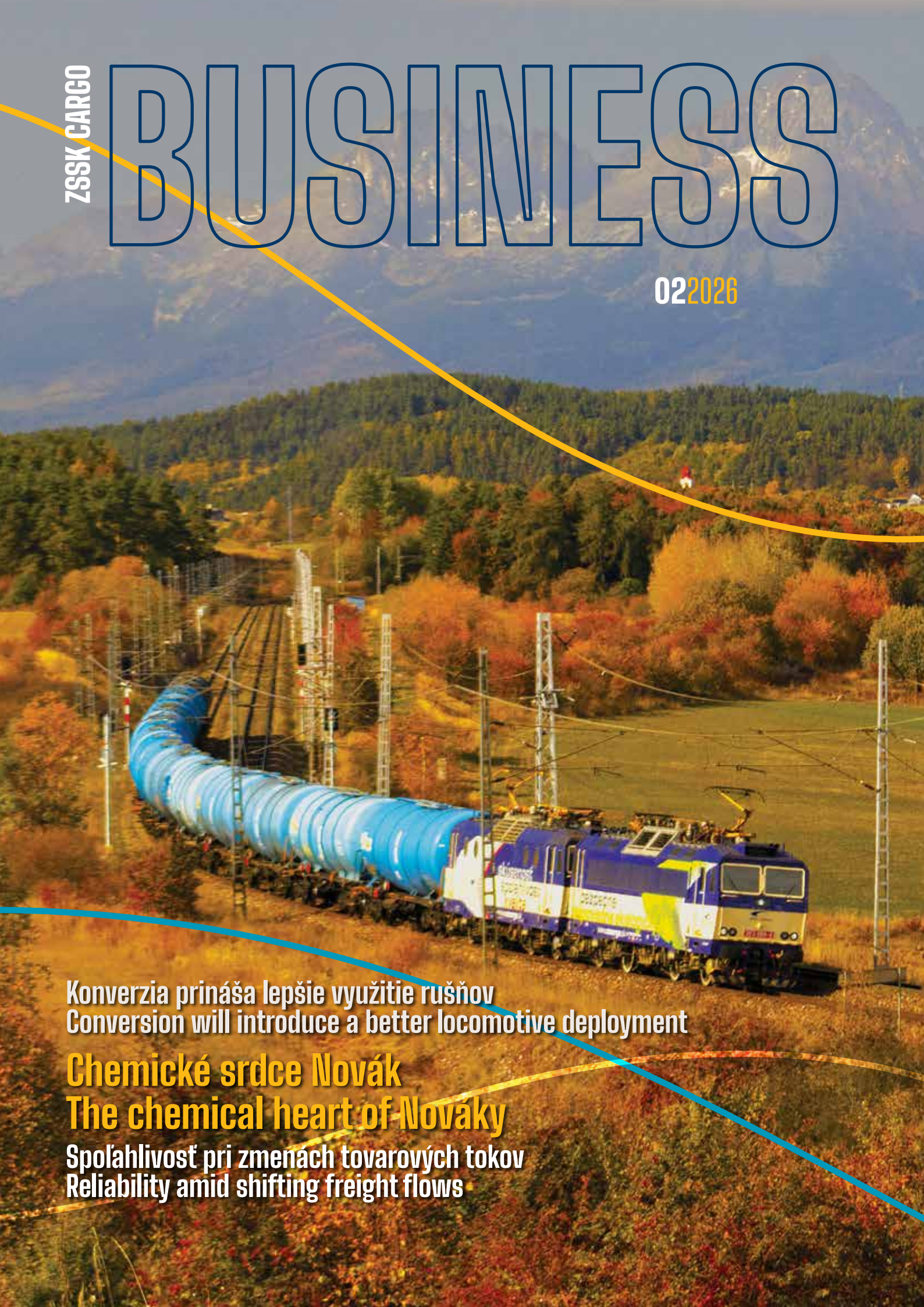
ZSSK CARGO

BUSINESS

02 2026



Konverzia prináša lepšie využitie rušňov
Conversion will introduce a better locomotive deployment

Chemické srdce Novák
The chemical heart of Nováky

Spoľahlivosť pri zmenách tovarových tokov
Reliability amid shifting freight flows



Vážení obchodní partneri,

pre železničnú nákladnú dopravu zostáva situácia pred koncom roka 2026 naďalej náročná. Slabší výkon priemyslu, vysoké náklady, meniace sa tovarové toky a geopolitická neistota vytvárajú tlak na celý sektor. Zároveň však vidíme, že tam, kde dokážeme reagovať rýchlo a ponúknuť zákazníkovi konkrétne riešenie, priestor stále existuje.
Výsledky tohto roka potvrdzujú, že problémom nie je iba konkurencia medzi dopravcami. Celý trh zápasí s poklesom objemov a s nadbytočnými kapacitami. Pre ZSSK CARGO to znamená potrebu pokračovať v ozdravovaní spoločnosti, zvyšovať efektivitu a zároveň meniť spôsob, akým pristupujeme k obchodným príležitostiam. Našou ambíciou nemôže byť iba udržať existujúce prepravy. Musíme získavať nové objemy a predlžovať prepravné ramená tam, kde to dáva ekonomický aj prevádzkový zmysel.
Rok 2026 však nebol iba o ozdravovaní, podarilo sa nám posunúť viaceré dôležité projekty. Pokračujeme v modernizácii dieselových rušňov radu 742 a pri obnove vozidlového parku pribúdajú nové viacsystémové lokomotívy Vectron. Pokračuje tiež projekt vybavenia rušňov radu 363 systémom ETCS. Modernizácia parku je pre nás nevyhnutnosťou vzhľadom na meniace sa podmienky prevádzky na európskej železničnej sieti. Významným úspechom tohto roka je získanie zákazky pre spoločnosť Volvo Cars. Nový závod pri Košiciach predstavuje významnú priemyselnú investíciu a železnica má byť dôležitou súčasťou jeho logistického reťazca. Pre nás je to potvrdenie, že dokážeme uspieť v náročnej konkurencii a že železničná doprava má svoje miesto v moderných logistických reťazcoch. Našou ambíciou je pritom nezostať iba pri zabezpečení vlečkových operácií, ale postupne sa podieľať aj na prepravách.
Rok 2026 nám veľmi prakticky ukázal, že konkurencieschopnosť nákladnej železnice nezávisí iba od toho, aké lokomotívy a vozne máme k dispozícii. Rovnako dôležité je, po akej infraštruktúre jazdíme a akú kapacitu nám umožňuje využiť. Rozsiahle výluky a rekonštrukcie na slovenskej železničnej sieti sú z dlhodobého pohľadu nevyhnutné. Z pohľadu nákladného dopravcu však každé obmedzenie znamená komplikáciu v plánovaní, predlžovanie jazdných časov, hľadanie alternatívnych trás a aj dodatočné náklady. Považujeme za dôležité, aby sa pri plánovaní a realizácii výluk ešte intenzívnejšie zohľadňovali potreby nákladnej dopravy. Pre našich zákazníkov totiž nie je rozhodujúce iba to, či vlak príde do cieľa. Rovnako dôležité je, či príde v dohodnutom čase, a či je možné na jeho príchod nadviazať ďalšími logistickými procesmi.
Vážení partneri, rok 2026 nám ukázal, že železnica má svoje miesto v budúcej logistike, ale toto miesto si musíme každý deň obhájiť kvalitou, spoľahlivosťou a schopnosťou prispôsobiť sa potrebám trhu. ZSSK CARGO chce byť naďalej partnerom, ktorý dokáže zákazníkovi ponúknuť nielen prepravu, ale aj komplexné a udržateľné riešenie.

Jaroslav DANIŠKA
Predseda predstavenstva a generálny riaditeľ
Železničná spoločnosť Cargo Slovakia

Dear business partners,

The situation in rail freight remains challenging towards the end of 2026. Weaker industrial output, high costs, shifting freight flows, and geopolitical uncertainty continue to exert pressure on the entire sector. At the same time, we see that opportunities still exist wherever we can respond swiftly and provide customers with tailored solutions.
This year's results confirm that the main issue is not merely competition among operators. The entire market is contending with falling volumes and excess capacity. For ZSSK CARGO, this underscores the need to continue the company's recovery, increase efficiency, and simultaneously change the way we approach commercial opportunities. Our ambition cannot merely be to retain existing shipments. We must secure new volumes and extend transport routes wherever it makes sound economic and operational sense.
However, 2026 was not solely about the company's recovery; we also successfully advanced several key projects. We are continuing the modernization of Series 742 diesel locomotives, while new multi-system Vectron locomotives are joining our fleet as part of our ongoing fleet renewal. The project to retrofit Series 363 locomotives with ETCS is also progressing. Fleet modernization is an absolute necessity for us, given the changing operational conditions across the European rail network.
A major achievement this year was securing the contract for Volvo Cars. The new plant near Košice represents a significant industrial investment, and rail is set to play a vital role in its logistics chain. For us, this is confirmation that we can succeed in a highly competitive market and that rail freight still holds a key place in modern logistics chains. Furthermore, our ambition is not merely to handle siding operations, but to progressively participate in mainline freight movements as well.
The year 2026 has shown us in very practical terms that the competitiveness of rail freight does not depend solely on the locomotives and wagons at our disposal. Equally important is the infrastructure we operate on and the capacity it allows us to utilize. Extensive engineering works and line closures across the Slovak rail network are essential in the long term. However, from a freight operator's perspective, every restriction brings planning complications, extended transit times, the need to find alternative routes, and additional costs. We believe it is crucial that the needs of rail freight are taken into account even more thoroughly when engineering works and line closures are planned and executed. For our customers, it is not simply a matter of whether a train reaches its destination. Equally important is whether it arrives at the agreed time and enables seamless integration with subsequent logistics processes.
Dear partners, 2026 has shown us that rail freight undoubtedly has its place in the future of logistics, but we must justify this position every day through quality, reliability, and our ability to adapt to market demands. ZSSK CARGO aims to remain a partner capable of offering customers not just transport, but comprehensive and sustainable solutions.

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

OBSAH CONTENTS

Mierne oživenie trhu naráža na sieťové kapacity 4
A slight market recovery runs into network capacity constraints 5
Efektívnejšie procesy a stabilne vysoká kvalita služieb 6
More efficient processes and consistently high service quality 7
Posilňovanie pozícií v preprave potravinárskych komodít 8
Strengthening positions in food commodity transport 9
Jednosmerka v Žiline patrí histórii 10
DC electrification in Žilina becomes history 11
Konverzia prináša vyššiu efektívnosť a lepšie využitie rušňov 12
Conversion delivers greater efficiency and better utilization of locomotives 13
Chemické srdce Novák ukazuje, prečo je kľúčové zachovať jednotlivky 14
The chemical heart of Nováky illustrates why preserving single wagonloads is critical 14
Keď na čase záleží 17
When time matters 17
Spoľahlivosť pri zmenách tovarových tokov 18
Reliability amid shifting freight flows 19
Flotila pre európske železnice 20
Fleet for European railways 21
Nové výzvy v údržbe hnacích koľajových vozidiel aj vozňov 22
New challenges in the maintenance of locomotives and wagons 23
Železnica bez hraníc 25
Railways without borders 25
InnoTrans 2026: nákladná železnica hľadá vyššiu produktivitu a flexibilitu 26
InnoTrans 2026: rail freight pursues higher productivity and flexibility 27

ZSSK CARGO BUSINESS 02 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 Jakub ŠEBEST. **DTP a tlač** HI-Reklama, s. r. o., Bratislava. Číslo 02/2026 vychádza v októbri 2026.

Mierne oživenie trhu naráža na sieťové kapacity



V roku 2026 sa azda najvypuklejšie prejavujú paradoxy prepravného trhu, s ktorými sa v ostatných rokoch všetci – dopravcovia i zákazníci, musia vyrovnávať. Výkony železničnej nákladnej dopravy takmer vo všetkých štátoch Európy majú klesajúci trend, platí to aj pre železničnú sieť okolitých krajín. Priemysel, a to nielen ten slovenský, klesá a s ním aj železničná nákladná doprava. O tom, aký bol priebeh tohto roku z hľadiska prepravných výkonov, či nastáva oživenie trhu a ako ZSSK CARGO pripravuje podnikateľský plán na budúci rok, sme sa zhovárali s riaditeľom úseku obchodu Miroslavom Ľuptákom.

Skúsme na úvod zhodnotiť všeobecne prepravný trh a priemyselnú produkciu Slovenska, ktoré priamo ovplyvňujú výkony ZSSK CARGO.

Podľa údajov Štatistického úradu SR celková priemyselná produkcia na Slovensku za obdobie druhého polroka 2025 a prvého polroka 2026 zaznamenala až v deviatich mesiacoch medziročný pokles a len v troch prípadoch nárast. Túto situáciu je potrebné vnímať v globálnych súvislostiach a v zmenách ekonomiky, kam patria najmä vývoj hutníctva v SR, EÚ a celkovo vo svete, dopady geopolitickej situácie na Ukrajine, Blízkom východe, turbulentné obchodné vzťahy s USA a podobne. A keď sa konečne začne črtať zlepšenie, naráža prepravný trh na rôzne prekážky, ktoré medzitým vznikli.

Ako sa teda vyvíjali objemy prepráv spoločnosti v tomto roku?

Od januára do septembra ZSSK CARGO realizovala prepravy v celkovom objeme 16,9 milióna ton, čo predstavuje medziročný nárast 0,2 milióna ton. Najväčší nárast sme zaznamenali v komodite potraviny, a to viac ako 460 tisíc ton, najvýraznejší pokles v komodite uhlie, mínus 300 tisíc ton.

Nepriaznivý bol najmä prvý polrok. Po piatich mesiacoch dosahoval medziročný pokles 400 tisíc ton, čo bolo spôsobené v rozhodujúcej miere vývojom hutníctva v SR i okolitých krajinách. Negatívne sme tiež pocítili neúspech v tendri na vybrané prepravy v komodite stavebniny. Dopady obmedzeného exportu ropných výrobkov, ku ktorému prišlo v dôsledku prerušenia dodávok ropy poškodeným ropovodom Družba koncom januára, sa podarilo eliminovať vďaka získaniu nových tranzitných prepráv. Od júna prišlo k miernemu rastu prepravného trhu a postupnému obratu medziročného porovnania.

Čo stálo za týmto miernym oživením?

Boli to nielen zvýšené prepravné požiadavky pre odvetvie hutníctva, ale aj obchodné aktivity našej spoločnosti, keď sme dokázali získať viacero významných nových kontraktov ako napríklad na prepravy agroproduktov z Ukrajiny vrátane prečerpania jedlých olejov, prepravy obilnín zo Slovenska, uhlia, trosky, cementu, tranzit ropných výrobkov, kovov, chémie, železnej rudy a podobne. Teší nás tiež úspech v mimoriadne náročnom tendri na zabezpečenie takzvanej prvej míle železničných operácií spoločnosti Volvo Cars. Ide o kľúčovú časť logistického reťazca medzi výrobným závodom a hlavnou železničnou sieťou. Predmetom objednaných služieb je zabezpečenie vlečkových a nadväzujúcich železničných operácií, kam patrí najmä riadenie pohybu vlakových súprav, ich posun na vlečke, pohyb medzi závodom a železničnou sieťou, ako aj kompletný dispečing a reporting.

Zvýšenie prepravných požiadaviek v aktuálnych mesiacoch však prináša situáciu, ktorá sa viacerým zákazníkom môže zdať nepochopiteľná – ich požiadavky, respektíve snaha o ich realizáciu naráža na technické limity, a to vo viacerých oblastiach. Na vyťažených traťových úsekoch – či už na Slovensku alebo v zahraničí, môže byť problémom kapacita tratí, o to viac, ak sú zasiahnuté rozsiahlou výlukovou činnosťou, prípadne dlhotrvajúcou mimoriadnou udalosťou obmedzujúcou priepustnosť trate.

To je jedna stránka dopravného procesu. Tá ďalšia je dostatok prepravných kapacít, ktoré sa však v predchádzajúcich rokoch vplyvom padajúcich trhov takisto znižovali. Má ZSSK CARGO aktuálne dostatok vozňov?

Je to tak, rovnako dôležitou oblasťou je zabezpečovanie požadovanej kapacity ložného priestoru. ZSSK CARGO ako každá obchodná spoločnosť musí dodržiavať základné ekonomické princípy svojho fungovania. Uplynulé roky poznačené kontinuálnym poklesom výkonov si vynútili reakciu firmy aj v oblasti hospodárenia s parkom železničných nákladných vozňov. Žiadny dopravca si nemôže dovoliť udržiavať flotilu vozňov, ktorá by vysoko prekračovala jeho potreby. Ide o jednu z najvyšších nákladových položiek spoločnosti, je preto prirodzené, že sme museli pristúpiť k postupnej redukcii vozňového parku. V súčasnosti sa však situácia mení. Informácie od kľúčových zákazníkov poukazujú na očakávaný nárast prepráv, ktorý si môže vyžiadať opätovné posilnenie disponibilného vozňového parku.

Ako to chcete riešiť?

Hľadáme možnosti, ako potrebné kapacity zabezpečiť, a to sprevádzkovaním dlhodobo nepoužívaných vozňov alebo získaním voľných kapacít na trhu. Pri týchto krokoch zohľadňujeme predpokladaný vývoj prepráv, aj konkrétne požiadavky zákazníkov. Vzhľadom na vysokú ekonomickú náročnosť týchto krokov sa však natíska otázka záruky avizovaných nárastov prepráv, respektíve krytia z toho vyplývajúcich investícií a nákladov v prípade ich nevyužitia.

K 1. septembru prišlo naprieč spoločnosťou k významným zmenám organizačnej štruktúry. Pocítia to aj zákazníci?
Úseku obchodu sa zmeny dotkli tak, že sme doň pričlenili zákaznícke centrum, kalkulácie nákladov ucelených vlakov, agendu prenájmu vozňov a časť agendy prepravno-obstarávateľských zmlúv z Východoslovenských prekladísk. Taktiež sa plne skumulovala agenda vlečiek s regionálnym obchodným manažmentom. Celkové nastavenie tak vytvorilo jednoduchšiu a prehľadnejšiu štruktúru, kumuláciu činností a koncentrovalo vecne súvisiace agendy pri zachovaní rozsahu poskytovaných služieb. Týmto krokom pokračujeme v trende zjednodušovania a skvalitňovania obchodného servisu, ktorý sme nastolili v ostatnom období.

Ladislav JANDOŠEK

A slight market recovery runs into network capacity constraints

In 2026, the paradoxes of the freight transport market – which everyone, carriers and customers alike, has had to contend with in recent years – are perhaps most pronounced. Rail freight performance in almost all European countries shows a downward trend, and the same applies to the rail networks of neighbouring countries. Industry, not just in Slovakia, is declining, and rail freight transport is dropping alongside it. We spoke with Miroslav Ľupták, the Trade Division Director at ZSSK CARGO, about this year's developments in terms of transport performance, whether a market recovery is taking place, and how ZSSK CARGO is preparing its business plan for the upcoming year.

Let's begin by evaluating the overall transport market and Slovakia's industrial output, both of which directly impact ZSSK CARGO's performance.
According to data from the Statistical Office of the Slovak Republic, total industrial output in Slovakia recorded a year-on-year decline in nine out of twelve months between the second half of 2025 and the first half of 2026, with growth observed in only three instances. This situation must be viewed within a global context and amid shifts in the economy – most notably developments in the metallurgical sector in Slovakia, the EU, and worldwide, the impacts of the geopolitical situation in Ukraine and the Middle East, turbulent trade relations with the US, and similar factors. And just as signs of recovery finally begin to emerge, the transport market runs up against various obstacles that have developed in the meantime.

How, then, did the company's transport volumes perform this year?
From January to September, ZSSK CARGO transported a total volume of 16.9 million tonnes, representing a year-on-year increase of 0.2 million tonnes. The largest increase was recorded in the commodity of foodstuffs, up by more than 460,000 tonnes, while the most significant drop occurred in the commodity of coal, down by 300,000 tonnes.
The first half of the year was particularly unfavourable. After the first five months, the year-on-year decline stood at 400,000 tonnes, driven primarily by developments in the metallurgical sector across Slovakia and neighbouring countries. We were also negatively impacted by the unsuccessful bid in the tender process for selected shipments in the commodity of building materials. The effects of restricted petroleum product exports – caused by the interruption of crude oil supplies following damage to the Druzhba pipeline in late January – were successfully mitigated by securing new transit shipments. Starting in June, the rail freight market experienced modest growth, leading to a gradual turnaround in year-on-year comparisons.

What was behind this modest recovery?
It was driven not only by increased transport demand from the metallurgical sector, but also by our company's commercial activities. We managed to secure several significant new contracts, such as shipments of agricultural products from Ukraine, including the transshipment of edible oils as well as transport of grain from Slovakia, coal, slag, cement, transit of petroleum products, metals, chemicals, iron ore, and similar commodities. We are also pleased with our success in the highly demanding tender to secure first-mile rail operations for Volvo Cars. This is a key part of the logistics chain between the manufacturing plant and the main railway network. The scope of the ordered services includes providing industrial siding and connecting rail operations. This primarily encompasses managing train movements, siding shunting, transfers between the plant and the railway network, as well as full dispatching and reporting.
However, the increase in transport demand in recent months has brought about a situation that may seem inexplicable to many customers: their requests – or rather, efforts to fulfil them – are running up against technical limitations across several areas. On heavily utilized line sections, whether in Slovakia or abroad, line capacity can present a major bottleneck – even more so when compounded by extensive engineering works or long-term disruption limiting line throughput.

That is one aspect of the transport process. The other is the availability of transport capacity, which, however, has also been scaled down in recent years due to declining markets. Does ZSSK CARGO currently have sufficient wagon capacity?
That is correct; securing the required loading capacity is an equally critical area. Like any commercial company, ZSSK CARGO must adhere to fundamental economic principles of its operation. The past years, marked by a continuous decline in transport volumes, forced the company to respond in managing its rail freight wagon fleet. No carrier can afford to maintain a wagon fleet that far exceeds its actual needs. As this represents one of the company's highest cost items, it was only natural that we had to proceed with a gradual fleet reduction. At present, however, the situation is changing. Feedback from key customers points to an expected growth in freight volumes, which may require us to once again bolster our available wagon fleet.

How do you intend to address this?
We are exploring options to secure the necessary capacity, either by bringing long-inactive wagons back into service or by acquiring available capacity on the market. In taking these steps, we take into account both the projected transport trends and the specific requirements of our customers. However, given the high financial demands of these measures, the question naturally arises regarding guarantees for the announced volume increases, or rather the coverage of the resulting investments and costs should they remain unutilized.

Ladislav JANDOŠEK

Efektívnejšie procesy a stabilne vysoká kvalita služieb

ZSSK CARGO neustále pracuje na skvalitňovaní svojich služieb a zefektívňovaní vnútorných procesov. K 1. septembru 2026 boli v rámci celej firmy zrealizované významné organizačné zmeny vychádzajúce z odporúčaní externého audítora, ktoré majú dopad na štruktúru a činnosť aj úseku obchodu. Hlavným cieľom bolo vytvoriť jednoduchšiu, prehľadnejšiu a akcieschopnejšiu štruktúru, ktorá umožní flexibilnejšie reagovať na požiadavky zákazníkov. Pre našich partnerov je kľúčové uistenie, že tieto zmeny v žiadnom prípade neoslabia našu schopnosť poskytovať služby, ale práve naopak, povedú k urýchleniu, skvalitneniu a užšiemu prepojeniu celého obchodno-prevádzkového servisu.

Komplexný obchodný reťazec pod jednou strechou

Obchod pre spoločnosť neznamená len samotný predaj, ale predstavuje komplexný proces. Ten zahŕňa prípravu, plánovanie, kalkulácie, cenotvorbu, tvorbu zmluvnej dokumentácie až po samotnú realizáciu a fakturáciu prepravy. Aby sme tieto väzby skrátili a zrýchlili, presunuli a prepojili sme vybrané kľúčové činnosti:

• **Presnejšie kalkulácie a rýchlejšia cenotvorba.** Agenda kalkulácií nákladov ucelených vlakov bola presunutá priamo do sekcie podpory predaja a marketingu, bližšie k cenotvorbe, keďže tieto kalkulácie slúžia predovšetkým ako podklad pre obchodnú činnosť a tvorbu cenových ponúk zabezpečovaných sekciou predaja. Toto úzke prepojenie vytvára priestor pre jednotnú metodiku, presnejšie kalkulácie a tvorbu konkurencieschopných, no zároveň ekonomicky udržateľných cenových ponúk presne na mieru.

• **Zákaznícky servis a koordinácia prepráv.** Do rovnakej sekcie prešiel aj skúsený tím zákazníckeho centra, ktoré naďalej zostáva pre klientov stabilným kontaktným a informačným bodom. Zákaznícke centrum navyše na základe komoditného princípu koordinuje spoluprácu medzi obchodom a prevádzkou s cieľom zabezpečiť plynulú prípravu a bezproblémovú realizáciu jednotlivých prepráv. Plní tak nielen informačnú a komunikačnú funkciu vo vzťahu k zákazníkom, ale zároveň prepája zainteresované organizačné útvary a koordinuje ich činnosti pri riešení konkrétnych obchodných prípadov.

• **Efektívnejšia správa vlečiek.** Na sekcii predaja došlo ku kumulácii agendy vlečiek s regionálnym obchodným manažmentom. Zachovávame tým regionálny kontakt so zákazníkom a naši regionálni obchodní manažéri budú v úzkom styku priamo s výrobnými podnikmi a odosielateľmi, pričom budú zabezpečovať nielen doterajšiu obchodnú činnosť, ale aj realizáciu prieskumov na vlečkách a prípravu vlečkových zmlúv.

• **Prenájom vozňov.** Pod sekciu predaja po novom patrí aj agenda prenájmu železničných vozňov. Toto prepojenie zabezpečuje, že obchod disponuje plnohodnotným prehľadom o zmluvných kontraktoch našich partnerov, vývoji prepráv a reálnej potrebe vozňov, čo umožňuje vhodne reagovať v oblasti riadenia disponibilných kapacít.

• **Prepravno-obstarávateľské zmluvy.** Do sekcie podpory predaja a marketingu bola presunutá časť agendy prepravno-obstarávateľských zmlúv súvisiaca s prekládkou tovaru, čím prišlo k sústredeniu tohto typu zmlúv do jednej organizačnej zložky.

Čo zmeny prinesú pre zákazníkov?

Optimalizácia štruktúry prináša predovšetkým odbúranie zbytočných administratívnych bariér. Zefektívnenie procesov sa prejaví v niekoľkých kľúčových oblastiach:

• **Rýchlejšia komunikácia a flexibilita.** Kratšie väzby medzi kalkuláciami, cenotvorbou a obchodníkmi znamenajú, že na požiadavky zákazníkov na cenové ponuky budeme vedieť reagovať rýchlejšie.

• **Osobný prístup v regióne.** Zachovanie regionálneho obchodného manažmentu poskytuje zákazníkovi istotu, že jeho partner pre prepravy i oblasť vlečiek dôverne pozná jeho špecifické prevádzkové potreby.

• **Plynulá realizácia a starostlivosť.** Integrovaná práca zákazníckeho centra a obchodných útvarov zabezpečuje vysoký štandard informovanosti a spoľahlivosti počas celého prepravného procesu.

ZSSK CARGO bude aj naďalej pre svojich zákazníkov spoľahlivým logistickým partnerom. Veríme, že prijaté organizačné zmeny prispejú k ešte lepšej vzájomnej spolupráci, zvýšeniu efektivity a poskytovaniu služieb, na ktoré sú klienti zvyknutí.

Rudolf KUBIŠ
Sekcia podpory predaja a marketingu
Foto: Trainspotter LGs



More efficient processes and consistently high service quality

ZSSK CARGO is continuously working to improve its services and streamline internal processes. Effective 1 September 2026, significant organizational changes – based on recommendations from an external auditor – were implemented company-wide, impacting the structure and operations of the Trade Division as well. The primary goal was to establish a simpler, more transparent, and more agile structure that enables us to respond to customer requirements with greater flexibility. For our business partners, the key assurance is that these changes will in no way weaken our service delivery capacity; on the contrary, they will lead to faster execution, higher quality, and tighter integration across our commercial and operational services.

A comprehensive commercial chain under one roof

For our company, commercial operations encompass far more than just sales; they represent an end-to-end process. This process spans preparation, planning, cost calculations, pricing, and contract drafting, through to the actual execution and invoicing of freight transport. To streamline and accelerate these workflows, we have relocated and integrated selected key activities:

• **More precise costing and faster pricing.** The block train cost calculation operations have been transferred directly to the Trade Support and Marketing Section, closer to pricing, as these calculations serve primarily as the foundation for commercial activities and quote generation managed by the Sales Section. This tight integration establishes a framework for a unified methodology, more accurate calculations, and the creation of highly competitive yet economically sustainable, tailored pricing proposals.

• **Customer service and transport coordination.** The experienced Customer Centre team was also transitioned into this same section, remaining a stable point of contact and information for clients. Furthermore, structured along commodity lines, the Customer Centre coordinates collaboration between sales and operations to ensure smooth preparation and seamless execution of individual shipments. It fulfils not only an information and communication function for customers, but also connects the relevant internal departments and coordinates their activities when handling specific commercial cases.

• **More efficient industrial siding management.** Within the Sales Section, industrial siding operations have been integrated with regional commercial management. This approach preserves our regional point of contact with clients, ensuring our regional sales managers remain in close touch directly with manufacturing plants and consignors. In addition to their existing commercial responsibilities, they will now also handle on-site siding surveys and the drafting of industrial siding agreements.

• **Wagon rental.** The wagon rental portfolio now also falls under the Sales Section. This integration ensures that commercial management maintains a complete overview of our partners' contractual agreements, transport trends, and actual wagon requirements, allowing us to respond effectively in managing available capacity.

• **Freight forwarding agreements.** The portion of freight forwarding agreement administration relating to cargo transshipment was transferred to the Trade Support and Marketing Section, consolidating this type of contract within a single organizational unit.



What will these changes bring for customers?

The structural optimization primarily eliminates unnecessary administrative barriers. This process streamlining will manifest across several key areas:

• **Faster communication and greater flexibility.** Shorter lines of communication between cost calculations, pricing, and sales teams mean we will be able to respond to customer requests for price quotes more rapidly.

• **Personal approach in the region.** Maintaining regional commercial management assures customers that their dedicated point of contact for both transport and siding operations intimately understands their specific operational needs.

• **Seamless execution and customer care.** The integrated workflow between the Customer Centre and commercial units ensures high standards of transparency, communication, and reliability throughout the entire transport process.

ZSSK CARGO will continue to be a reliable logistics partner for its customers. We believe that the implemented organizational changes will contribute to even stronger collaboration, increased efficiency, and the continued delivery of the high-quality services our clients have come to expect.

Rudolf KUBIŠ
Trade Support and Marketing Section
Photo: Trainspotter LGs



Posilňovanie pozícií v preprave potravinárskych komodít

Od leta zaznamenáva ZSSK CARGO zvýšený záujem o prepravu poľnohospodárskych a potravinárskych komodít. Medzi najžiadanejšie patria jačmeň, pšenica, kukurica a potravinárske oleje. Tento trend prináša nové obchodné príležitosti a zároveň potvrdzuje význam železničnej nákladnej dopravy pri zabezpečovaní medzinárodných prepravných tokov.

Úsek obchodu pružne reagoval na zvýšený dopyt zákazníkov a pripravil cenové ponuky na jednotlivé prepravné úseky. Viaceré z týchto obchodných príležitostí sa už podarilo pretaviť do konkrétnych prepráv. Z Ukrajiny ZSSK CARGO tento rok za deväť mesiacov prepravila 445 000 ton agrokomodít. Z uvedeného objemu tvorí priamy tranzit 275 000 ton a tovar, ktorý sa prekladá, 170 000 ton. Pri prepravách juh - sever a opačne zasa za spomenuté obdobie prepravila 55 000 ton a uvedené číslo neustále rastie. Spolu tak spoločnosť eviduje zatiaľ v tohtoročnej štatistike za túto komoditu prepravený objem 500 tisíc ton, čo je o stotisíc viac ako za celý minulý rok.

Nové príležitosti z Ukrajiny aj Balkánu

Ako sme už uviedli, významnú časť aktuálnych požiadaviek agrokomodít tvoria prepravy z Ukrajiny. - **Obmedzené možnosti lodnej dopravy pri obsluhe čiernomorských prístavov zvyšujú dopyt po alternatívnych prepravných riešeniach, pri ktorých železnica zohráva dôležitú úlohu,** - vysvetľuje riaditeľ sekcie predaja Marek Chachaľák.

Ďalšou perspektívnou oblasťou sú prepravy poľnohospodárskych komodít z Balkánu do severnej Európy. Aj v tomto segmente čelí ZSSK CARGO výraznému konkurenčnému tlaku zo strany súkromných železničných dopravcov. Napriek tomu sa jej darí presadzovať svoje služby a získavať nové prepravné príležitosti. Kľúčovú úlohu zohráva aktívny obchodný prístup, flexibilita a schopnosť ponúknuť zákazníkom komplexné riešenia.

Čierna nad Tisou ako dôležitý logistický uzol

Významnou výhodou ZSSK CARGO je možnosť zabezpečiť v železničnej stanici Čierna nad Tisou prekládku poľnohospodárskych komodít, ako aj prečerpávanie kvapalných produktov do vozňov normálneho rozchodu. Táto infraštruktúra umožňuje nadviazať na prepravy zo širokorozchodnej siete a pokračovať v preprave po európskej železničnej sieti. - **Následnú prepravu zásielok do západnej Európy zabezpečujeme v spolupráci s našimi partnerskými dopravcami. Vďaka tejto spolupráci dokážeme zákazníkom ponúknuť nadväzujúce prepravné riešenia aj za hranicami Slovenska,** - podčiarkuje spoluprácu s partnerskými dopravcami M. Chachaľák.

Pokiaľ ide o samotnú prekládku vo Východoslovenských prekladiskách, na pracoviskách spoločného podniku BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA (BTS) bolo preložených od začiatku roka do konca septembra 38 000 ton voľne ložených agroproduktov – najmä semien repky, kukurice a sójových pokrutín. - **Z uvedeného objemu až 27 000 ton bolo preložených v mesiacoch august, september, a to v dôsledku úplného ochromenia hlbokovodných prístavov v Odeskej oblasti od 22. júla,** - uvádza prevádzkový riaditeľ BTS Ervín Szabó. Táto firma, ktorá je spoločným podnikom ZSSK CARGO a BUDAMAR LOGISTICS, plánuje v blízkej budúcnosti posilnenie kapacít prekládky obilnín na svojich pracoviskách pomocou mobilnej prekladacej stanice v Termináli kombinovanej dopravy Dobrá. Keď spomíname prekládku agrokoodít, ešte doplňme, že v prečerpávacom komplexe ZSSK CARGO v Čiernej nad Tisou, kde BTS poskytuje obsluhu pracoviska, bolo od začiatku roka prečerpaných celkovo 39 000 ton rastlinných olejov - slnečnicového a repkového.

Pridaná hodnota v trakčných výkonoch

Dôležitú úlohu pri preprave potravinárskych produktov zohráva aj stanica Maťovce, kde prekládku zabezpečuje súkromná spoločnosť. - **V oboch lokalitách, teda Čiernej nad Tisou aj Maťovciach, vieme**

zákazníkom poskytnúť služby spojené s colným prerokovaním zásielok a súvisiacimi administratívnymi úkonmi. Zákazník tak môže využiť širší rozsah služieb na jednom mieste bez potreby samostatne koordinovať všetky súvisiace činnosti, - propaguje výhody ponúkaných služieb M. Chachaľák.
Možnosti ZSSK CARGO sa ale nekončia pri samotnej preprave a prekládke. V pohraničných priechodových staniciach ponúka nadväzujúcim dopravcom aj trakčné výkony s využitím rušňov Vectron. Ide o ďalšiu príležitosť, ako efektívne využiť kapacity a rozšíriť rozsah služieb poskytovaných obchodným partnerom.

Flexibilita prináša výsledky

Aktuálny vývoj na trhu ukazuje, že schopnosť rýchlo reagovať na potreby zákazníkov a pripraviť konkurencieschopnú ponuku je jedným z rozhodujúcich faktorov pri získavaní nových prepráv. ZSSK CARGO má vďaka svojim skúsenostiam, technickému zázemiu, prekládkovým možnostiam a spolupráci s partnerskými dopravcami predpoklady na ďalší rozvoj prepravy poľnohospodárskych a potravinárskych komodít. Každá úspešne získaná preprava je výsledkom spolupráce, obchodnej iniciatívy a schopnosti hľadať riešenia v náročnom konkurenčnom prostredí. **(lj)**

Strengthening positions in food commodity transport

Since the summer, ZSSK CARGO has recorded increased demand for the transport of agricultural and food commodities. Among the most sought-after are barley, wheat, maize, and edible oils. This trend brings new commercial opportunities while underscoring the vital role of rail freight in securing international transport flows.

The Trade Division responded swiftly to the increased customer demand and prepared quotations for individual transport routes. Several of these commercial opportunities have already materialized into concrete shipments. From Ukraine, ZSSK CARGO transported 445,000 tonnes of agricultural commodities in the first nine months of this year. Of this volume, direct transit accounts for 275,000 tonnes, while transshipped goods represent 170,000 tonnes. As for shipments on the south-north route and vice versa, 55,000 tonnes were transported over the aforementioned period, and this figure continues to rise steadily. In total, the company's year-to-date statistics for this commodity now show a transported volume of 500,000 tonnes, which represents an increase of 100,000 tonnes compared to the whole of last year.

New opportunities from Ukraine and the Balkans

As previously noted, shipments from Ukraine account for a significant share of current demand for agricultural commodities. - **Limited shipping options serving Black Sea ports are driving up demand for alternative transport solutions, where rail plays a vital role,** - explains Marek Chachaľák, Sales Section Director.
Another promising area is the transport of agricultural commodities from the Balkans to Northern Europe. In this segment as well, ZSSK CARGO faces intense competitive pressure from private rail operators. Nevertheless, the company is successfully promoting its services and securing new freight opportunities. An active commercial approach, flexibility, and the ability to offer customers comprehensive solutions play a pivotal role in this success.

Čierna nad Tisou as a key logistics hub

A major advantage for ZSSK CARGO is the ability to handle the transshipment of agricultural commodities as well as the pumping of liquid products into standard-gauge tank wagons at the Čierna nad Tisou railway station. This infrastructure enables us to take over freight arriving from the broad-gauge network and continue transport across the European rail network. - **We handle subsequent freight movements to Western Europe in cooperation with our partner rail operators. Thanks to this cooperation, we can offer customers seamlessly linked transport solutions beyond Slovakia's borders,** - emphasizes Mr Chachaľák, highlighting the partnership with other operators.
Regarding transshipment itself at the East Slovak Transshipment Yards, 38,000 tonnes of bulk agricultural products – primarily rapeseed, maize, and soya meal – were transshipped at the facilities of the joint venture BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA (BTS) between the beginning of the year and the end of September. - **Of this volume, as much as 27,000 tonnes were transshipped during August and September as a result of the complete paralysis of deep-water ports in the Odesa region from 22 July,** - states BTS Chief Operating Officer Ervín Szabó. This company, a joint venture between ZSSK CARGO and BUDAMAR LOGISTICS, plans to strengthen grain transshipment capacity at its sites in the near future using a mobile transshipment station at the Dobrá Combined Transport Terminal. When discussing the transshipment of agricultural commodities, it should be added that at ZSSK CARGO's transshipment complex in Čierna nad Tisou, where BTS manages site operations, a total of 39,000 tonnes of vegetable oils – sunflower and rapeseed – have been transferred since the beginning of the year.

Added value in traction services

The railway station in Maťovce, where transshipment is managed by a private company, also plays an important role in the transport of food products. - **At both locations, i.e. Čierna nad Tisou and Maťovce, we can offer customers services associated with customs clearance and related administrative procedures. Customers can thus benefit from a broader range of services in one place, without needing to independently coordinate all associated activities,** - says Mr Chachaľák, outlining the advantages of the services offered.
However, ZSSK CARGO's capabilities do not end with transport and transshipment alone. At border crossing stations, the company also provides traction services to onward rail operators utilizing Vectron locomotives. This represents another opportunity to efficiently utilize capacity and expand the scope of services provided to business partners.

(lj)

Jednosmerka v Žiline patrí histórii

Rušne jednosmernej elektrickej trakcie v Žiline sa od 28. septembra po konverzii trakčnej napájacej sústavy (TNS) v tomto uzle na striedavú 25 kV stávajú už len historickou spomienkou. Druhú polovicu septembra si Železnice SR vyhradili na zjednotenie trakčných elektrických sústav na V. železničnom koridore medzi Bratislavou a Košicami a čiastočne na VI. koridore v smere na Čadcu. Na prepnutie sústavy bola pripravená aj ZSSK CARGO. Počas dvoch septembrových týždňov nasadila na takzvané prieťahy cez žilinský uzol, ktorý bol počas konverzie bez napätia, rušne nezávislej trakcie.

Ako informovali Železnice SR ako správca infraštruktúry, konverzia TNS v Žiline predstavuje míľnik v zjednocovaní napájacích sústav na železničnej sieti Slovenska a prinesie zvýšenie výkonnosti trakčnej siete, ako aj zníženie energetických strát. Stojí za to pripomenúť, že prvé dve konverzie sa uskutočnili v Púchove v roku 2015 a na úseku Púchov – Bytča, respektíve Bytča – Žilina predmestie v rokoch 2024 a 2025.

Dvojtýždňová výluka

Výlukové práce potrebné na prepnutie z jednosmernej trakčnej elektrickej napájacej sústavy na striedavú prebiehali v úsekoch Vrútky – Žilina – Dolný Hričov a Vrútky – Žilina – Čadca v dňoch 14. až 28. septembra. Počas dvojtýždňovej výluky napätia trakčného vedenia sa mohli používať len vlaky vedené hnacími koľajovými vozidlami nezávislej trakcie. V osobnej doprave to spôsobilo obmedzenia diaľkových aj regionálnych vlakov najmä v smeroch Žilina – Čadca, Žilina – Považská Bystrica, Žilina – Vrútky a Vrútky – Martin. Prevádzka nákladných vlakov ťahaných nezávislou trakciou sa obmedzila najmä na nočné hodiny. Počas výluky nesmeli ísť na vylúčené koľaje z oboch smerov žiadne vlaky ani posun medzi dopravňami. Všetky vlaky ZSSK CARGO boli vedené od 14. septembra dennej zmeny do 28. septembra HKV nezávislej trakcie v úsekoch Vrútky nákladná stanica (Turany) – Považská Bystrica (Čadca). V denných zmenách cez tento úsek premávali len vybrané nákladné vlaky a výnimočne manipulačné vlaky podľa operatívneho riadenia prevádzky.

Okrem toho platil striktný zákaz zhromažďovania vozňov do nájmu a výberov vozňov na nakládku do cudziny v železničnej stanici Žilina – Teplička. Počas prác bol vydaný zákaz nakládky na dovoz, vývoz, podaj zásielok a dodaj zásielok do/zo staníc Bytča, Čadca, Dolný Hričov, Krásno nad Kysucou, Kysucké Nové Mesto a Považská Bystrica. ZSSK CARGO nasadila na prieťahy 11 dieselových rušňov, dva radu 751 a 9 modernizovaných 742, z ktorých jazdili tri spriahnuté dvojice kvôli potrebe vyššieho výkonu.

Už bez jednosmerných rušňov

ZSSK CARGO od konverzie začne s novým režimom nasadzovania rušňov na trasách vlakov cez Žilinu. Pre spoločnosť to bude znamenať zvýšené nároky na prevádzku dvoj a viacsystémových rušňov elektrickej trakcie, teda radov 363 a Vectronov 383 a 193. Zároveň obmedzí nasadzovanie doteraz kľúčového radu jednosmernej trakcie, rušňov 131 - dvojičiek.

Na záver treba ešte dodať jednu podstatnú informáciu, a to že začiatok prevádzky pod striedavou trakciou v Žiline začiatkom októbra bol poznačený mimoriadnosťou v dôsledku poškodenia zabezpečovacích zariadení po požiari 30. septembra v stanici. ŽSR z bezpečnostných dôvodov pristúpili k vypnutiu trakčného vedenia v dotknutom úseku. Na prieťahy vlakov cez uzol sa tak opäť vrátili dieselové rušne, čo prinieslo opäť obmedzenia v osobnej aj nákladnej doprave. Správca infraštruktúry ŽSR napokon obnovil bežnú prevádzku po takmer dvoch týždňoch ráno 13. októbra.

(lj)



Počas prepnutia napäťovej sústavy v Žiline v druhej polovici septembra na takzvané prieťahy nastúpili dieselové rušne. Foto: Mates Pleško.



During the power system conversion in Žilina in the second half of September, diesel locomotives were deployed to maintain freight flows across the de-energized sections. Photo: Mates Pleško.

DC electrification in Žilina becomes history

As of 28 September, direct current (DC) electric traction locomotives in Žilina have become a thing of the past following the conversion of the traction power supply system in this node to 25 kV alternating current (AC). Železnice SR reserved the second half of September to unify the traction power supply systems along Railway Corridor V between Bratislava and Košice, as well as partially along Corridor VI towards Čadca. ZSSK CARGO was fully prepared for the system conversion. During the two weeks in September, it deployed diesel locomotives for haulage operations through the Žilina node, which remained de-energized during the conversion.

According to the infrastructure manager Železnice SR (ŽSR), the conversion of the traction power supply system in Žilina represents a key milestone in unifying the power supply systems across Slovakia's rail network, enhancing traction power network capacity and reducing energy losses. It is worth mentioning that the first two conversions took place in Púchov in 2015, followed by conversions on the Púchov–Bytča and Bytča–Žilina predmestie track sections in 2024 and 2025, respectively.

Two-week line closure

The engineering works required for the switchover from DC to AC traction power supply took place on the Vrútky–Žilina–Dolný Hričov and Vrútky–Žilina–Čadca sections from 14 to 28 September. During the two-week overhead line outage, only trains hauled by diesel motive power units could be operated. In passenger transport, this caused disruptions to both long-distance and regional services, particularly on the Žilina–Čadca, Žilina–Považská Bystrica, Žilina–Vrútky, and Vrútky–Martin routes. Freight train operations hauled by diesel traction were predominantly restricted to night-time hours. During the line closure, no trains or shunting movements between operational points were permitted on the possession tracks from either direction. From the day shift on 14 September until 28 September, all ZSSK CARGO trains operating on the Vrútky freight station (Turany)–Považská Bystrica (Čadca) section were hauled by diesel motive power units. During day shifts, only selected freight trains and, exceptionally, trip freight trains were operated through this section, subject to operational control.

Furthermore, a strict ban was in place on the stabling of leased wagons and the selection of wagons for export loading at Žilina-Teplička railway station. During the engineering works, a loading ban was issued for the import, export, dispatch, and delivery of consignments to and from Bytča, Čadca, Dolný Hričov, Krásno nad Kysucou, Kysucké Nové Mesto, and Považská Bystrica stations. ZSSK CARGO deployed 11 diesel locomotives for haulage operations through the affected section, including two Series 751 locomotives and nine modernized Series 742 locomotives, of which three coupled pairs were operated to meet higher power requirements.

Operating without DC locomotives

Following the conversion, ZSSK CARGO will introduce a new locomotive deployment regime on train routes passing through Žilina. For the company, this will place increased operational demands on dual-system and multi-system electric locomotives, specifically Series 363 locomotives as well as Series 383 and 193 Vectrons. At the same time, it will reduce the deployment of the hitherto essential DC traction locomotives – the twin-unit Series 131.

Finally, a key piece of information should be noted: the start of operations under AC traction in Žilina in early October was impacted by an incident caused by damage to the signalling equipment following a fire at the station on 30 September. For safety reasons, ŽSR decided to switch off the overhead line power in the affected section. Consequently, diesel locomotives had to be re-deployed for haulage operations through the node, which once again led to disruptions in both passenger and freight transport. The infrastructure manager ŽSR ultimately restored normal operations after nearly two weeks, on the morning of 13 October.

(lj)

Konverzia prináša vyššiu efektívnosť a lepšie využitie rušňov

Po konverzii trakčnej napájacej sústavy v uzle Žilina koncom septembra na striedavú sústavu 25 kV, 50 Hz dochádza k významnej zmene v nasadzovaní hnacích dráhových vozidiel ZSSK CARGO. Nosným radom sa stávajú predovšetkým viacsystémové elektrické rušne schopné prevádzky pod jednosmernou aj striedavou trakčnou sústavou, čím sa výrazne zjednodušuje prechod vlakov cez styk napájacích sústav a zvyšuje prevádzková flexibilita.

V súlade s plánovanou organizáciou dopravy vlaky vedené z východu jednosmernou trakciou budú mať preprahy v Spišskej Novej Vsi na viacsystémové rušne. Ako informuje riaditeľ sekcie riadenia trakcie a koľajových vozidiel Miroslav Buc, pri vozbe najťažších nákladných vlakov sa počíta s nasadením dvojsystémových rušňov radu 363 v dvojčlennom riadení, ktoré zabezpečí požadovanú ťažnú silu aj na náročných sklonových pomeroch Štrbskej rampy.
Jednosystémové striedavé rušne radu 240 po novom zabezpečujú vozbu vlakov zo striedavej siete až do zriaďovacej stanice Žilina-Teplička. V dôsledku odstránenia technických a prevádzkových obmedzení súvisiacich so stykom trakčných sústav a efektívnejšieho obehu vozidiel dochádza k optimalizácii turnusových potrieb jednotlivých radov hnacích vozidiel.

Nové počty HDV

Konverzia sa premieta aj do zmien v počtoch turnusovo nasadzovaných rušňov. V prvom rade sa u radu 131, tzv. jednosmerných dvojičiek predpokladá pokles potreby z 31 na 22 dvojíc, keďže ich dojazd zo smeru od Košíc je obmedzený po miesto styku sústav. Keďže tento - dovolíme si tvrdiť ikonický rad rušňov, bol doteraz nosným radom na prepravy ťažkých rudných vlakov z východu smerom do Česka, ich uplatnenie aj pri iných potenciálnych prepravách sa jednoznačne zníži.
- **HDV radu 131, ktoré sú momentálne nadbytočné pre potreby vozby vlakov, budú využívané na spoločných prepravách s dopravcami na území Čiech a Poľska,** - hovorí o možnostiach nasadzovania M. Buc. Inak to bude so striedavými laminátkami, teda radom 240. Tu dochádza naopak zvýšeniu potreby zo 14 na 21 vozidiel práve vďaka rozšíreniu ramien až do uzla Žilina. – **V každom prípade nejde o perspektívny typ rušňa, majú už vyše 55 rokov a čaká ich postupný útlm a vyradenie z prevádzky,** - prízvukuje sekčný riaditeľ M. Buc s tým, že časové rámce nechce konkretizovať. Tie vychádzajú z koncepcie rozvoja parku HDV ZSSK CARGO a sú závislé od finančných možností spoločnosti v najbližších rokoch. S nákladnými opravami radu 240 sa však už nepočíta.

Nasadia esá a Vectrony

Nosnými radmi na prepravy na hlavnom ťahu na severe Slovenska sa tak stávajú dvojsystémové esá – rad 363, pri ktorých došlo pri pokrytí vozieb cez styk sústav a v nasadení v dvojčlennom riadení k nárastu potreby z 8 na 18 vozidiel, a podobne aj viacsystémové Vectrony – rad 383, ktorých potreba sa zvýši z doterajších 7 na 10.
- **Tieto zmeny odrážajú prechod na prevádzkový model založený na vyššom využívaní univerzálnych elektrických rušňov a celkovom zefektívnení dopravy,** - rámcuje zmeny M. Buc. Z pohľadu dopravcu prináša konverzia vyššiu prevádzkovú efektívnosť, zníženie počtu technologických prestojov pri výmene hnacích vozidiel a lepšie využitie moderného vozidlového parku. Výsledkom je plynulejšia organizácia nákladnej dopravy v jednom z najvýznamnejších železničných uzlov na Slovensku. To vlastne predstavuje aj očakávaný prínos zo zmeny trakčnej napájacej sústavy v Žiline. Pre ZSSK CARGO na jednej strane prinesie prevádzkové úspory, na strane druhej sú zasa vyvolané investície do modernizácie parku rušňov. Tie by však, priznajme, boli vzhľadom na vekovú štruktúru HDV a vyššie nároky na technické vybavenie a efektivitu vozby nutné tak či tak.

Konverziu zvládli na výbornú

Vráťme sa na záver ešte k dvojtýždňovému obdobiu výluk v uzle Žilina počas konverzie v druhej polovici septembra, ktoré preverilo schopnosti prevádzkových zložiek ZSSK CARGO. Konverzia predstavovala vysoké nároky nielen na hnacie vozidlá a rušňový personál, ale predovšetkým na riadenie prevádzky. Kľúčovou úlohou bolo operatívne zosúlaďovanie jázd nákladných vlakov s prevádzkovou situáciou a požiadavkami dispečerského aparátu ŽSR. Vďaka dôslednej príprave, flexibilnému nasadeniu personálu a úzkej spolupráci dispečerov sa podarilo zabezpečiť plynulosť nákladnej dopravy bez zásadných obmedzení. - **Konverzia TNS v Žiline preverila pripravenosť a schopnosť operatívne reagovať na mimoriadne prevádzkové podmienky. Vďaka vysokej profesionalite rušňovodičov, prevádzkových pracovníkov a dispečerov sa podarilo výzvu v Žiline zvládnuť na výbornú,** - nešetrí chválou na kolegov riaditeľ sekcie M. Buc.

Ladislav JANDOŠEK

Rušne radu 131 sú na severe Slovenska nahradené zdvojenými esami 363. Foto: Dida Dadová.
In northern Slovakia, Series 131 locomotives will be replaced by paired Series 363 locomotives. Photo: Dida Dadová.



Conversion delivers greater efficiency and better utilization of locomotives

Following the conversion of the traction power supply system at the Žilina railway node to a 25 kV, 50 Hz AC system in late September, a major shift has occurred in the deployment of ZSSK CARGO locomotives. Multi-system electric locomotives, capable of operating under both DC and AC traction power supply systems, are becoming the core series, significantly simplifying train transit across a boundary between traction power supply systems and enhancing operational flexibility.

In line with the planned operational schedule, trains routed from the east under DC traction will undergo locomotive changeovers to multi-system locomotives at Spišská Nová Ves. As reported by Miroslav Buc, Traction and Rolling Stock Management Section Director, the heaviest freight trains will be hauled by dual-system Series 363 locomotives operating in multiple-unit control, securing the required tractive effort even on the challenging gradients of the Štrba ramp.

Single-system AC Series 240 locomotives now haul trains from the AC network directly through to the Žilina-Teplička marshalling yard. The removal of technical and operational constraints associated with traction power supply system boundaries, combined with more efficient fleet circulation, has optimized diagramming requirements across individual locomotive series.

New locomotive numbers

The conversion is also reflected in changes to the number of locomotives required for diagrammed duty. First and foremost, the requirement for the Series 131 – the so-called DC twin units – is expected to fall from 31 to 22 pairs, as their operating range from the Košice direction is constrained by the traction power supply system boundary. Given that this – if we may say – iconic series served until now as the backbone for heavy ore train movements from the east towards the Czech Republic, its deployment opportunities across other potential freight flows will inevitably diminish.

– **Series 131 locomotives that are currently surplus to operational haulage requirements will be utilized on joint freight operations with operators in the Czech Republic and Poland,** – explains Mr Buc regarding deployment options.

Pohľady, na aké sme doteraz neboli zvyknutí - laminátky v žilinskom depe. Foto: Ivan Semanco. A sight we haven't been used to seeing until now – Series 240 locomotives at the Žilina depot. Photo: Ivan Semanco.



The situation is different for AC 'laminate' locomotives of Series 240. Here, by contrast, the requirement increases from 14 to 21 units precisely due to the extension of operating routes through to the Žilina node. – **In any case, this series is not a viable long-term option; the locomotives are now over 55 years old and face a gradual phase-out and decommissioning,** – emphasizes Section Director Mr Buc, adding that he does not wish to specify exact time frames. These depend on the ZSSK CARGO locomotive fleet development strategy and are subject to the company's financial capacity over the coming years. However, costly repairs of the Series 240 are no longer envisaged.

Deployment of 'Aces' and Vectrons

The core series for freight movements along northern Slovakia's main line are now the dual-system 'Ace' locomotives – Series 363 – where coverage across traction power supply system boundaries and multiple-unit working has driven an increase in required units from 8 to 18, alongside multi-system Vectrons – Series 383 – whose requirement rises from the current 7 to 10.

– **These changes reflect a transition to an operational model based on greater utilization of versatile electric locomotives and overall transport efficiency improvements,** – states Mr Buc, framing the changes. From the operator's perspective, the conversion delivers higher operational efficiency, reduced technological downtimes during locomotive changeovers, and improved utilization of the modern rolling stock fleet. The outcome is smoother freight operations management within one of Slovakia's most important railway nodes – which is, in fact, also the benefit expected from the conversion of the traction power supply system at Žilina. For ZSSK CARGO, while this will yield operational cost savings on the one hand, it necessitates associated capital expenditure on locomotive fleet modernization on the other. Admittedly, however, such investment would have been required in any case, given the age structure of the locomotive fleet and the heightened requirements for technical equipment and haulage efficiency.

Conversion execution achieves top marks

Finally, let us return to the two-week period of engineering works and closures at the Žilina node during the conversion in the second half of September, which put the capabilities of ZSSK CARGO's operational units to the test. The conversion placed high demands not only on locomotives and train crews, but above all on operational management. The central task was the real-time coordination of freight train movements in line with traffic conditions and requirements from the ŽSR dispatching centre. Thanks to thorough preparation, flexible staffing, and close collaboration among dispatchers, freight traffic flow was maintained without major disruption. – **The conversion of the traction power supply system in Žilina tested our readiness and ability to respond dynamically to extraordinary operational conditions. Thanks to the high professionalism of our locomotive drivers, operational personnel, and dispatchers, the challenge at Žilina was handled with excellence,** – says Section Director Mr Buc, lavish in his praise for his colleagues.

Ladislav JANDOŠEK

Chemické srdce Novák ukazuje, prečo je kľúčové zachovať jednotlivky

Železnica a chemický priemysel v Novákoch sú prepojené už viac ako osemdesiat rokov. Budúcnosť systému jednotlivých vozňových zásielok (JVZ) však dnes závisí od schopnosti zastaviť trend klesajúcich objemov a rastúcich nákladov, ktorý postupne oslabuje konkurencieschopnosť železničnej dopravy.

Spoločnosť FORTISCHEM z Novák je jedným z kľúčových priemyselných podnikov na Slovensku, ktorého história je neoddeliteľne spojená so železničnou dopravou. Ako stabilný odberateľ a odosielateľ využívajúci systém jednotlivých vozňových zásielok v ZSSK CARGO dodnes dokazuje, že ekologická preprava po koľajniciach má pre strategický priemysel obrovský zmysel. Avšak železničná logistika v chemickom odvetví dnes čelí výzvam, ktoré si vyžadujú urgentnú systémovú pozornosť a podporu zo strany štátu.

História vrytá do koľajníc

Korene nováckej fabriky siahajú do roku 1940, kedy tu bola vybudovaná prvá elektrolýza. Postupne sa výroba rozširovala o karbid vápnika v roku 1952, monomér a PVC v roku 1960, či neskôr o okenné profily a špeciálnu organickú chémiu. Celý areál bol od svojho počiatku projektovaný s jasným zreteľom na koľajovú dopravu. Fabrika disponuje vlastnou rozsiahlou vlečkou s dĺžkou takmer 20 kilometrov.

- **Fabrika ako taká bola historicky postavená na prepravu po železnici. Celá vnútropodniková logistika a sklady boli navrhované tak, aby sa z nich dalo nakladať priamo na železničné vagóny. Cesty medzi koľajami sú u nás také úzke, že sa tam nezriedka nezmestia ani dva kamióny vedľa seba, čo jasne dokazuje, ako veľmi fabrika už historicky preferovala železničnú prepravu,** - objasňuje Miroslav Moniak, manažér dopravnej logistiky v spoločnosti FORTISCHEM.

V časoch najväčšieho rozkvetu obsluhoval jediný celosieťový nákladný železničný dopravca na Slovensku vlečku šesť- až osemkrát za 24 hodín v nepretržitom režime. Ročne sa po koľajniciach prepravilo niekoľko stoviek tisíc ton surovín, najmä koksu, vápna a kamennej soli z Ukrajiny.

Zmena tokov a dnešná realita

Podobne ako v iných odvetviach, aj v Novákoch nastal v novodobej histórii logistický zlom. Legislatívne obmedzenia Európskej únie viedli v roku 2018 k odstaveniu starej ekologicky nevyhovujúcej ortuťovej elektrolýzy a jej nahradeniu modernou membránovou technológiou. Táto technologická modernizácia však priniesla zmenu tovarových tokov. Hrubá kamenná soľ z Ukrajiny už

The chemical heart of Nováky illustrates why preserving single wagonloads is critical

The railway network and the chemical industry in Nováky have been interconnected for over eighty years. However, the future of the single wagonload (SWL) system currently hinges on the ability to reverse the trend of declining volumes and rising costs, which is gradually eroding the competitiveness of rail transport.

FORTISCHEM, based in Nováky, is one of Slovakia's key industrial enterprises whose history is inextricably linked with rail transport. As a long-standing shipper and consignee utilizing ZSSK CARGO's single wagonload (SWL) network, the company demonstrates to this day that eco-friendly rail transport makes immense sense for strategic industries. However, rail logistics in the chemical sector currently faces challenges that demand urgent systemic attention and state-level support.

History etched into the rails

The roots of the Nováky plant date back to 1940, when its first electrolysis facility was built. Production gradually expanded to include calcium carbide in 1952, vinyl chloride monomer and PVC in 1960, and later window profiles and specialized organic chemistry. From its inception, the entire industrial site was designed with a clear focus on rail transport. The plant features its own extensive industrial siding network, spanning nearly 20 kilometres.

- **The plant itself was historically designed around rail transport. Its entire internal logistics and warehousing infrastructure were built to enable direct loading onto rail wagons. The roadways between the tracks are so narrow that often two trucks cannot even pass each other, which clearly underscores just how heavily the plant has historically favoured rail freight,** – explains Miroslav Moniak, Transportation Logistics Manager at FORTISCHEM.

In times of the plant's greatest prosperity, Slovakia's sole network-wide rail freight carrier serviced the industrial siding six to eight times per 24-hour period on a continuous, round-the-clock basis. Several hundred thousand tonnes of raw materials were transported by rail annually, primarily coke, lime, and rock salt imported from Ukraine.

pre membrány nebola použiteľná, a tak fabrika prešla na čistú vákuovú soľ zo zdrojov v rámci Európy.
Súčasne začala železničná doprava pri menších skupinách vozňov strácať konkurencieschopnosť z pohľadu flexibility, frekvencie obsluhy a dodacích lehôt. Výsledok? Objemy koksu, soli a vápna sa už pred viac ako desiatimi rokmi postupne presunuli zo železnice na cesty. Historický pomer prepravy sa tak z niekdajších 80 % po železnici a 20 % po ceste postupne preklopil do dnešných 30 % železničnej a 70 % cestnej prepravy. Obsluha vlečky sa zredukovala pre expedičné vozňové zásielky na tri dni v týždni, jedenkrát denne.
Napriek tomu zostáva železnica pre FORTISCHEM absolútne kľúčová pri expedícii hotových výrobkov. Či už ide o tekuté elektrolýzne produkty (hydroxid sodný, kyselina chlorovodíková, chlórnan sodný, tekutý chlór) alebo o práškové karbidové zmesi. Niektoré tekuté chemické výrobky smerujú v ukrajinských cisternách previazaných na podvozkoch na bežný rozchod k partnerom na Ukrajinu, karbidové zmesi vyváža spoločnosť v moderných prachových vozňoch typu Uacns na veľké vzdialenosti do Nemecka, Rakúska, Belgicka či Francúzska. Väčšina odberateľov sú však priemyselné podniky z rôznych odvetví v okruhu približne 500 kilometrov zo Slovenska.

FORTISCHEM využíva pri expedícii vlastný aj prenajatý vozňový park s kapacitou približne 200 vozňov. Niekoľko desiatok z nich je prenajatých od lízingových spoločností, no firma vlastní aj svoje vozne - prevažne už staršie cisterny na špeciálne chemikálie.
S nárastom prepráv práškových karbidových zmesí však napríklad v rokoch 2024 - 2025 zakúpila 20 nových vozňov typu Uacns a prenajíma si ďalšie. Keďže je tento typ výrobkov perspektívny, uvažuje sa aj tu o náraste flotily - ak sa podarí systém JVZ zachovať.

Životne dôležité jednotlivky

Prečo je systém jednotlivých vozňových zásielok pre FORTISCHEM taký zásadný? Dôvody sú čisto praktické a zákaznícky orientované. - **Pre expedíciu našich výrobkov je preprava jednotlivých vozňových zásielok logisticky kľúčová. Máme široké portfólio zákazníkov a len málokto z nich má také obrovské skladové kapacity a spotrebu, aby dokázal odobrať naraz celý ucelený vlak. Železnica nám umožňuje previezť väčšie množstvá ekologickejšie. Pre zákazníka je navyše obrovskou výhodou, že kým kamión musí vyložiť ihneď, železničný vozeň mu v podstate poskytuje dlhší časový priestor a slúži ako dočasný sklad,** - hovorí Miroslav Moniak.
Ak by systém JVZ skolaboval, alternatívou je už len úplný presun



Shifts in freight flows and today's reality

Similarly to other sectors, Nováky also experienced a major logistics turning point in its recent history. In 2018, European Union legislative restrictions led to the decommissioning of the old, environmentally non-compliant mercury electrolysis process and its replacement with modern membrane technology. However, this technological upgrade altered freight flows. Coarse rock salt imported from Ukraine was no longer suitable for the membrane process, prompting the plant to transition to high-purity vacuum salt sourced within Europe.
At the same time, rail freight transport began losing its competitive edge for smaller groups of wagons in terms of flexibility, service frequency, and transit times. And the result? Volumes of coke, salt, and lime gradually shifted from rail to road more than a decade ago. Consequently, the historical modal split – once 80% rail and 20% road – has flipped to today's ratio of 30% rail and 70% road transport. For outbound wagonload shipments, industrial siding servicing was reduced to three days a week, once per day.
Despite this, rail freight transport remains absolutely critical for FORTISCHEM when shipping finished products – whether liquid electrolysis products (sodium hydroxide, hydrochloric acid, sodium hypochlorite, liquid chlorine) or powdered carbide mixtures. Some liquid chemical products are routed to partners in Ukraine in Ukrainian tank wagons re-bogied to standard gauge, while carbide mixtures are exported by the company in modern Uacns powder hopper wagons over long distances to Germany, Austria, Belgium, and France. However, the majority of customers are industrial enterprises from various sectors located within a radius of approximately 500 kilometres from Slovakia.

Vital single wagonload shipments

Why is the single wagonload system so critical for FORTISCHEM? The reasons are purely practical and customer-oriented. - **For dispatching our products, single wagonload transport is logistically critical. We have a broad customer base, and very few of them possess the immense storage capacities and consumption levels required to take delivery of a full block train all at once. Rail allows us to transport larger volumes in a more environmentally friendly manner. Furthermore, a major advantage for the customer is that while a truck must be**

zostávajúcich objemov na preťažené cesty. Na nich by sa denne objavili stovky kamiónov s chemickými výrobkami, ktoré pri dnešnej nehodovosti sú veľkým rizikom tak pre životy a zdravie ľudí, ako aj pre prírodu v prípade rizika kontaminácie po nehode. Vo FORTISCHEME uvažujú nad všetkými možnosťami - napríklad o zgrupovaní expedície do jedného uceleného vlaku za týždeň namiesto expedície skupín vozňov niekoľkokrát týždenne. To by ale úplne obralo podnik o flexibilitu. Obrátkovosť vozňov by sa drasticky znížila, zákazníci by buď nemohli využívať vozne ako dočasné sklady, alebo by nemuseli zvládnuť tak veľký objem vozňov pristavených naraz. Vynútilo by si to aj neúnosné investície do nákupu alebo prenájmu množstva nových cisterien.

Začarovaný kruh a nutnosť štátneho zásahu

Súčasný stav v segmente JVZ na Slovensku dosiahol kritický bod. Celý systém sa totiž zmieta v nebezpečnom začarovanom kruhu: čím viac prepráv odchádza kvôli jednoduchosti na cesty, tým menší objem zostáva železnici. Nižší objem znamená menej vypravených vlakov, menej pravidelných obslúh a stratu flexibility. Keďže fixné náklady železnice sa musia rozpočítať medzi menej vozňov, cena dopravy pre finálneho zákazníka každým rokom výrazne rastie. Vyššia cena a nižšia flexibilita následne vyháňajú ďalších zákazníkov na cesty.

Túto technologicky a nákladovo extrémne náročnú logistiku na Slovensku pritom ako jediný drží nad vodou národný dopravca ZSSK CARGO, keďže súkromní operátori o finančne nevýhodné jednotlivky nemajú záujem. - **Situácia začína byť kritická. Bez systémovej formy alebo schémy štátnej pomoci to do budúcna nevidím reálne. Náklady neustále rastú, železničný segment by potreboval celkový reštart. Doterajšie zľavy za využívanie železničnej cesty sú už len akýmsi minimálnym štandardom, a aj tie boli v posledných rokoch neustále ohrozené,** - upozorňuje Miroslav Moniak.

Podpora zo strany štátu preto nie je umelým dotovaním trhu, ale nevyhnutným systémovým krokom, ako z tohto kruhu von. Podľa odborníkov sa pre štát črtajú dve strategické cesty.

1. Priama finančná podpora JVZ: cielené dotovanie náročnej technológie jednotlivých vozňových zásielok, ktoré by zrovnoprávnilo ekonomické podmienky železničných dopravcov s cestnou dopravou.
2. Finančná podpora domáceho intermodálu: investície do budovania malých vnútroštátnych terminálov a prekládkových tokov, ktoré by umožnili efektívnu kooperáciu cesty a železnice pomocou prepráv kontajnerov, výmenných nadstavieb a manipulovateľných návesov.

Prechod na intermodálnu dopravu by však pre priemyselné podniky typu FORTISCHEM znamenal kompletnú a extrémne nákladnú transformáciu. - **Naša fabrika bola stavaná na klasické vozne. Využívanie kontajnerov by si vyžiadalo úplne nové manipulačné priestory, ťažkú prekládkovú techniku a zásah do celej infraštruktúry podniku. V dnešnej dobe, kedy kvôli globálnym konfliktom a výkyvom trhu nevieme veci plánovať na mesiace dopredu, sú to pre podnik finančne nepredstaviteľné investície. Bez systémovej pomoci štátu to jednoducho nie je realizovateľné,** - uzatvára Miroslav Moniak.

Príklad spoločnosti FORTISCHEM ukazuje, že systém jednotlivých vozňových zásielok zostáva pre časť slovenského priemyslu dôležitou súčasťou logistického reťazca. Budúcnosť tohto segmentu bude závisieť od schopnosti nájsť ekonomicky udržateľný model, ktorý zohľadní potreby priemyslu, dopravcov aj verejný záujem na presune nákladnej dopravy z ciest na železnicu.

Ľubomír ČECH
Foto: autor

unloaded immediately, a wagon essentially provides a longer window of time and serves as a temporary warehouse, – says Miroslav Moniak.

If the single wagonload system were to collapse, the only alternative would be a complete shift of the remaining volumes onto already congested roads. This would add hundreds of trucks carrying chemical products to the roads every day – presenting a significant hazard to human life and health given current accident rates, as well as a grave environmental threat in the event of post-accident contamination.

The vicious cycle and the need for state intervention

The current state of the single wagonload segment in Slovakia has reached a critical point. The entire system is trapped in a dangerous vicious cycle: the more freight shifts to road transport for the sake of simplicity, the lower the volume remaining on rail. Lower volume results in fewer dispatched trains, less frequent service, and a loss of operational flexibility. Because the fixed rail costs must be allocated across fewer wagons, the transport cost for the end customer increases significantly year after year. Higher prices and reduced flexibility subsequently drive additional customers onto the roads.

In Slovakia, this technologically and financially demanding logistics service is kept afloat solely by the national carrier ZSSK CARGO, as private operators have no interest in unprofitable single-wagonload shipments. - **The situation is becoming critical. Without a systemic form of support or a dedicated state aid scheme, I do not see a viable future. Costs are continuously rising, and the rail segment is in need of a complete overhaul. Existing discounts on rail infrastructure charges have become merely a bare minimum standard, and even those have been constantly under threat in recent years,** – warns Miroslav Moniak.

State support is therefore not an artificial market subsidy, but rather an essential structural measure to break this vicious cycle. According to experts, two strategic pathways are emerging for the state.

1. Direct financial support for SWL: targeted subsidies for the demanding single wagonload technology aimed at levelling the economic playing field for rail and road carriers.
2. Financial support for domestic intermodal transport: investments in establishing small domestic terminals and transshipment hubs that would enable efficient road-rail cooperation using containers, swap bodies, and craneable semi-trailers.

However, transitioning to intermodal transport would require a complete and extremely costly transformation for industrial enterprises such as FORTISCHEM. - **Our plant was built for conventional wagons. Switching to containers would require entirely new handling areas, heavy transshipment equipment, and modifications across the company's entire infrastructure. In today's climate, where global conflicts and market volatility prevent us from planning months in advance, these are financially unimaginable investments for the company. Without systemic state support, it is simply not feasible,** – concludes Miroslav Moniak.

Ľubomír ČECH
Photos: author

Keď na čase záleží

Spoločnosť FORTISCHEM patrí medzi pravidelných používateľov služby prednostného radenia jednotlivých vozňových zásielok. Požiadavky na túto službu predkladá prostredníctvom Zákazníckeho centra, ktoré zastrešuje celý proces od ich prijatia a posúdenia až po schválenie v informačnom systéme.

Pri prepravách s prednostným radením zásielok sa počíta každý deň a niekedy aj každá hodina. Ložené vozne musia doraziť k prijímateľom včas a prázdne sa čo najrýchlejšie vrátiť na opätovnú nakládku. Len tak môže prepravný reťazec plynulo pokračovať. Prepravovaným tovarom v prípade spoločnosti FORTISCHEM sú najmä chemické produkty, napríklad chlór, chlórovodík, vodný roztok hydroxidu sodného či ďalšie chlórnany. Ich špecifická povaha si vyžaduje zvýšenú pozornosť a spoľahlivo zorganizovanú prepravu.
Osobitnú pozornosť si zaslúžia napríklad prepravy chlóru na Ukrajinu v previazaných vozňoch. Chlór je dôležitý pri úprave vody a zabezpečovaní dodávok pitnej vody pre obyvateľstvo. Včasnosť týchto prepráv presahuje rámec bežnej logistiky, pretože môže ovplyvniť dostupnosť dôležitej suroviny potrebnej na zabezpečenie pitnej vody.

Jedno tlačidlo, jasná priorita

Keď zákazník potrebuje urýchliť konkrétnu zásielku, môže požiadať o službu Prednostné radenie prostredníctvom tlačidla v zákazníckom portáli ISP, ktoré sa nachádza nad prehľadom podaných zásielok. Služba je určená najmä pre zásielky, pri ktorých hrozí znehodnotenie tovaru, zastavenie výroby alebo iný závažný prevádzkový problém. Žiadosť posúdi Zákaznícke centrum, ktoré ju schváli alebo zamietne. Po schválení sa zásielka v zápisníku vozňov označí symbolom PR a zaradí prednostne do najbližšieho vhodného vlaku.
Zákazník môže o prednostné radenie požiadať aj priamo Zákaznícke centrum. Na základe požiadavky Zákaznícke centrum zásielku vyhľadá a následne ju v aplikácii označí za prednostne radenú. Prednostné radenie pomáha sústrediť pozornosť na zásielky, pri ktorých má včasná preprava osobitný význam. Pre FORTISCHEM aj ďalších zákazníkov je to praktický nástroj na podporu plynulosti prepravy a rýchlejšiu reakciu v situáciách, keď je potrebné reagovať rýchlo a bez čakania.

Matúš KANDRIK
Riaditeľ sekcie podpory predaja a marketingu

When time matters

FORTISCHEM is among the regular users of the prioritized marshalling service for single wagonload shipments. Requests for this service are submitted through the Customer Centre, which oversees the entire process – from receipt and evaluation to final approval within the information system.

In shipments utilizing the prioritized marshalling service, every day – and sometimes every hour – counts. Loaded wagons must arrive at recipient destinations on schedule, and empty ones must return as quickly as possible for reloading. Only then can the transport chain operate seamlessly. In FORTISCHEM's case, the transported goods consist primarily of chemical products, such as chlorine, hydrogen chloride, aqueous sodium hydroxide solution, and other hypochlorites. Their hazardous nature demands heightened diligence and reliably organized transport.
Shipments of chlorine to Ukraine in re-bogied wagons warrant particular attention. Chlorine is vital for water treatment and safeguarding drinking water supplies for the population. The timeliness of these deliveries extends beyond routine logistics, as it may affect the availability of a critical raw material required to secure drinking water.

One button, clear priority

When a customer needs to expedite a specific shipment, they can request the Prioritized Marshalling service using a dedicated button in the ISP Customer Portal, located above the overview of submitted shipments. The service is designed primarily for shipments facing risks of product spoilage, production shutdowns, or other severe operational disruptions. Requests are evaluated by the Customer Centre for approval or rejection. Once approved, the shipment is marked with the PR symbol in the wagon dispatch logbook and prioritized for marshalling into the next suitable train.
Customers may also submit requests for the prioritized marshalling service directly to the Customer Centre. Based on the request, the Customer Centre searches for the shipment and then marks it as prioritized within the application. The prioritized marshalling service helps focus attention on shipments where timely transport is of paramount importance. For FORTISCHEM and other customers, it serves as a practical tool to support transport continuity and enable swifter responses in situations where prompt action is required without delay.

Matúš KANDRIK
Trade Support and Marketing Section Director



Spoľahlivosť pri zmenách tovarových tokov

Geopolitické zmeny, obmedzenia námornej a riečnej dopravy, preťažené železničné uzly či nedostatok kapacít na európskej železničnej sieti. Nákladná doprava čelí výzvam, ktoré menia zaužívané logistické trasy a kladú čoraz vyššie nároky na dopravcov. ZSSK CARGO však dokazuje, že aj v zložitých podmienkach je možné nachádzať nové riešenia, zabezpečovať kontinuitu dodávateľských reťazcov a byť spoľahlivým partnerom pre zákazníkov.



Európsky trh nákladnej dopravy prechádza dynamickými zmenami. Geopolitická situácia a s ňou súvisiace obmedzenia lodnej dopravy v oblasti Čierneho mora aktuálne začiatkom jesene výrazne ovplyvňujú tradičné tovarové toky. Komplikácie pri obsluhe čiernomorských prístavov nútia obchodníkov, výrobcov aj logistické spoločnosti hľadať alternatívne možnosti prepravy svojich produktov. Železnica sa tak dostáva do popredia ako dôležitá súčasť nových logistických riešení. Tovar, ktorý bol v minulosti prepravovaný prevažne námornou cestou, dnes čoraz častejšie smeruje po železničných koridoroch naprieč Európou.

Záujem o prepravy z Ukrajiny

ZSSK CARGO zaznamenáva zvýšený záujem o nové prepravy, predovšetkým z Ukrajiny do krajín Európskej únie, ale aj opačným smerom. Významnú časť požiadaviek tvoria hromadné substráty, poľnohospodárske produkty, nerastné suroviny a ďalšie komodity, pri ktorých železnica predstavuje efektívne riešenie prepravy veľkých objemov tovaru.

Osobitnou kapitolou sú prepravy potravinárskych produktov, najmä obilia a rastlinných olejov. Aj tieto komodity potvrdzujú rastúci význam železnice pri zabezpečovaní medzinárodných dodávateľských reťazcov.

Významnú úlohu pri zabezpečovaní nových tovarových tokov zohráva prekladiskový komplex v Čiernej nad Tisou. Jeho strategická poloha na slovensko-ukrajinskej hranici a technické možnosti vytvárajú dôležité predpoklady na prepojenie širokorozchodnej železničnej siete s európskou sieťou normálneho rozchodu. ZSSK CARGO tu dokáže zabezpečiť prekládku širokého spektra komodít vrátane hromadných sypkých substrátov, ako aj prečerpanie vybraných tekutých produktov do normálnorozchodných železničných vozňov.

Dunaj pod tlakom

K zmenám v medzinárodnej logistike prispievajú od leta komplikácie v riečnej doprave na Dunaji. Obmedzené možnosti lodnej prepravy vedú k presmerovaniu ďalších objemov tovaru na železnicu. Zvýšený dopyt po železničnej doprave však zároveň odhaľuje kapacitné limity existujúcej infraštruktúry. Na viacerých európskych železničných koridoroch vznikajú úzke miesta, ktoré komplikujú organizáciu dopravy a ovplyvňujú dodržiavanie plánovaných prepravných časov.

Výluková činnosť, preťažené železničné uzly, obmedzená dostupnosť vozňov a rušňov, či potreba koordinácie medzi viacerými zahraničnými dopravcami predstavujú každodenné výzvy, s ktorými sa musí nákladná železničná doprava vyrovnávať. Pre zákazníkov je preto čoraz dôležitejšie mať partnera, ktorý dokáže nielen zabezpečiť prepravu za štandardných podmienok, ale aj operatívne reagovať na nepredvídané situácie a ponúknuť alternatívne riešenia.

Spoľahlivý partner pri mimoriadnostiach

Príkladom takej mimoriadnosti boli takmer dvojtýždňové obmedzenia začiatkom októbra po požiari v železničnom uzle Žilina. Nákladné vlaky stáli nielen na Slovensku, ale aj v zahraničí a čakali na prevzatie, čím sa výrazne zvýšil obeh vozňov a skomplikovala situácia s dostupnosťou vozňov. ZSSK CARGO preto pristúpila k aktívnym opatreniam s cieľom minimalizovať negatívne dosahy na zákazníkov. Mimoriadne sa podarilo zabezpečiť alternatívne vlakové trasy pre nákladné vlaky smerujúce z východného na západné Slovensko cez Zvolen, čím vznikla možnosť obísť kapacitne zaťažený železničný uzol Žilina. Reagovať bolo potrebné tiež v mimoriadnych nástupoch rušňovodičov a zabezpečením dieselových rušňov, aby sa aspoň minimalizovali dopady zastavenej dopravy.

Toto riešenie umožnilo odľahčiť žilinský uzol, efektívnejšie využiť dostupné kapacity železničnej infraštruktúry a zároveň zrýchliť dopravu dotknutých nákladných vlakov. Práve takéto situácie ukazujú, že spoľahlivosť dopravcu nespočíva iba v dodržiavaní plánovaných prepráv, ale predovšetkým v schopnosti prevziať iniciatívu a nájsť cestu aj tam, kde štandardné postupy narážajú na svoje limity.

Výzvy prinášajú nové príležitosti

Zmeny v tovarových tokoch sa prirodzene premietajú aj do každodennej obchodnej činnosti ZSSK CARGO. Spoločnosť zaznamenáva zvýšený počet dopytov po prepravách komodít, ktoré sa v minulosti realizovali inými dopravnými cestami. Okrem tradičných zákazníkov sa na spoločnosť obracajú aj noví obchodní partneri, ktorí hľadajú alternatívne logistické riešenia pre svoje produkty. Každá nová preprava pritom predstavuje individuálnu logistickú úlohu. Nejde iba o stanovenie ceny či výber vhodnej trasy. Nevyhnutné je zabezpečiť dostupnosť vozňov, preveriť možnosti prekládky, kapacitu infraštruktúry a koordinovať nadväzujúce prepravy so zahraničnými partnermi. Spoľahlivosť sa nepreukazuje iba vtedy, keď všetko funguje podľa plánu. Jej skutočná hodnota sa ukazuje vo chvíľach, keď treba prekonávať prekážky, hľadať nové trasy a prijímať rýchle rozhodnutia. ZSSK CARGO chce byť pre svojich zákazníkov práve takým partnerom – partnerom, ktorý aj v mimoriadnych situáciách prináša riešenia, pomáha udržiavať kontinuitu dodávateľských reťazcov a zabezpečuje, aby sa ich tovar dostal do cieľa.

Marek CHACHAĽÁK
Riaditeľ sekcie predaja
Foto: Jaromír NOVOTA

Reliability amid shifting freight flows



Geopolitical shifts, restrictions on maritime and inland waterway transport, congested railway nodes, and capacity shortages across the European rail network – freight transport is facing challenges that are transforming established logistics routes and placing ever-higher demands on rail operators. However, ZSSK CARGO is demonstrating that even in volatile conditions, it is possible to deliver new solutions, ensure supply chain continuity, and remain a reliable partner for its customers.

The European freight transport market is undergoing dynamic structural changes. The geopolitical situation and associated restrictions on maritime shipping in the Black Sea region are significantly impacting traditional freight flows at the start of autumn. Complications in serving Black Sea ports are forcing traders, manufacturers, and logistics providers to seek alternative transport solutions for their products. Rail transport is consequently coming to the fore as a vital component of these new logistics strategies. Cargo that was previously transported predominantly by sea is now increasingly routed via rail corridors across Europe.

Demand for freight transport from Ukraine

ZSSK CARGO is observing increased demand for new transport operations, primarily from Ukraine to European Union countries, as well as in the reverse direction. A significant portion of requests consists of bulk materials, agricultural products, mineral raw materials, and other commodities where rail offers an efficient solution for moving large volumes of freight.

The transport of food products, particularly grain and vegetable oils, merits special attention. These commodities also underscore the growing importance of rail freight in securing international supply chains.

The transshipment complex in Čierna nad Tisou plays a vital role in securing these new freight flows. Its strategic location on the Slovak-Ukrainian border, combined with its technical capabilities, provides essential prerequisites for connecting the broad-gauge rail network with the European standard-gauge network. Here, ZSSK CARGO can ensure the transshipment of a wide range of commodities, including dry bulk materials, as well as the transshipment of selected liquid products into standard-gauge tank wagons.

Danube under pressure

Complications in inland waterway transport on the Danube since the summer have further contributed to shifts in international logistics. Constrained shipping capacities are driving the diversion of additional freight volumes onto the railways. However, this surge in demand for rail freight is simultaneously highlighting capacity constraints across existing infrastructure. Bottlenecks are emerging on several European rail corridors, complicating traffic management and affecting adherence to scheduled transit times.

Engineering works and line closures, congested railway nodes, limited availability of wagons and locomotives, and the need for complex coordination among multiple international operators represent daily challenges that rail freight must tackle. Consequently, it is increasingly vital for customers to partner with an operator capable of not only delivering haulage under standard conditions, but also responding flexibly to unforeseen disruptions and offering alternative solutions.

A reliable partner during operational disruptions

An example of such an operational disruption occurred in early October, following a fire in the Žilina railway node that caused restrictions lasting nearly two weeks. Freight trains were held not only in Slovakia but also abroad awaiting acceptance, significantly increasing wagon turnaround times and worsening wagon availability. ZSSK CARGO therefore implemented active measures to minimize the negative impact on its customers.

By way of an extraordinary operational response, alternative routes were secured for freight trains travelling from eastern to western Slovakia via Zvolen, enabling trains to bypass the severely congested Žilina railway node. Rapid adjustments were also required to deploy additional train drivers and secure diesel locomotives, mitigating the impact of stalled rail traffic.

This solution helped relieve pressure on the Žilina railway node, made more efficient use of available railway infrastructure capacity, and accelerated the movement of affected freight trains. It is precisely situations like these that demonstrate how an operator's reliability lies not merely in adhering to scheduled transport times, but above all in taking the initiative and finding a way forward when standard procedures reach their limits. ZSSK CARGO aims to be precisely this kind of partner for its customers – one that delivers solutions even in exceptional circumstances, helps maintain supply chain continuity, and ensures that freight reaches its final destination.

Marek CHACHAĽÁK
Sales Section Director

Flotila pre európske železnice

Spolufinancovaný Európskou úniou

Do konca roka 2026 počíta ZSSK CARGO s dokončením inštalácie európskeho zabezpečovacieho systému ETCS (European Train Control System) Level 2 na prvom rušni 363 z celkového počtu 23, ktoré plánuje takto všetky zmodernizovať do mája 2029. ETCS na rušni bude zatiaľ vo vypnutom režime (switch-off), čo znamená, že po ukončení inštalácie a statických skúšok bude nasledovať ďalšia fáza overovania systému, dynamické skúšky a postupné schvaľovanie.

Od prípravy k prototypu

Príprava projektu sa začala už v roku 2024, no rozhodujúce kroky k jeho realizácii prišli v roku 2025. Dňa 25. júla 2025 sa uskutočnila elektronická aukcia na dodávateľa projektu „Implementácia vozidlovej časti ETCS Level 2 na HDV radu 363“. Víťazom sa stala spoločnosť TŽV Gredelj, s ktorou bola následne 1. septembra 2025 podpísaná zmluva o dielo. Dôležitým míľnikom bol 25. september 2025, keď ZSSK CARGO podpísala dohodu o grante s výkonnou agentúrou CINEA na projekt.

Po úvodnom stretnutí s dodávateľom v novembri 2025 nasledovala obhliadka rušňov v Bratislave a príprava technického riešenia. Vo februári 2026 bola odsúhlasená špecifikácia inštalácie ETCS.

Prvý rušeň bol na inštaláciu ETCS odovzdaný 27. marca 2026 v RD Bratislava východ. Išlo o HDV 363.103-3. Do konca roka 2026 sa počíta s dokončením inštalácie na prvom rušni, ktorý však bude zatiaľ vo vypnutom režime (tzv. switch-off). To znamená, že po ukončení inštalácie a statických skúšok bude nasledovať ďalšia fáza overovania systému, dynamické skúšky a postupné schvaľovanie.

ETCS sa jednoducho „nepridá“

Inštalácia systému ETCS je technicky pomerne rozsiahly proces. Na rušeň sa musí umiestniť a vzájomne prepojiť množstvo nových komponentov. Súčasťou inštalácie je napríklad EVC – hlavný počítač systému ETCS, BTM anténa na komunikáciu s traťovými balízami, radary a snímače rýchlosti, GSM-R zariadenia a antény či zobrazovacia jednotka DMI v stanovišti rušňovodiča. Súčasne sa realizuje nová kabeláž, elektrické prepojenia a úpravy mechanických častí rušňa.

Zaujímavým príkladom je samotná montáž antén a radarov. BTM anténa a radary sú umiestnené na spoločnej mechanickej konzole pod skriňou rušňa. Na nápravy sa zároveň montujú snímače rýchlosti. V kabíne rušňovodiča je potrebné upraviť pult tak, aby bola nová zobrazovacia jednotka ETCS umiestnená ergonomicky a v zornom poli rušňovodiča.

Nový systém pritom musí spolupracovať aj s existujúcimi systémami rušňa, predovšetkým so zabezpečovacím systémom MIREL. Technické riešenie preto zahŕňa aj vytvorenie potrebných rozhraní medzi ETCS a existujúcimi systémami tak, aby zostali zachované funkcie rušňa.



Práca nekončí montážou

Po fyzickej inštalácii nasleduje kontrola správnosti zapojenia a konfigurácie, statické skúšky a následne skúšky počas jazdy. Projektová dokumentácia počíta napríklad s overením mechanického upevnenia zariadení, elektrických spojení, káblových trás, komunikácie jednotlivých komponentov či merania rýchlosti. Nasledujú skúšky systému a jeho komunikácie s existujúcimi zariadeniami rušňa.

Ďalšou etapou je odometrická skúška, pri ktorej sa overuje správnosť merania rýchlosti a detekcie traťových balíz. Následne prichádzajú dynamické skúšky na skúšobnom okruhu vo Velimi, počas ktorých sa meria množstvo parametrov potrebných na schválenie systému. V záverečnej fáze schvaľovania sa vykonávajú tzv. testy kompatibility na tratiach vybavených ETCS Level 1 aj Level 2. Pri prototype je podľa aktuálneho harmonogramu naplánované dynamické testovanie na skúšobnom okruhu vo Velimi v Českej republike v priebehu októbra a novembra 2026.

Musia zostať v prevádzke

Jednou z praktických výziev projektu je logistika. Rušne radu 363 nie sú vozidlá, ktoré by bolo možné jednoducho odstaviť na dlhé obdobie. Sú súčasťou každodennej prevádzky ZSSK CARGO a ich dostupnosť je preto potrebné priebežne koordinovať s potrebami prevádzky. Rušne sa preto na jednotlivé etapy projektu pristavujú postupne. Pri prototype je celý proces rozdelený na prípravu, samotnú inštaláciu, statické skúšky, odovzdanie do režimu switch-off, dynamické skúšky a následné schvaľovacie procesy.

Samotnú zákazku realizuje TŽV Gredelj, pričom práce spojené s inštaláciou ETCS vykonáva jeho subdodávateľ ALTPRO. Na projekte sa zároveň aktívne podieľa aj ZSSK CARGO. Členovia projektového tímu na projektových stretnutiach v Chorvátsku pravidelne koordinujú a kontrolujú práce so zástupcami dodávateľa a subdodávateľov.

Projekt podporila Európska únia

Projekt je podporený z prostriedkov Nástroja na prepájanie Európy – CEF (Connecting Europe Facility). Schválená výška grantu predstavuje 5,68 milióna eur. Podpora z európskych prostriedkov umožňuje ZSSK CARGO pokračovať v modernizácii vozidlového parku a zároveň reagovať na postupný prechod európskej železničnej siete na jednotný systém zabezpečenia vlakovej dopravy.

Projekt vybavenia 23 rušňov radu 363 je dlhodobý proces, ktorý zahŕňa nielen samotnú montáž technológie, ale aj jej integráciu do existujúcich systémov, testovanie, skúšky v prevádzke a schvaľovanie. Prvý rušeň je pritom iba začiatkom. Po úspešnom ukončení prototypovej etapy a získaní potrebných schválení bude možné postupne pristúpiť k sériovej inštalácii na ďalších 22 rušňoch. Aktuálny projektový harmonogram počíta so sériovou výrobou a inštaláciou od roku 2028, pričom posledný z 22 sériových rušňov je plánovaný na máj 2029.

Matúš HRABČÁK
Sekcia strategického rozvoja

Fleet for European railways

Co-funded by the European Union

By the end of 2026, ZSSK CARGO expects to complete the installation of the ETCS (European Train Control System) Level 2 on the first series 363 locomotive out of a total of 23 units, all of which are scheduled to be modernized by May 2029. The ETCS equipment on the locomotive will initially operate in switched-off mode (switch-off), meaning that following the completion of installation and static testing, the next verification phase will involve dynamic testing and gradual authorization.

From preparation to prototype

Project preparation began as early as 2024, but decisive steps toward its implementation were taken in 2025. On 25 July 2025, an electronic auction was held to select the contractor for the project "Implementation of ETCS Level 2 On-Board Equipment on Series 363 Motive Power Units." The winning bidder was TŽV Gredelj, with which the contract for work was subsequently signed on 1 September 2025. A major milestone was reached on 25 September 2025, when ZSSK CARGO signed a grant agreement for the project with the European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA).

Following an initial kickoff meeting with the contractor in November 2025, a physical inspection of the locomotives took place in Bratislava, alongside the development of the technical solution. In February 2026, the ETCS installation specification was approved. The first locomotive was handed over for ETCS installation on 27 March 2026, at the Bratislava East locomotive depot. This was locomotive 363.103-3.

By the end of 2026, installation on this first locomotive is expected to be complete, though it will initially operate in switched-off mode (so-called switch-off). This means that following the completion of installation and static testing, the next verification phase will involve dynamic testing and gradual authorization.

ETCS is not merely an "add-on"

Installing the ETCS system is a technically extensive process. Numerous new components must be mounted onto the locomotive and interconnected.

The installation includes the European Vital Computer (EVC) – the central processing unit of the ETCS system, a Balise Transmission Module (BTM) antenna for communication with trackside balises, radars and speed sensors, GSM-R equipment and antennas, as well as the Driver Machine Interface (DMI) display unit in the driver's cab. Simultaneously, new cabling, electrical interconnections, and mechanical modifications to the locomotive are carried out. Crucially, the new system must also interface seamlessly with the locomotive's existing systems, particularly the MIREL train protection system.

Work doesn't end with assembly

Following physical installation, the process continues with wiring and configuration verification, static testing, and subsequent trial runs. The project documentation accounts for verifying mechanical equipment mountings, electrical connections, cable routing, inter-component communication, and speed measurement accuracy. This is followed by system testing and validating its communication with the locomotive's existing equipment.

The next stage involves odometric testing, which verifies speed measurement precision and trackside Balise detection. Subsequently, dynamic testing takes place at the Velim test centre, during which numerous parameters required for system authorization are measured. In the final approval phase, track compatibility tests are conducted on lines equipped with ETCS Level 1 and Level 2. For the prototype, dynamic testing at the Velim test centre in the Czech Republic is scheduled for October and November 2026 according to the current timeline.

Project supported by the European Union

The project is co-funded through the Connecting Europe Facility (CEF). The approved grant amount totals EUR 5.68 million. EU funding enables ZSSK CARGO to advance the modernization of its rolling stock while responding to the European rail network's gradual transition to a unified train control system.

Matúš HRABČÁK
Strategic Development Section



Inštalácia novej kabeláže na pulte riadenia.
Installation of new cabling on the driver's control desk.



Nosič BTM antény s radarmi na spoločnej mechanickej konzole pod skriňou rušňa.
BTM antenna and radars mounted on a shared bracket beneath the locomotive underframe.

Nové výzvy v údržbe hnacích koľajových vozidiel aj vozňov

Modernizácia uzla Žilina a septembrová konverzia priniesli významné zmeny nielen do organizácie železničnej prevádzky, ale aj do organizácie údržby hnacích koľajových vozidiel. Nové podmienky si vyžadujú flexibilné plánovanie kapacít, efektívnejšiu koordináciu jednotlivých pracovísk a ešte užšiu spoluprácu medzi tímami, ktoré zabezpečujú technickú pripravenosť rušňov.

Kľúčovú úlohu v tomto procese zohrávajú rušňové depá Žilina a Spišská Nová Ves. Obe pracoviská úzko koordinujú svoje kapacity a odborné znalosti pri údržbe elektrických rušňov, čím pomáhajú zabezpečiť kontinuitu servisných činností aj v období zvýšených nárokov na organizáciu prevádzky. V centre pozornosti sú najmä rušne radu 240 a 363, ktoré predstavujú významnú súčasť vozidlového parku ZSSK CARGO. Pri starších rušňoch radu 240 je absolútnou prioritou rýchla diagnostika technického problému a čo najrýchlejšie odstránenie porúch. Široké prevádzkové nasadenie rušňov radu 363 prináša vysoké nároky na rozsah aj komplexnosť servisných zásahov. Údržba týchto rušňov sa v súčasnosti zároveň prelína s procesom inštalácie ETCS.

- **Naším cieľom je v oboch prípadoch maximálne využívať odborné skúsenosti zamestnancov, efektívne plánovať kapacity, minimalizovať čas odstavenia vozidiel a vrátiť bezpečný a technicky spoľahlivý rušeň do prevádzky v čo najkratšom čase,** - uviedol Andrej Slávik, riaditeľ sekcie riadenia údržby a opráv ŽKV. A dodal, že práve kombinácia odbornosti, praktických skúseností a schopnosti prispôsobiť sa meniacim sa podmienkam je jednou z najväčších hodnôt servisných pracovísk. Pre zamestnancov predstavuje údržba elektrických rušňov zároveň významnú príležitosť na získavanie nových odborných skúseností a praktických zručností. Každý servisný zásah, diagnostika či komplexnejšia oprava prinášajú cennú prax pri údržbe striedavých a dvojsystémových HDV. Rozširujú sa tak nielen technické možnosti jednotlivých pracovísk, ale predovšetkým odborný potenciál zamestnancov. - **Naše pracoviská týmto krokom prijali ďalšiu náročnú výzvu a postupne sme rozšírili portfólio služieb o údržbu striedavých a dvojsystémových rušňov v žilinskom depe a dvojsystémových v Spišskej Novej Vsi,** - upresnil riaditeľ sekcie.

Historická výzva pre opravovne

Významný krok smerom k stabilizácii a dlhodobému plánovaniu kapacít opravovní NV sa podaril v septembri - úspešným uzatvorením zmluvy na opravy vozňov s významným zákazníkom. Kontrakt s platnosťou do konca roka 2029 predstavuje dôležitú istotu pre plánovanie výkonov a využitie kapacít opravovní v dlhšom horizonte. - **Takto nastavená spolupráca nám umožňuje efektívnejšie plánovať personálne, technologické aj materiálové zabezpečenie jednotlivých pracovísk,** - vysvetlil riaditeľ sekcie riadenia ÚaO ŽKV. A dodal, že zároveň vytvára priestor na rovnomernejšie rozloženie výkonov naprieč opravovňami po Slovensku a umožňuje lepšie reagovať na aktuálne potreby zákazníkov. Stabilný objem práce je pritom dôležitým predpokladom nielen pre efektívne fungovanie pracovísk, ale aj pre ďalšie rozvíjanie ich odborného a technologického potenciálu.

Košická lakovňa v prevádzke

Popri stabilizácii zákazkového portfólia firma pokračuje aj v modernizácii technicko-technologického vybavenia pracovísk. Jedným z významných krokov bolo uvedenie novej lakovne v Košiciach do prevádzky začiatkom októbra. - **Nové pracovisko prináša vyššiu kvalitu a efektivitu pri povrchovej úprave železničných koľajových vozidiel, vytvára lepšie podmienky pre samotných zamestnancov a má aj významný environmentálny rozmer,** - informoval Andrej Slávik. Nové technologické riešenie umožňuje znižovať ekologickú záťaž spojenú s procesom povrchovej úpravy vozidiel a prispieva k vytváraniu modernejšieho a bezpečnejšieho pracovného prostredia. - **Investície do technológií tak nevnímame iba ako nevyhnutnú obnovu zariadení, ale ako dôležitú súčasť systematického zvyšovania kvality našich služieb,** - doplnil na adresu novej lakovne A. Slávik. Investície do technológií budú pokračovať aj v ďalších opravovniach. Medzi pripravovanými projektmi je inštalácia zariadení na overovanie tesnosti vozňov. Cieľom je ešte lepšie prispôsobiť poskytované služby reálnym potrebám zákazníkov a zvýšiť efektivitu procesov.

Rok 2027 bude skúškou kapacít

Rok 2027 bude z pohľadu plánovaných revíznych opráv NV historický. Cieľom ZSSK CARGO je v priebehu roka ukončiť rekordných približne 600 revízií. Takýto objem výkonov je veľká záťaž pre personálne, technologické aj organizačné kapacity. - **Na túto výzvu sa preto pripravujeme už dnes. Riadenie a plánovanie výkonov v jednotlivých opravovniach postupne prispôsobujeme očakávanému nárastu objemu práce,** - spomenul prípravy na budúci rok A. Slávik. Dôležitou súčasťou prípravy je optimálne využitie dostupných kapacít, efektívne plánovanie jednotlivých pracovných operácií a koordinácia medzi pracoviskami. Úspech nebude závisieť iba od počtu vykonaných opráv, ale rovnako dôležité bude udržať vysokú úroveň kvality, dodržiavať stanovené technologické postupy a zabezpečiť, aby sa opravené vozne vracali do prevádzky



Nová lakovňa v Košiciach.

v požadovanom technickom stave a v dohodnutých termínoch. V ONV Haniska pri Košiciach sa napríklad pripravuje zvýšenie kapacít s cieľom pokryť rastúce požiadavky na opravy vozňov zo strany strategických zákazníkov. Rozšírenie kapacít umožní pružnejšie reagovať na vývoj potrieb v nákladnej železničnej doprave a zároveň vytvoriť priestor na zvládnutie plánovaného nárastu výkonov.



Investície do ľudí aj technológií

Spoločným menovateľom všetkých uvedených aktivít je snaha naďalej posilňovať opravárenské kapacity a byť spoľahlivým partnerom. Či už ide o údržbu elektrických rušňov, komplexné opravy NV, modernizáciu technologického vybavenia alebo rozširovanie kapacít pracovísk, v centre pozornosti zostáva bezpečnosť, kvalita a spoľahlivosť.

Budúcnosť železničnej dopravy prináša nové technológie, vyššie nároky na dostupnosť vozidiel aj rastúce požiadavky na rýchlosť a kvalitu servisných služieb. – **A preto na tieto zmeny chceme byť pripravení a našou ambíciou preto nie je iba zvládnuť plánované výkony, ale systematicky budovať moderné opravárenské pracoviská, rozvíjať odborné kompetencie našich zamestnancov a vytvárať dlhodobú hodnotu pre zákazníkov,** - uzavrel informácie Matej Hambálek, podpredseda predstavenstva ZSSK CARGO a riaditeľ úseku služieb. A dodal, že práve skúsení a odborne pripravení zamestnanci spolu s moderným technologickým vybavením predstavujú základ, na ktorom chcú stavať v ďalších rokoch.

Rok 2027 bude pre opravovne významnou skúškou kapacít a organizácie práce a zároveň však bude príležitosťou potvrdiť, že dokážu efektívne reagovať na rastúce požiadavky trhu a poskytovať spoľahlivé služby.

Dana SCHWARTZOVÁ
Foto: autorka

New challenges in the maintenance of locomotives and wagons

The modernization of the Žilina node and the September voltage conversion have brought significant changes not only to rail traffic management, but also to the maintenance organization of locomotives. These new conditions demand flexible capacity planning, more efficient cross-site coordination, and even closer collaboration among the teams responsible for ensuring technical readiness of locomotives.

The locomotive depots in Žilina and Spišská Nová Ves play a pivotal role in this process. Both facilities closely coordinate their capacities and technical expertise in electric locomotive maintenance, thereby helping to ensure service continuity even during periods of heightened operational demands. Particular focus is placed on the Series 240 and Series 363 locomotives, which represent an essential component of the ZSSK CARGO fleet. For the older Series 240 locomotives, rapid fault diagnosis and swift defect rectification are absolute priorities.

The extensive operational deployment of the Series 363 locomotives places high demands on both the scope and complexity of servicing work. The maintenance of these locomotives currently overlaps with the ongoing ETCS installation process.

- **In both cases, our objective is to make full use of our staff's technical expertise, plan capacity efficiently, minimize vehicle downtime, and return a safe and technically reliable locomotive to service in the shortest possible time,** - stated Andrej Slávik, Rolling Stock Maintenance and Repair Management Section Director. He added that this combination of expertise, practical experience, and the ability to adapt to changing conditions represents one of the greatest assets of the servicing facilities. For employees, the maintenance of electric locomotives also offers a significant opportunity to gain new technical experience and practical skills. Every servicing task, diagnostic procedure, or complex repair provides valuable hands-on experience in maintaining AC and dual-system motive power units.

This expands not only the technical capabilities of individual maintenance sites, but above all the technical potential of the workforce. - **By taking this step, our maintenance sites have taken on another demanding challenge, progressively expanding our service portfolio to include the maintenance of AC and dual-system locomotives at the Žilina depot, and dual-system locomotives at Spišská Nová Ves,** - clarified the Section Director.

A historic challenge for wagon repair workshops

A significant step towards stabilizing and securing long-term capacity planning for wagon repair workshops was achieved in September with the successful conclusion of a wagon repair contract with a major customer. The contract, valid until the end of 2029, provides vital certainty for long-term workload planning and capacity utilization across the workshops. - **Cooperation structured in this way enables us to plan staffing, technological, and material**



resources across individual sites more efficiently, - explained Mr Slávik. He added that it also creates room for a more even distribution of workloads across repair workshops throughout Slovakia and allows for a better response to evolving customer needs. A stable volume of work serves as an essential prerequisite not only for the efficient operation of these facilities, but also for the further development of their technical and technological capabilities.

Košice paint shop enters operation

Alongside the stabilization of its contract portfolio, the company continues to modernize the technical and technological equipment across its maintenance facilities. A major milestone was reached in early October with the commissioning of a new paint shop in Košice. - **The new facility delivers higher quality and efficiency in rolling stock surface treatment, creates better working conditions for employees, and carries a significant environmental dimension,** - informed Andrej Slávik. The new technological solution reduces the environmental impact associated with the surface treatment process while contributing to a safer and more modern working environment. Investments in technology will continue across other repair workshops as well. Among the upcoming projects is the installation of advanced equipment for wagon leak testing.

2027 will test capacity limits

From the perspective of scheduled wagon revision repairs, 2027 will be a historic year. ZSSK CARGO aims to complete a record-breaking total of approximately 600 revision repairs over the course of the year. A workload of this magnitude represents a major strain on staffing, technological, and organizational capacity. - **We are therefore preparing for this challenge today. We are gradually aligning workload management and planning across individual workshops with the expected increase in workload volume,** - noted Mr Slávik regarding preparations for next year. An essential part of this preparation involves the optimal utilization of available capacity, efficient workflow planning, and cross-site coordination. Success will depend not only on the sheer number of completed repairs, but equally on maintaining high quality standards, adhering to established technical procedures, and ensuring that repaired wagons are returned to service in the required technical condition and strictly on schedule. At the Haniska pri Košiciach wagon repair shop, for instance, preparations are underway to expand capacity in order to meet growing wagon repair demands from key strategic customers.

Investments in people and technology

The common denominator behind all these activities is the drive to continually strengthen maintenance and repair capacity and remain a reliable partner. Whether concerning the maintenance of electric locomotives, comprehensive wagon repairs, the modernization of technological equipment, or the expansion of facility capacities, safety, quality, and reliability remain central to every effort.

– **We therefore want to be fully prepared for these changes, and our ambition is not merely to handle planned workloads, but to systematically build modern repair facilities, develop the professional competencies of our workforce, and deliver long-term value for our customers,** - concluded Matej Hambálek, Vice-Chairman of the Board and Services Division Director of ZSSK CARGO. He added that an experienced and highly skilled workforce, combined with modern technological equipment, forms the foundation upon which the company intends to build in the coming years. **(sch)**



Železnica bez hraníc

Interoperabilita, ETCS, kamerové systémy v rušňoch či vysokorýchlostné trate, ale aj európska dopravná politika a možnosti spoločného postupu pri obhajobe záujmov železničných dopravcov. Aj týmto témam sa venovala konferencia Železnica bez hraníc, ktorú zorganizovala Asociácia železničných dopravcov Slovenska (AROS), ktorej členom je ZSSK CARGO. Vo štvrtok 8. októbra sa v Bratislave stretli zástupcovia českých a slovenských ministerstiev, dopravných úradov a železničných dopravcov, aby diskutovali o aktuálnych výzvach a možnostiach užšej spolupráce v železničnej doprave.

České a slovenské železničné spoločnosti dnes čelia viacerým spoločným výzvam. Okrem rastúcich prevádzkových nákladov ide najmä o nedostatočnú kapacitu infraštruktúry, zavádzanie nových technológií a potrebu udržať konkurencieschopnosť železničnej nákladnej dopravy voči cestnej doprave. Preto nadobúda čoraz väčší význam aj koordinované presadzovanie záujmov dopravcov na európskej úrovni, ktoré presahuje rámec každodennej prevádzky na železnici. Na konferencii sa tejto téme venoval Jan Němec, ktorý v Bruseli zastupuje AROS a české združenie ŽESNAD. Spoločný hlas oboch organizácií je dôležitý najmä v období, keď sa na úrovni EÚ rozhoduje o budúcej podobe železničnej legislatívy, financovaní infraštruktúry a podmienkach podnikania železničných dopravcov. Nemenej dôležitými témami, ktoré odzneli na konferencii, boli interoperabilita v Európe a zavádzanie ETCS. O kamerách v rušňoch, ich význame pre bezpečnosť a efektivitu prevádzky na železnici hovorili predovšetkým zástupcovia Ministerstva dopravy SR a téme vysokorýchlostných tratí v krajinách V4 sa venovali českí kolegovia. Generálny riaditeľ ZSSK CARGO Jaroslav Daniška vo svojom prejave zdôraznil význam funkčného prostredia v železničnej doprave a poukázal na to, že spoľahlivá a efektívne fungujúca infraštruktúra je kľúčovým predpokladom konkurencieschopnosti železničnej nákladnej dopravy. Uviedol, že ďalším dôležitým bodom je potreba vytvoriť rovnaké podmienky pre železničnú a cestnú nákladnú dopravu. Poukázal na to, že zatiaľ čo na železnici sa spoplatňuje každý kilometer prejdenej trate, cestná doprava takémuto systému spoplatnenia nepodlieha v rovnakom rozsahu. Vyrovnanie podmienok medzi jednotlivými druhmi dopravy je preto dôležitým predpokladom posilnenia konkurencieschopnosti železníc. Zároveň by privítal systémové opatrenia na podporu presunu nákladnej dopravy z ciest na koľaje. Ako príklad uviedol obmedzenie prepravy dreva kamiónmi cez horské priechody, čím by sa vytvoril priestor na presun takýchto prepráv na železnicu. A otvoril aj tému jednotlivých vozňových zásielok, ktorých podpora zo strany štátu je veľmi potrebná a na Slovensku stále chýba.



Dana SCHWARTZOVÁ

Railways without borders

Interoperability, ETCS, onboard locomotive camera systems, and high-speed rail lines, alongside European transport policy and opportunities for joint action in advocating the interests of rail operators. These were among the topics addressed at the "Railways Without Borders" conference, organized by the Association of Railway Operators of Slovakia (AROS), of which ZSSK CARGO is a member. On Thursday, 8 October, representatives from Czech and Slovak ministries, transport authorities, and rail operators gathered in Bratislava to discuss current challenges and prospects for closer cooperation in rail transport.

Czech and Slovak rail companies currently face several shared challenges. In addition to rising operational costs, these primarily include insufficient infrastructure capacity, the deployment of new technologies, and the need to maintain the competitiveness of rail freight against road transport. Therefore, the coordinated advocacy of operators' interests at the European level is becoming increasingly vital, extending well beyond daily railway operations. At the conference, this topic was addressed by Jan Němec, who represents AROS and the Czech association ŽESNAD in Brussels. The joint voice of both organizations is particularly vital at a time when future European railway legislation, infrastructure funding, and the business conditions for rail operators are being decided at the EU level. Equally important topics discussed at the conference included European interoperability and the deployment of ETCS. Onboard locomotive cameras and their significance for operational safety and efficiency on the railways were presented primarily by representatives of the Ministry of Transport of the Slovak Republic, while Czech colleagues addressed the development of high-speed rail lines in the V4 countries.

In his address, Jaroslav Daniška,CEO of ZSSK CARGO, emphasized the importance of a fully functional environment in rail transport, highlighting that a reliable and efficiently operating infrastructure is a fundamental prerequisite for the competitiveness of rail freight. He further noted the urgent need to establish a level playing field between rail and road freight transport. He pointed out that while every kilometre travelled on the railway network is subject to track access charges, road haulage is not subject to a comparable charging system to the same extent. Levelling the playing field across transport modes is therefore an essential condition for strengthening the competitiveness of the railways. At the same time, he expressed support for systemic measures aimed at promoting a modal shift from road to rail. As an example, he cited restrictions on heavy goods vehicle (HGV) timber haulage over mountain passes, which would create scope to shift such traffic onto the railway network.

Dana SCHWARTZOVÁ

InnoTrans 2026: nákladná železnica hľadá vyššiu produktivitu a flexibilitu

Od 22. do 25. septembra 2026 sa Berlín stal opäť miestom stretnutia svetového železničného priemyslu. Pätnásty ročník InnoTransu, ktorý zároveň pripomenul 30 rokov od prvého ročníka veľtrhu, prilákal približne 175 000 odborných návštevníkov z viac ako 120 krajín. Svoje riešenia predstavilo 3 190 vystavovateľov z 59 krajín a na vonkajšom koľajisku bolo možné vidieť 113 vozidiel zo 17 krajín. Medzi hlavné témy patrili nové pohony, digitalizácia, automatizácia a využívanie umelej inteligencie.

Z pohľadu nákladnej železničnej dopravy bol viditeľný spoločný smer viacerých noviniek. Výrobcovia už neriešia iba výkon rušňa alebo nosnosť vozňa. Čoraz viac sa sústreďujú na to, ako zjednodušiť celý proces prepravy – dostať vlak bez výmeny rušňa až na vlečku, využiť jeden vozeň pre viac druhov nákladu, automatizovať manipuláciu a kontroly a pomocou dát znižovať prestoje vozidiel.

Jeden rušeň pre hlavnú trať aj posledné kilometre

V segmente lokomotív pokračoval trend kombinovania elektrickej trakcie s ďalším zdrojom energie. Pre nákladnú dopravu je dôvod praktický: veľká časť európskych hlavných tratí je elektrifikovaná, no terminály, vlečky, prístavy alebo manipulačné koľaje často nie sú. Siemens Mobility predstavil novú generáciu platformy Vectron X. Popri samotnom vozidle je zaujímavá najmä jeho digitálna architektúra. Siemens ho koncipuje ako softvérovo definovanú lokomotívu s otvorenými dátovými rozhraniami, prepojením na platformu Railigent X a možnosťou dopĺňať počas životnosti nové softvérové funkcie. Stadler ukázal prvý EURO DuFour pre SBB Cargo, iba dva roky po podpise zmluvy na InnoTrans 2024. SBB Cargo objednali prvých 36 rušňov a platforma počíta aj s batériovým riešením pre prevádzku poslednej míle. Výrobca pritom okrem trakčných parametrov zdôrazňuje nižšiu spotrebu energie, menšie opotrebovanie trate a digitalizáciu údržby.
Na koľajisku nechýbal ani Alstom Traxx Universal. Vozidlá pre RAILPOOL a Captrain boli vybavené funkciou last mile a palubným ETCS Onvia. Rušeň pre Captrain je pripravený na prevádzku vo Francúzsku, Luxembursku, Belgicku, Nemecku, Rakúsku a Poľsku, teda na trase, kde je schopnosť prekračovať hranice bez výmeny hnacieho vozidla pre nákladnú dopravu zásadná.

Modularita a nové funkcie

Silné zastúpenie mala v Berlíne opäť slovenská TATRAVAGÓNKA Poprad, ktorá vystavila osem nákladných vozňov, špeciálnu výmennú nadstavbu a podvozok. Jednou z najzaujímavejších noviniek bol koncept e-Shimmns, pri ktorom už nákladný vozeň nie je iba mechanickým zariadením. Plachtu a klanice možno ovládať elektricky cez aplikáciu alebo webové rozhranie. Systém zároveň dokáže zaznamenávať prítomnosť oceľových zvitkov, upozorniť na asymetrické naloženie a zbierať dáta o stave vozňa. Tie možno ďalej využiť na automatizáciu a prediktívnu údržbu. Predstavená bola aj nová multimodálna nadstavba COILBOX určená primárne na oceľové zvitky. Po ich vyložení možno lôžka sklopiť a vzniknutú plochu použiť na paletizovaný alebo iný náklad.

Kontrola bez zastavenia

Možno ešte väčšia zmena než nové rušne a vozne však bola na InnoTrans 2026 ukrytá v dátach. Príkladom je Wabtec a jeho technológie KinetiX. Namiesto toho, aby bolo potrebné vozeň kvôli každej kontrole odstaviť a fyzicky prezerať, možno časť kontroly vykonať automaticky počas prejazdu vlaku. Systém TrainView fotografuje a automaticky kontroluje vozidlo pri traťovej rýchlosti. TruckView sleduje podvozky a ich komponenty pri rýchlosti až 113 km/h. CSCView sníma spodnú časť vozidla a vyhľadáva napríklad poškodenia konštrukcie, chýbajúce komponenty či problémy so spriahacím ústrojenstvom. WheelView zase bez zastavenia meria profil jednotlivých kolies.
Podstatné pritom nie sú iba kamery a senzory. Údaje možno priradiť ku konkrétnemu vozňu a uchovávať ich v systéme CMMS – Condition Monitoring Management System. Ten umožňuje sledovať históriu vozňa, výsledky jednotlivých kontrol, trendy nameraných hodnôt a vytvárať automatické upozornenia.

Jednoduchšia nákladná železnica

Spojenie všetkých týchto technológií môže byť pre nákladnú železnicu dôležitejšie než ktorýkoľvek jednotlivý exponát. Rušeň, ktorý nepotrebuje výmenu pred poslednými kilometrami na vlečke. Modulárny vozeň, ktorý možno použiť na viac druhov nákladu. Nadstavba, ktorú možno premiestniť medzi cestou a železnicou bez prekladania samotného tovaru. Automatické spriahadlo, pri ktorom pracovník nemusí vstupovať medzi vozne. Kamera, ktorá skontroluje podvozok počas jazdy. A systém, ktorý z dlhodobých dát rozpozná zhoršujúci sa technický stav ešte skôr, ako vznikne porucha.
Nákladná železnica dnes nepotrebuje iba výkonnejšie rušne a vozne s vyššou nosnosťou. Potrebuje jednoduchšie, rýchlejšie a flexibilnejšie fungovanie.
Ak sa podarí obmedziť prestoje, manuálne kontroly, výmeny rušňov, neplánované opravy, prázdne jazdy či čas potrebný na zostavenie vlaku, výsledkom môže byť aj nižšia cena samotnej prevádzky.
A práve to bol z pohľadu nákladnej dopravy jeden z najsilnejších odkazov InnoTransu 2026: digitalizácia, automatizácia a umelá inteligencia už nie sú doplnkom železnice. Postupne sa stávajú nástrojom, ako dostať z rušňov, vozňov, infraštruktúry aj ľudí viac výkonu a urobiť železničnú nákladnú dopravu konkurencieschopnejšou.

Ľubomír ČECH
Foto: autor



Prvý EURO DuFour pre SBB Cargo od spoločnosti Stadler.
The first EURO DuFour for SBB Cargo by Stadler.

InnoTrans 2026: rail freight pursues higher productivity and flexibility

From 22 to 25 September 2026, Berlin once again became the meeting place for the global railway industry. The fifteenth edition of InnoTrans, which also marked 30 years since the trade fair's inception, attracted approximately 175,000 trade visitors from more than 120 countries. Key themes included alternative propulsion systems, digitalization, automation, and the utilization of artificial intelligence.

From a rail freight perspective, a common direction among the various innovations was clearly visible. Manufacturers are no longer focusing solely on locomotive power or wagon payload capacity. Instead, they are increasingly concentrating on simplifying the entire transport process – delivering trains directly to industrial sidings without changing locomotives, utilizing a single wagon type for multiple cargo types, automating handling and inspections, and using data to reduce vehicle downtime.

One locomotive for the main line and the last mile

In the locomotive segment, the trend of combining electric traction with an additional energy source continued. For freight transport, the practical reason is clear: while a large portion of European main lines is electrified, terminals, industrial sidings, ports, and shunting tracks often are not.

Siemens Mobility unveiled the new generation of its Vectron X platform. Beyond the physical vehicle itself, its digital architecture is particularly noteworthy. Siemens conceives it as a software-defined locomotive featuring open data interfaces, integration with the Railigent X platform, and the ability to add new software capabilities throughout its service life.

Stadler presented the first EURO DuFour for SBB Cargo, just two years after signing the contract at InnoTrans 2024. SBB Cargo ordered an initial fleet of 36 locomotives, and the platform also incorporates a battery solution for last-mile operations. In addition to traction capabilities, the manufacturer highlights reduced energy consumption, lower track wear, and digitalized maintenance.

Modularity and new capabilities

Slovak manufacturer TATRAVAGÓNKA Poprad again had a strong presence in Berlin, displaying eight freight wagons, a specialized swap body, and a bogie. One of the most noteworthy innovations was the e-Shimmns concept, where the freight wagon is no longer merely a mechanical asset. The tarpaulin and stanchions can be operated electrically via an application or web interface. Furthermore, the system can detect the presence of steel coils, alert on asymmetric loading, and collect wagon condition data, which can be further used for automation and predictive maintenance.

Inspections without stopping

Perhaps an even greater shift than new locomotives and wagons was hidden in data at InnoTrans 2026.

A prime example is Wabtec and its KinetiX technologies. Instead of having to set aside and physically inspect a wagon for every routine check, part of the inspection can be performed automatically as the train passes by.

The TrainView system captures images and automatically inspects the vehicle at line speed. TruckView monitors bogies and their components at speeds of up to 113 km/h. CSCView scans the vehicle's underbody, detecting issues such as structural damage, missing components, or coupler system faults. WheelView, meanwhile, measures individual wheel profiles without stopping the train.

Crucially, the value extends beyond the cameras and sensors themselves. Data can be linked to a specific wagon and stored within the Condition Monitoring Management System (CMMS). This allows operators to track wagon history, inspection results, measurement trends, and generate automated alerts.

Ľubomír ČECH
Photos: author



Nová generácia platformy Vectron X výrobcu Siemens.
New generation Vectron X platform by Siemens.



Tatravagónka priniesla koncept e-Shimmns, pri ktorom plachtu a klanice možno ovládať cez aplikáciu.
Tatravagónka introduced the e-Shimmns concept, featuring an app-controlled tarpaulin and stanchions.

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
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
+421 904 077 331 | 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