of modernised traction electricity meters on its 178 electric locomotives. The effort to measure the exact amount of electricity consumed is not a new initiative. The supplier of traction electricity, Železnice Slovenskej republiky (ŽSR), still bills consumption based on formulas that distribute costs among individual carriers; however, in the future, this is expected to be based on precise measurements. Carriers anticipate not only cost savings from this shift but would ultimately like to purchase electricity for their trains themselves and pursue their own energy management.**

The current, long-standing method of billing electricity consumption is based on the distance travelled in kilometres and the gross weight of the train. The distribution of consumption and invoicing are calculated based on fixed formulas; however, doubts remain as to whether the final bill accurately reflects the actual energy consumed. For instance, this method does not account for the braking and acceleration of the train, nor the return of electricity back to the overhead lines during recuperation.

## Energy measurement dates back many years

The history of energy measurement at ZSSK CARGO specifically dates back to 2006, when the first meters were installed with the aim of establishing commercial metering. – **Although they were modernised in 2018, the dynamic development of legislation and technical conditions has sidelined them,** – says Rastislav Mikuška, Process and Project Manager from the Project Office and Internal Audit, commenting on the rapid pace of technological progress.
It must also be admitted that while efforts toward precise measurement and billing have spanned two decades and cost the company significant resources, they are still not fully addressed from a legislative standpoint.



**Jeden z modulov MSE predstavuje skriňa merania, pod ktorou sa nachádza komunikačné rozhranie BBC, MSE-MIREL RM1.**

**One of the EMS modules is the measurement cabinet, which houses the BBC communication interface, MSE-MIREL RM1**

## Why the change?

The main driving force behind the modernisation of the energy measurement system (EMS) on locomotives, which began in 2020, was, in addition to the reasons mentioned above, the need to align the measurement process with the so-called 'Technical Conditions for Commercial Metering' issued by ŽSR. – **The introduction of a transparent system eliminates doubts regarding the accuracy of billed amounts, and ZSSK CARGO gains a powerful tool for invoicing actual consumption directly to its customers,** – explains Mr Mikuška.
At the beginning of 2020, ZSSK CARGO signed a contract with the company GX CORPFIN for the supply and installation of new components for the locomotive energy measurement system. The replacement and installation of the first prototype meters took place in 2022. Subsequently, at the beginning of 2024, the modernised system began to be installed on the company's key classes of electric traction locomotives.

## Interoperabilita, monitoring, and data analysis

Let's look more closely at the benefits of modernising traction electricity measurement on locomotives. The project involves a full renewal of system components, known in international terminology as the EMS – Energy Measurement System. It is not just a matter of replacing 'dials'. The modernised systems will be fully integrated with the MIREL RM1 on-board computer and the company's FTP data server.
To summarise, the key technological benefits include interoperability, comprehensive monitoring, and data analysis. More specifically, interoperability ensures that the measured data is compatible with EU standards, allowing for a seamless transition between the distribution grids of different countries. Given the growing volume of cross-border transport, implementing an interoperable system is a logical step. Comprehensive monitoring, in turn, means that in addition to measuring consumption, the system tracks the vehicle's real-time position and operational parameters. Furthermore, these new technologies will enable the establishment of an energy dispatch centre.
The project is currently in its final phase. All planned technical interventions on the selected classes of locomotives have been successfully completed. The modernisation has covered key classes of the ZSSK CARGO fleet, specifically the 125, 131, 363, 183, and 240 series locomotives. In total, 178 locomotives have been equipped with the new measurement system.

**Ladislav JANDOŠEK**

# Moderná lakovňa posilní kvalitu opráv

**Výstavba novej lakovne v areáli košickej opravovne nákladných vozňov vstúpila do svojej záverečnej fázy. Moderné pracovisko je už plne vybudované a v apríli a máji prebiehali posledné úpravy pred spustením do prevádzky. Ide o významný krok vpred, ktorého cieľom je posunúť kvalitu opravárenských služieb na vyššiu úroveň.**

Nová lakovňa prináša špičkové technologické vybavenie, ktoré je zárukou precízneho spracovania, vysokej efektivity a dlhodobej životnosti ošetrených vozňov. Investícia do moderných riešení potvrdzuje dôraz na kvalitu, spoľahlivosť a inovácie v oblasti údržby nákladných vozňov. Nákladné vozne, ktoré prejdú procesom lakovania, získajú nielen bezchybný estetický vzhľad, ale aj dôležité funkčné vlastnosti. Moderné náterové systémy zabezpečia účinnú ochranu skrine aj spodku vozňa proti korózii, čím sa obmedzí usadzovanie nečistôt. Výsledkom je jednoduchšia údržba, vyššia prevádzková spoľahlivosť a predĺženie životnosti vozňov.
Súčasťou lakovne je aj moderný tryskací box a technologické zariadenia na lakovanie a sušenie od spoločnosti SciTeeX. Lakovací box, pripravený na prevádzku, spĺňa najvyššie nároky na efektivitu a kvalitu spracovania. Navyše, nové technológie zabezpečujú bezprašné prostredie, stabilnú teplotu počas aplikácie náterov a výrazne skracujú čas sušenia.
Kvalitný ventilačný systém s filtráciou spolu s moderným osvetlením vytvára bezpečné a komfortné pracovné podmienky aj pre zamestnancov lakovne. - **Samotný proces lakovania bude realizovaný pomocou ručného vysokotlakového pneumatického zariadenia s dvoma aplikačnými striekacími pištoľami, čo umožňuje precíznu a rovnomernú aplikáciu náterov,** - zdôraznil Henrich Horváth, riaditeľ sekcie údržby a opráv ŽKV. Používanie priemyselných mokrých náterov na báze vodou riediteľných epoxidov, polyuretánov, akrylov a alkydov zároveň prináša aj ekologický rozmer celého procesu.

**Dana SCHWARTZOVÁ**

# A modern paint shop to enhance repair quality

**The construction of a new paint shop at the Košice wagon repair facility has entered its final phase. The modern workspace is now fully built, with final adjustments taking place throughout April and May prior to its official commissioning. This represents a significant step forward, aimed at elevating the quality of repair services to a higher level.**

The new paint shop features state-of-the-art technological equipment, guaranteeing precise processing, high efficiency, and long-term durability for the treated wagons. Investing in modern solutions confirms an emphasis on quality, reliability, and innovation in the maintenance of wagons. Wagons that undergo the painting process gain not only a flawless aesthetic appearance but also essential functional properties. Modern coating systems provide effective protection for both the wagon body and underframe against corrosion, while also reducing dirt accumulation. The result is easier maintenance, higher operational reliability, and an extended service life for the wagons.
The paint shop includes a modern blasting booth and technological equipment for painting and drying from the company SciTeeX. The painting booth, now ready for operation, meets the highest demands for efficiency and processing quality. Furthermore, the new technologies ensure a dust-free environment, a stable temperature during coating application, and significantly reduce drying times.
A high-quality ventilation system with filtration, combined with modern lighting, creates safe and comfortable working conditions for the paint shop personnel. – **The painting process itself will be carried out using a manual high-pressure pneumatic system with two spray guns, allowing for precise and uniform coating application,** – emphasised Henrich Horváth, the Director of the Rolling Stock Maintenance and Repairs Section.
The use of industrial wet coatings based on water-borne epoxies, polyurethanes, acrylics, and alkyds also adds an ecological dimension to the entire process.

**Dana SCHWARTZOVÁ**



# NAŠE SLUŽBY

- Preprava vozňových zásielok: jednotlivé vozňové zásielky, skupiny vozňov, ucelené vlaky, logistické vlaky
- Preprava mimoriadnych zásielok, preprava nebezpečného tovaru
- Intermodálna preprava (železničný úsek)
- Preprava pre automotive
- Vlečkové služby
- Služby prekládky tovarov
- Prenájom vozňov a rušňov
- Služby ECM
- Údržba, opravy a modernizácia železničných koľajových vozidiel
- Kontroly, prehliadky, testovanie a meranie železničných koľajových vozidiel
- Doplnkové služby

**Nenašli ste službu, ktorú hľadáte? Kontaktujte nás na infoservis@zscargo.sk a nájdeme pre vás riešenie!**

Kvalitu našich služieb potvrdzujú certifikáty v zmysle medzinárodnej normy ISO 9001.

ZSSK CARGO

# OUR SERVICES

- Transport of wagon consignments: single wagonload shipments, groups of wagons, block trains, logistic trains
- Transport of exceptional consignments, transport of dangerous goods
- Intermodal transport (rail part)
- Transport for automotive sector
- Private siding services
- Transshipment services
- Rental of freight wagons and locomotives
- ECM Services
- Maintenance and repairs of Rolling Stock, modernization, operational modifications
- Checks, inspections, tests and measurements of Rolling Stock
- Additional Services

**Can‘t find the service you‘re looking for? Contact us at infoservis@zscargo.sk and we‘ll find a solution for you!**

We offer you services certified pursuant to the international standard ISO 9001.

ZSSK CARGO

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

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

## PREPRAVA DREVA, STAVEBNÝCH MATERIÁLOV A POTRAVÍN
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 ZAHRANIČNÉ FIRMY
AUTOMOTIVE AND TRANSPORT FOR FOREIGN COMPANIES
**Marcel MINICH**
+421 903 721 636
minich.marcel@zscargo.sk

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

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

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

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

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

## ÚDRŽBA A OPRAVY ŽELEZNIČNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL
MAINTENANCE AND REPAIRS OF ROLLING STOCK
**Andrej SLÁVIK**
+421 910 192 745
slavik.andrej@zscargo.sk

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

## PRENÁJOM RUŠŇOV
RENTAL OF LOCOMOTIVES

### Krátkodobý | Short-term
**István SZŰRÖS**
+421 903 560 550
szuros.istvan@zscargo.sk

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

## GENERÁLNE ZASTÚPENIE NA UKRAJINE
GENERAL REPRESENTATION IN UKRAINE
**Štefan KORÁN**
+380 974 885 062 (UA)
+421 904 588 482 (SK)
koran.stefan@zscargo.sk

# ZÁKAZNÍCKE CENTRUM
CUSTOMER CENTRE
**+421 55 229 5513, infoservis@zscargo.sk**
**Pon (Mon) - Pia (Fri) | 7:00 - 18:00**
**Sob (Sat) - Ned (Sun) | 7:00 - 17:00**

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

@zsskcargo

**zscargo.sk**