

# BUSINESS



**Vectrony na medzinárodných trasách**  
**Vectrons on international routes**

**Investície v TKD Dobra**

**Investments in TKD Dobra**

**Päťtisíc vozňov v systéme online sledovania**

**Five thousand wagons in the on-line monitoring system**

# Editoriál / Editorial

Vážení obchodní partneri,

kríza, ktorú priniesla globálna nákaza novým koronavírusom, nemá obdobu. Ide o situáciu, ktorá výrazne ovplyvní nielen časy, v ktorých zjeme, ale aj následné desaťročia a prepíše dejiny. Obdobie po druhej svetovej vojne doprialo Európanom relativne pokojné roky prosperity. Rastúca globalizácia však po striedaní milénii priniesla niekoľko nečakaných celosvetových hrozien. Súčasná kríza, v ktorej ľudstvo ostalo prekvapené, zaskočené a nepripravené na epidémiu koronavírusu, je toho dôkazom. Dopady na spoločnosť a ekonomiku sa ešte len sčítavajú, ale keďže sa nachádzame v počiatocnom štádiu s mnohými neznámymi, ľahko odhadnúť konečný výsledok boja s nákazou. Ako mnohí ďalší verím, že spoločným postupom, disciplínou, dôslednou kontrolou zo strany štátov, ekonomickými opatreniami hoci za cenu obrovských dlhov, ľahké časy prekonáme. Určite všetkých zaujíma, ako sa vyrovňávame s kŕzou v železničnej nákladnej doprave. Najprv treba povedať, že od polovice minulého roku evidujeme silnú recesiu v hutníctve, ktorá výrazne ovplyvnila aj hospodársky výsledok našej spoločnosti. Prepravy v roku 2019 poklesli o takmer 13 percent. Viacerými opatreniami – štrením osobných nákladov, nákladov na nákup služieb a tovarov, lepším prenájom vozňov, sledovaním tržieb za jednotlivé prepravy, ale aj mnohými jednorazovými krokmi sa nám podarilo hroziaci stratu takmer vymazať. Teraz stojíme pred výzvou v maximálnej možnej miere zmeniť a zefektívniť náš biznis model. Kríza COVID-19 nám však situáciu určite nezjednodušila.



Dovolím si tvrdiť, že pandémia môže byť pre nás, ale aj pre spoločnosť výzvu postaviť sa tvárou v tvár globálnym problémom, medzi ktorími výnieva znečisťovanie planéty. Nechcem hľadať súvislosti medzi globalizáciu, nešetrným správaním sa voči prírode a súčasným rozšírením koronavírusu. Je však dôležité zamyslieť sa nad širšími súvislostami a neobmedzovať sa našim limitovaným regionálnym pohľadom. Zbaví nás kríza ľahostajnosti voči prírode? Ukončíme éru rozhodovania, ktoré sa riadi výhradne logikou krátkodobého zisku a výhodnosti?

Dovolím si zopakovať štatistiku, ktorá je dávno známa. Po slovenských cestách sa ročne prepraví viac ako 200 miliónov ton tovaru. Z celkového počtu približne 112 tisíc jazd nákladných áut denne je podľa Eurostatu až 20% z nich realizovaných prevažne zahraničnými kamiónmi. Tie prevážajú cez Slovensko viac ako 17 miliónov ton nákladu ročne a ide najmä o ľahké kamióny. Cestná nákladná doprava pritom zaťahuje spoločnosť 12-krát väčšími externými nákladmi ako železničná, má na svedomí 85-krát viac smrteľných úrazov a generuje 9-krát viac emisií CO<sub>2</sub>.

Je zrejmé, že ak nám záleží na životnom prostredí, bezpečných cestách a zdraví občanov, potrebujeme presunúť nákladné dopravné toky, predovšetkým tranzitné, z cest na železnicu. Bez radikálnej zmeny zmysľania tieto ciele nedosiahneme a ostatú len snami. Nedopustme to!

Prajem vám aj vašim blízkym pevné zdravie.

Martin VOZÁR

predseda predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK CARGO

Dear business partners,

*the crisis caused by the new global coronavirus pandemic is unprecedented. This is a situation that will greatly affect not only the times we live in, but also the decades to come, and will rewrite history. The post-World War II period allowed the Europeans to enjoy relatively quiet years of prosperity. However, rising globalisation brought several unexpected global threats at the turn of the millennium. The current crisis, which has found humankind surprised, astonished and unprepared for the coronavirus pandemic, is proof of this. The impacts on society and the economy are still being quantified, but since we are at an early stage with many unknowns, it is difficult to estimate the final result of the fight against the pandemic. Like many others, I believe we will overcome the hard times through coordinated action, discipline, rigorous state control, economic measures, albeit at the cost of huge debts. Certainly, everyone is interested in how we are coping with the crisis in rail freight. First of all, it should be noted that since the middle of last year, we have seen a strong recession in the metallurgy industry, which has also had a significant impact on our company's economic results. The transport volumes fell by nearly 13 percent in 2019. We managed to almost eliminate the imminent loss through a number of measures – by cutting the personnel costs and the costs of purchase of services and goods, better rental of wagons, monitoring the revenues for individual shipments, but also implementing many one-off steps. We are now facing the challenge of changing and streamlining our business model as much as possible. The COVID-19 crisis certainly has not simplified the situation for us. I dare say that the pandemic can be a challenge not only for us, but also for society to be confronted with the global problems, among which the pollution of the planet stands out. I do not want to look for connections between globalisation, non-friendly behaviour towards the environment*

*and the current spread of the coronavirus. However, it is important to reflect on the broader context and not to confine ourselves to our limited regional perspective. Will the crises deprive us of our indifference towards the environment? Will we end the era of decision-making which is governed solely by the principle of short-term profit and profitability?*

*Let me repeat the statistics that have long been known. More than 200 million tonnes of goods are transported on Slovak roads annually. According to Eurostat, out of the total number of approximately 112,000 lorry journeys per day, almost 20% of them are carried out by foreign lorries. They transport over 17 million tonnes of cargo through Slovakia a year, mostly in heavy trucks. Road haulage burdens the society with 12 times greater external costs, causes 85 times more fatalities and produces 9 times more CO<sub>2</sub> emissions than rail freight.*

*It is obvious that if we care about the environment, safe roads and citizens' health, we need to shift freight traffic flows, especially transit traffic flows, from road to rail. Without a radical change of thinking, we will not achieve these goals and they will remain mere dreams. Let's not let it happen! I wish you and your loved ones good health.*

Martin VOZÁR

Chairman of the Board and CEO of ZSSK CARGO

**Inovatívne riešenia pre železničnú nákladnú dopravu**

4

**Innovative solutions for rail freight**

**Investície do rušňov, vozňov aj digitalizácie služieb sú veľmi dôležité**

6

**Investment in locomotives, wagons and service digitisation is very important**

**Vectrony sa oplatí nasadzovať na medzinárodné trasy**

8

**Vectrons worth deploying on international routes**

**Služby Východoslovenských prekladísk**

11

**Services of the East Slovak Transshipment Yards**

**Naplánované investície v TKD Dobrá**

12

**Planned investments in TKD Dobrá**

**Spoločnosť BTS rozširuje portfólio poskytovaných služieb**

14

**BTS broadens its portfolio of services**

**S Lokorailom ako zmluvným dopravcom budeme aktívni v Česku**

18

**We will operate in the Czech Republic with Lokorail as a contractual carrier**

**ZSSK CARGO líder v znižovaní hluku na Slovensku**

19

**ZSSK CARGO is a leader in noise reduction in Slovakia**

**Päťtisíc vozňov v systéme online sledovania**

20

**Five thousand wagons in the on-line monitoring system**

**Objemy prepráv atakovali úroveň len 30 miliónov ton**

22

**Transport volumes only neared the 30 million tonnes level**

**Zachraňujeme železničnú história**

24

**We are saving rail history**

**Štyridsaťročná jubilantka v staronovom šate**

26

**Forty-year old jubilant in old-new clothes**



# Inovatívne riešenia pre železničnú nákladnú dopravu



Riaditeľ úseku obchodu Jaroslav Daniška.

Jaroslav Daniška, the Trade Division Director.

**Rok 2019 bol pre ZSSK CARGO mimoriadne náročný, hlavne z dôvodu poklesu výkonov pre hutnícky priemysel. Chýbajúce objemy pri súčasnej komoditnej štruktúre sa dajú v krátkodobom horizonte nahradíť len veľmi ťažko, ak vôbec, vysvetľuje v rozhovore riaditeľ úseku obchodu Jaroslav Daniška.**

**Štátному železničnému nákladnému dopravcovi poklesli v minulom roku prepravy pre hutnícky priemysel pri komodítach železná ruda a kovy o 1,85, resp. 1,13 milióna ton. Má firma plán, ako túto „historickú“ závislosť na jednom sektore znížiť?**

Snaha o znižovanie tejto závislosti trvá už dlhšie, no budú potrebné ďalšie roky. V krátkom čase to nepôjde. Vyžaduje si to zásadné rozhodnutia vo viacerých oblastiach, pričom niektoré z nich sa už začali realizovať. Je to napríklad obnova vozňového a rušňového parku, ale tiež ďalší prienik na zahraničné trhy – príkladom je nás spoločný podnik Inter Cargo v Poľsku, kde využívame viacsystémové rušne Vectron, ale aj ďalšie nosné rady rušňov - 131 a 363. Vedenie firmy intenzívne pracuje na vytvorení nových organizačných predpokladov pre efektívne začlenenie týchto kapacít do zahraničných prepráv - do

existujúcich i nových prepráv. Realizujeme tiež zmeny vo fungovaní terminálu kombinovanej dopravy Dobrá s cieľom podporiť intermodálnu prepravu z Číny a do Číny, taktiež výrazne posilniť skladovacie možnosti vo Východoslovenských prekladiskách ako odpoveď na častý nerovnomerný dobeh surovín a súčasnú ponuku konkurenčných prekladísk medzi širokým a normálnym rozchodom.

Potreba nových, inovatívnych riešení sa týka aj hutníctva: snažíme sa o zvýšenie ložnej kapacity vozňa, respektíve maximalizáciu netto hmotnosti vlaku pri zachovaní brutto vlaku, variabilitu využitia vozňa pri sezónnych výkyvoch alebo v čase krízy, prípadne o zmeny v technológií vykládky a spätné vyťaženie.

**V ZSSK CARGO sa od minulého roku robia podrobné analýzy efektivity jednotlivých prepráv. Prinášajú riešenia na stagnáciu v hutníctve?**

Ani jedna z vyššie spomínaných iniciatív neprinesie želané ovocie, pokiaľ nebude sprevádzaná neustálym tlakom na zefektívnenie činností a znižovanie nákladov. Naša spoločnosť má samozrejme rezervy, ale sú tu aj limity. A to v podobe spoločenskej objednávky, alebo záväzku prepravovať hromadné substráty, drevo, či komodity pre stavebnictvo v nákladných vlakoch. Tlak na ochranu životného prostredia bude stúpať, železnica musí byť jedným z lídrov. To sú širšie okolnosti napĺňania poslania železničnej nákladnej dopravy. Typickým príkladom je systém jednotlivých vozňových zásielok, ktorý chce štátny železničný nákladný dopravca nadáľ podporovať napriek preukázateľne výrazne vyšším nákladom spojených s nimi.

**Čo by ste odkázali verejnosti, pokiaľ ide o ekologické výhody železnice?**

Všetci kritizujeme cesty plné kamiónov. Ale pri rozhodovaní sa, či uprednostníme cestu alebo železnici, nám záleží na centoch a podpora železnice, vrátane jej ekologických aspektov ide, žiaľ, bokom. V neposlednej mierе však ide aj o sociálny rozmer. Dopravné zápalby, nehody, úrazy, ktoré z ich titulu vznikajú, škodlivé emisie, dopady na zdravie ľudí, zvýšené náklady na zdravotníctvo, to všetko ľudia zaplatia cez svoje dane. Aj preto sú krízy, vrátane tejto hutníckej, veľkou výzvou pre našu spoločnosť, ale aj všetkých okolitých tzv. národných dopravcov.

Naša firma už mnoho rokov prijíma opatrenia v obchodnej a tarifnej politike, kde sú zohľadnené aj spomenuté ekologické aspekty. Za zmienku stojí podpora prepráv vo vozňoch ZSSK CARGO, v minulosti úľavy z pobytov vozňov pri nakladke a vykládke, podpora systému „jednotliviek“ a skupín vozňov, či už prostredníctvom cenovej politiky alebo zmenami technológie prepravy.

**Na druhej strane je tu silné konkurenčné prostredie na prepravnom trhu. Čo firma podniká, aby sa na ňom presadila?**

V záujme vyššej konkurencieschopnosti sa snažíme znižovať naše náklady zvýšením vyťaženia vozňa a vlaku, spätným vyťažením vozňov. Tiež podporujeme prepravy na dlhšie vzdialenosť na území Slovenska vrátane dlhých tranzitov a ponúkať zákazníkom prepravu aj na zahraničných úsekoch s využitím technických kapacít našej spoločnosti. Tu vidí spoločnosť najväčší potenciál a priestor sa zlepšovať. Vychádzame pritom z našich analýz efektivity prepráv, ktoré sledujeme naozaj podrobne, až na úroveň jednotlivých vlakov.

(lj)

# Innovative solutions for rail freight

**The year 2019 was extremely difficult for ZSSK CARGO, mainly due to a decline in the transport volumes for the metallurgical industry. Given the current commodity structure, it is very tough to replace the missing volumes in the short term, if at all, explains Jaroslav Daniška, the Trade Division Director, in an interview.**

**Last year, the state-owned rail freight carrier saw the transport volumes of iron ore and metals for the metallurgical industry drop by 1.85 million and 1.13 million tonnes, respectively. Does the company have a plan how to reduce this "historical" dependence on one sector?**

The efforts to reduce this dependence have been taking quite a long time, but more years will still be needed. It won't last a short time. This requires fundamental decisions in several areas, some of which have already been implemented. This includes, for example, renewing the fleets of wagons and locomotives, as well as penetrating the foreign markets deeper - as is the case of our joint venture InterCargo in Poland, where we use Vectron multi-system locomotives, but also the other main series of locomotives - 131 and 363. The company's management is working intensively to create new organisational prerequisites for the effective integration of these capacities in foreign transport - existing as well as new shipments. We have also made changes in the operation of the Dobrá Combined Transport Terminal in order to support intermodal transport from and to China, as well as to significantly enhance the storage capacities at the East Slovak Transshipment Yards in response to frequent irregularities in raw material deliveries and to current supply offered by competitors providing transshipment services between broad-gauge and standard-gauge tracks.

The need for new, innovative solutions also includes metallurgy: we strive to increase the wagon loading capacity and maximise the net train weight while maintaining the gross train, variability of wagon utilisation during seasonal fluctuations or in times of crisis, to have the trains loaded on their way back and, if appropriate, make changes in the unloading technology.

**Since last year, ZSSK CARGO has been carrying out detailed analyses of the efficiency of individual shipments. Do they bring solutions to stagnation in metallurgy?**

None of the above initiatives will bring the desired fruits unless it is accompanied by constant pressure to streamline operations and reduce

costs. Of course, our company has reserves, but there are limits as well. These take the form of social demand or a commitment to transport bulk substrates, timber or construction commodities on freight trains. The pressure to protect the environment will be increasing, the railway undertaking must be one of the leaders. These are the wider circumstances of fulfilling the mission of rail freight. A typical example is the single wagon load system, which the national rail freight carrier wants to continue supporting despite demonstrably higher costs associated with such a system.

**What is your message to the public regarding the environmental benefits of railways?**

All of us have been criticising the roads full of trucks. But when deciding whether to prefer a road or rail, we care about every cent while the support for rail transport, including its environmental aspects, is, unfortunately, set aside. Last but not least, it also has a social dimension. Traffic congestions, accidents, injuries resulting from them, harmful emissions, impacts on human health, increased healthcare costs, all these people pay through their taxes. That is why crises, including that affecting the metallurgical industry, are a big challenge not only for our company, but also for all the neighbouring national carriers.

For many years our company has been taking measures in its sales and pricing policy, reflecting the aforesaid environmental aspects. It is worth mentioning the support for shipments in ZSSK CARGO wagons, past discounts on charges for wagons staying during loading and unloading operations, the support for the system of single wagon loads and groups of wagons, whether through the pricing policy or changes in the transport technology.

**On the other hand, there is a strong competitive environment in the transport market. What measures is the company taking to compete in such an environment successfully?**

In order to be more competitive, we try to reduce our costs by increasing the loading of wagons and trains and keeping the wagons loaded on their way back. We also endeavour to support shipments over long distances in the territory of Slovakia, including long transits, and to offer the customers transport on foreign route sections using the technical capacities of our company. This is where the company sees greatest potential and room for improvement. Our assumption is based on our analyses of transport efficiency, which we keep monitoring in detail, up to the level of individual trains.

(lj)

## Šetrenie v nákladoch bude pokračovať

Účtovný rok skončila ZSSK CARGO s celkovým objemom prepraveného tovaru tesne pod 30 miliónov ton, pričom podnikateľský plán na rok 2019 počítał s 34,6 miliónmi ton. Takmer celý výpadok je z dôvodu recesie v oceľarskom priemysle. Stratené prepravy spôsobili prepad tržieb o 33 miliónov eur.

Po relatívne dobrém začiatku roka 2019 sa situácia na prepravnom trhu výrazne zhoršila. Po tom, ako v máji postupne začal padať dopyt po preprave surovín a hotovej produkcie pre košickú oceliareň, nasledoval rovnaký trend, naštastie v menšom, aj u našich ďalších zákazníkov v sektore.

Napriek veľkému sklu sa firme podarilo predbežne uzavrieť celý rok so stratou pod 2 milióny eur. Na „lepšom“ výsledku sa podpísali aj opatrenia ohlásené v auguste minulého roku, z ktorých boli splnené najmä niektoré prevádzkové ciele, prípadne úsek služieb ŽKV prekročil plán tržieb z externého prostredia o 1,5 milióna eur. Osobné náklady v prípade zavedenia prekážok v práci, či opatrení, ktoré mali znížiť náklady na príplatky, ostali naopak vyššie ako cieľový stav.

ZSSK CARGO znížovala v minulom roku viacero nákladových položiek. Cieľom bolo v maximálnej možnej miere znížiť náklady priamo naviazané na realizáciu prepráv a podniknúť kroky smerujúce k zvýšeniu efektivity procesov

pri poskytovaní služieb. Príkladom je presun niektorých činností a výkonov do času s normálnymi tarifami z víkendov či sviatkov alebo eliminácia nadčasov. Vďaka intenzívnym rokovaniám s dodávateľmi firma úspešne znížila celkové náklady na prenájom a používanie nákladných vozňov, používanie železničnej dopravnej infraštruktúry a trakčnej elektrickej energie a nafty.

V roku 2020 plánuje ZSSK CARGO prepraviť 28,82 milióna ton pri tržbách z prepravy na území SR o takmer 3 milióny eur nižších ako v roku 2019. Z tohto dôvodu je nevyhnutné nielen pokračovať v šetriacich opatreniach, ale neustále hľadať nové spôsoby na elimináciu nákladov prepráv, ktoré sú aj dnes realizované skôr z dôvodu plnenia dopravnej politiky štátu. A samozrejme pokračovať v opatreniach na zvyšovanie produktivity, ale aj získanie nových zákazníkov a prepravných výkonov.

Do predikcie plánu prepráv spoločnosti výrazne zasiahla aktuálna kríza nákazy COVID-19. Situácia sa neustále mení, preto firma nevie ešte na konci marca ani kvantifikovať dopady epidémie koronavírusu. V hre je veľa premenných – dĺžka vládnych opatrení, čas, na ktorý budú zatvorené podniky na Slovensku a v Európe, čo má výrazný dopad na prepravy a prevádzku železničnej nákladnej dopravy. Dá sa ale povedať, že COVID-19 bude mať určite významne negatívny efekt na ekonomiku ZSSK CARGO. (zcb)

# Investície do rušňov, vozňov aj digitalizácie služieb sú veľmi dôležité

Riaditeľa úseku prevádzky a podpredsedu predstavenstva ZSSK CARGO Miroslava Hoptu sme sa opýtali na hospodárské výsledky spoločnosti, digitalizáciu služieb, investície do techniky a rušňov.

**Minulý rok dosiahol objem prepráv ZSSK CARGO 29,9 miliónov ton. Podnikateľský plán na tento rok počíta s objemom ešte o milión ton nižším. Čo tieto čísla pre firmu znamenajú?**

Čísla naozaj nie sú lichotivé. Ale vo firme, a prevádzku nevynímajúc, robíme všetko preto, aby pokles prepráv, ktorý je najvýraznejší v hutníctve a priamo vplýva na tržby, čo najmenej ovplyňoval zamestnanosť. Ak však trend zniženého objemu prepráv pre hutnícky priemysel bude pokračovať, budeme musieť k istým reštrukturalizačným zmenám pristúpiť. V prevádzke máme vypracované návrhy na elimináciu negatívneho vývoja hospodárenia a tie sa týkajú rôznych oblastí. Počnúc zmenou modelu obsluhy, cez zefektívnenie vozňovej služby, ale aj služieb Východoslovenských prekladísk. Pripravené máme aj prehodnocovanie jednotlivých vybraných obchodných prípadov.

Stanovenie objemov prepráv, ktoré na prevádzku dostávame od obchodníkov, pre nás znamená okamžite začať prepočítavať. Ide predovšetkým o prepočet personálnej potreby na základe stanovených technológií, aby bolo jasné, kolko ľudí treba na zvládnutie plánovaných objemov prepráv. Podľa výsledných čísel vieme, kolko zamestnancov, turnusov, manipulačných vlakov, ako aj aké obsadenie jednotlivých pracovísk budeme potrebovať. A samozrejme pokračujeme aj v opatreniach na zvyšovanie produktivity práce, ale aj na získanie nových zákazníkov a prepravných výkonov.

**V polovici minulého roka firma zaviedla úsporné opatrenia, aby zvrátila prepad v hospodárskom výsledku, ktorý hrozil. Ako hodnotíte túto reakciu – bola dostatočná a rýchla? Podarilo sa v jednotlivých oblastiach dosiahnuť stanovené ciele na zniženie potenciálnych strát?**

Opatrenia boli určite účinné. Už začiatkom júla pri prvých prejavoch negatívnych výsledkov z dôvodu recesie v hutníctve sme sa stretli s našim najväčším zákazníkom v tomto sektore, aby sme o situácii rokovali a nastavili si ďalšie postupy.

Na prepravy však vplýva nielen recesia, ale napríklad aj pribúdajúci počet dopravcov na trhu. Recesia v hutníctve sa prejavila najmä na najbonitnejších prepravách, ktorími sú ucelené vlaky a preprava rudy po širokom rozchode. Potešujúce však je, že ostatné prepravy pokračovali a niektoré sú aj navýšovali, takže to znamená normalizáciu a pozitívny vývoj. Paradoxom je, že na spomínané prepravy, kde došlo k najväčšiemu objemovému poklesu – vozba po širokom rozchode a ucelené vlaky, sa viaže technologicky nižší počet zamestnancov. Opatrenia na znižovanie nákladov sme však riešili na princípe solidarity a boli prijaté plošne.

**Podľa k rozvoju firmy. Kde má podľa vás rezervy pokiaľ ide o mobilné prostriedky – rušne a vozne, digitalizáciu služieb, investície do techniky a zamestnancov?**

Našou najdôležitejšou úlohou je poskytovať spoľahlivé, bezpečné, ekologicke a samozrejme cenovo prijateľné služby v železničnej nákladnej doprave. A tak je rozvoj v každej jednej oblasti veľmi dôležitý. Máme naplánované a priebežne aj riešime konkrétné ciele a zábery v každej oblasti. Začnem digitalizáciu služieb, ktorá je v našej firme určite dobré rozbehnutá a aplikácie, ktoré postupne nasadzujeme, sú prínosom. Aplikácie v prevádzke musia pomáhať pri riadiacich resp. rozhodovacích



Riaditeľ úseku prevádzky a podpredseda predstavenstva ZSSK CARGO Miroslav Hopta.  
Miroslav Hopta, the Operations Division Director and Vice Chairman of the BOD.

procesoch - to je prvoradé pri ich implementácii. Vlani sme zaviedli elektronický nákladný list, čo umožnilo zákazníkom vytvárať a zasielať potrebné dokumenty z akéhokoľvek miesta na Slovensku bez osobného doručovania. V minulom roku sme zlúčili pracoviská nákladných pokladní do štyroch centrálnych komerčných pracovísk, ktoré sú v Košiciach, Žiline, Zvolene a Nových Zámkoch. Niektoré kroky v tejto agende ešte riešime, aby sa naplnili všetky jej ciele. Tie sa týkajú spracovania zásielok cez hranice, ale aj spracovania vlečkovej agendy. Vo firme nadálej pracujeme na zdokonaľovaní elektronickej komunikácie so zákazníkmi, ale aj s ďalšími dopravcami, aby sa tak naplnili podmienky digitalizácie v rámci medzinárodnej železničnej legislatívy EÚ. Pokroky v digitalizácii robíme aj pri riadení vozového parku. Postupne inštalujeme zariadenia s prenosom signálu GPS na vozne, ktoré zobrazujú presnú polohu vozňa, ubehnuté kilometre, ale aj mnohé ďalšie údaje. Tie sa budú postupne využívať nielen pre potreby prevádzky, ale aj pre obchod a údržbu.

## **Svoj rušňový park firma omladila vlni po dlhých rokoch zaobstaraním nových viacsystémových rušňov radu 383 - Vectron. S akou víziou?**

Zaradili sme sa medzi dopravcov, ktorí sú pripravení a majú vytvorené podmienky na cezhraničné prepravy jedným hnacím dráhovým vozidlom. Tým rastú možnosti uplatniť sa v zahraničí. S čím potom súvisia konkurenčné výhody pri udržaní prepravného podielu na trhu. Veľmi dôležité investície, ktoré nás čakajú a sú plánované, sa však budú týkať nielen udržiavania, ale aj modernizácie našich ďalších nosných radov HDV ako sú 363 a 131. Prevádzke by pomohlo a boli by sme veľmi

radi, ak by sa zainvestovalo do dieslovej trakcie. Na pokrytie našich služieb na vozbu aj posun by nám pomohli nové modernejšie rušne. Naším cieľom je zároveň diverzifikovať naše základné výrobné prostriedky. Budúcnosť vozňov je v oddelení podvozku a nadstavby, tak ako je to bežné vo viacerých európskych krajinách. Ale takéto plány majú dlhodobý charakter. Súčasnou úlohou je zefektívnenie využitia existujúcich nákladných vozňov.

**Dana SCHWARTZOVÁ**  
**Ladislav JANDOŠEK**

# **Investment in locomotives, wagons and service digitisation is very important**

**We have interviewed Miroslav Hopta, the ZSSK CARGO Operations Division Director and Vice Chairman of the Board of Directors, about the company's economic results, digitisation of services, investment in technology and locomotives.**

**Last year ZSSK CARGO's transport volume reached 29.9 million tonnes. The business plan for this year anticipates a volume that is even one million tonnes lower. What do these figures mean to the company?**

The figures are not really good. But in the company, including the operations division, we do our best to ensure that decline of the transport volume, which is most apparent in metallurgy and directly affects the revenues, has the least impact on employment. However, if the downward trend in transport volumes for the metallurgical industry continues, we will have to make some restructuring changes. Within the operations division, we have developed proposals to eliminate the negative economic development and these concern different areas. Beginning with the change of the operating model, including the streamlining of the wagon service as well as the services of the East Slovak Transshipment Yards. We are also prepared to review selected business cases. The set transport volumes received by the operations division from the trade division need to be recalculated by us immediately. This is primarily a recalculation of staffing needs based on the established technologies to make clear how many people are needed to cope with the planned transport volumes. According to the resulting figures, we know how many employees, locomotives in service, handling trains, as well as the occupancy of individual workplaces we will need. As a matter of course, we continue implementing measures to not only increase labour productivity, but also to gain new customers and transport orders.

**In the middle of the last year, the company introduced austerity measures to avert a threatening profit decline. How do you assess this reaction - was it sufficient and prompt enough? Were the objectives set to reduce potential losses in the individual area attained?**

The measures were certainly effective. Already at the beginning of July, during the first manifestations of negative results due to the recession in metallurgy, we discussed the situation with our largest customer and set up further procedures.

However, the transport volumes are affected not only by the recession, but also, for example, by the increasing number of carriers on the market. The recession in metallurgy manifested itself mainly in the most profitable shipments, which include block trains and ore shipments on broad-gauge tracks. However, it is gratifying to state that other shipments continued and some increased in volume, so a positive trend was seen here.

It is a paradox that the above-mentioned shipments, where there was the largest decline in volume - broad-gauge shipments and block trains, are associated with a technologically lower number of employees. However, cost reduction measures were addressed on a solidarity basis and adopted across the board.

**Let's talk about the development of the company. Where do you think it has reserves as to mobile assets - locomotives and wagons, digitisation of services, investment in technology and staff?**

Our most important duty is to provide reliable, safe, environmentally friendly and, of course, affordable rail freight services. And so development in every single area is very important. We have planned and are continually addressing specific goals and objectives for each area. I will start with the digitisation of services, which is sure to have been launched successfully in our company, and the applications we are gradually deploying are beneficial. Applications in operations are required to facilitate the managing decision-making processes - this is paramount in their implementation.

Last year we introduced an electronic consignment note, which allowed customers to create and send the necessary documents from anywhere in Slovakia without personal delivery. Last year we merged the freight cashier workplaces into four central commercial workplaces located in Košice, Žilina, Zvolen and Nové Zámky. We are still working on some measures in this agenda to achieve all of its objectives. These concern the processing of consignments across borders as well as sidings agenda administration. The company continues working on improvements of electronic communication with customers and other carriers in order to fulfil the conditions of digitisation within the framework of the international railway legislation of the EU.

We are also making progress in fleet management digitisation. We are gradually installing on wagons devices with GPS signal transmission that show the exact wagon location, mileage, as well as many other data. These will gradually be used not only for the needs of operations, but also for trade and maintenance.

**After many years the company rejuvenated its locomotives fleet by acquiring new multi-system locomotives of the 383 Vectron series. With what vision?**

We have joined a group of carriers that are ready and have the conditions for cross-border shipments using one motive power unit. This gives more opportunities to operate abroad and brings competitive advantages while sustaining the transport market share.

However, the very important investments that are ahead of us and are planned will concern not only the maintenance but also modernisation of our other crucial series of locomotives, such as 363 and 131. Investments in diesel traction would help the operations and we would appreciate such investments very much. New modern locomotives would help us in our transport and shunting services.

Besides, our aim is to diversify our basic means of production. The future of wagons consists in removable bogies and superstructures, as is common in several European countries. But such plans are of a long-term nature. The current task is to streamline the deployment of the existing wagons.

**Dana SCHWARTZOVÁ**  
**Ladislav JANDOŠEK**

# Vectrony sa oplatí nasadzovať na medzinárodné trasy



ZSSK CARGO získala v minulom roku na lízing desať moderných viacsystémových rušňov Vectron s cieľom zabezpečiť medzinárodne prepravy tovarov plynule v celom úseku prepravy a cez hranice bez výmeny hnacích dráhových vozidiel (HDV). Pôvodne mala pritom zámer umiestniť päť z týchto HDV na domácich prepravách a päť na medzinárodných. Situácia na trhu železničnej nákladnej prepravy sa však počas roka nevyvíjala priaznivo a tak sa nasadzovanie Vectronov priebežne menilo. Už v druhej polovici minulého roka preto bola často väčšina z desiatky Vectronov v čele vlakov na medzinárodných trasách, alebo ich Cargo operatívne prenajímalo iným dopravcom, a to aj do zahraničia – do Poľska, Maďarska či Česka.

Prvé dva Vectrony – rušne radu 383, získala ZSSK CARGO ešte koncom decembra 2018. Ďalšie dva prišli začiatkom januára a ďalšie tri koncom februára 2019. Posledné tri kusy zaradila firma do svojho stavu o mesiac na to, koncom marca.

– **Pri nasadzovaní Vectronov v minulom roku sme plánovali trasy tak, aby boli tieto rušne čo najlepšie využité. Teda na dlhých prepravných ramanach s plynulými obehmi, aby čo najmenej stáli, alebo museli čakať na odvoz vlaku,** – uvádza riaditeľ sekcie technicko-technologickej prípravy prevádzky Jaroslav Kocan.

Už od začiatku prevádzky HDV 383 firma nasadila štyri z nich na pravidelné prepravy železnej rudy – peliet z Čiernej nad Tisou do Bratislavu Páleniska, resp. z Čiernej nad Tisou do rakúskeho Linzu, kde v tomto prípade vlaky s Vectronmi končili v Bratislave-Petržalke. V priebehu roka však požiadavky oceliarní na prepravy klesali, takže Vectrony na vnútrosťátnych trasách nemali taký kilometrický prebeh, ako sa plánovalo.

Okrem spomínamej vnútrosťátnej trasy Čierna nad Tisou – Bratislava Cargo minulý rok zaviedlo pravidelný vlak s dvomi Vectronmi zo Štúrova do zriaďovacej stanice Žilina – Teplička.

Štyri Vectrony boli potom „volné“ na medzinárodné prepravy a vozilo sa s nimi pravidelne drevo z Ružomberka do Nemecka, ale aj uhlie z poľských prístavov do Haníšky pri Košiciach.

## Záujem automobiliek

Začiatkom tohto roku nastala opäť zmena v nasadzovaní HDV 383. Prostredníctvom úseku obchodu ponúkla ZSSK CARGO nové rušne na vozbu produkcie automobiliek PSA Trnava a KIA Žilina. V prípade PSA sú to prepravy jedného vlaku denne na nemecko-francúzske hranice, KIA zasa mala požiadavku na prepravy do nemeckého prístavu Cuxhaven, západne od Hamburgu. ZSSK CARGO je aktuálne pred podpisom zmluvy na dva Vectrony na každú z týchto prepráv.

V polovici marca automobilky v súvislosti s dopadmi nákazy COVID-19 zatvorili fabriky, aby sa zabránilo šíreniu vírusu. Aj tieto vlaky boli preto dočasne odrieknuté. Ak kríza fatalne neovplyvní sektor automotive, po skončení karanténnych opatrení a rozbehu automobiliek by sa mali tieto prepravy obnoviť.

Prepravy uhlia z poľských prístavov, kde sa využívali slovenské Vectrony v Poľsku prostredníctvom dopravcov Inter Cargo a Olavion, poklesli už v závere minulého roka. Začiatkom roka však prišla požiadavka na prepravy koksu z Poľska do rumunských prístavov, ktoré realizuje ZSSK CARGO cez Maďarsko s dopravcom CRW a v Rumunsku s ďalším dopravcom.

– **Obely vlakov sú naplánované tak, že koks vozí spoločnosť Lokorail vlastnými hnacími vozidlami z Poľska cez Česko do Bratislavu Pále-**

**niska a odtiaľ sú nasadzované naše Vectrony**, – hovorí o návrate slovenských Vectronov do Maďarska a Rumunska J. Kocan.

Nejde však o jediný prípad záujmu o prenájom moderných viacsystémových rušňov od iných dopravcov. S ďalšou požiadavkou na zmluvný prenájom Vectronov na spoločné medzinárodné prepravy prišla v polovici roka 2019 spoločnosť DB Cargo Czechia. ZSSK CARGO tiež eviduje záujem ČD Cargo o dva Vectrony. Jeden slúži na využívanie trakčných výkonov a druhý Vectron český dopravca používa prostredníctvom svojej dcérskej spoločnosti ČD Cargo Austria na prepravy agroproduktovej, kontajnerov, dreva i automobilov do Tarvisia na taliansko-rakúskej hranici. V súčasnosti tak býva pravidelne naraz v zahraničí aj 7 – 8 Vectronov.

#### Nič nie je isté

Situácia v nasadzovaní Vectronov ale podľa J. Kocana nie je stabilná. ČD Cargo by dva prenajaté rušne mali vrátiť v apríli alebo v máji. Takisto vozba koksu z Poľska nie je podchýtená zmluvne na celý rok. Na druhej strane je tiež možné, že v priebehu roka sa opäť rozbehnú prepravy uhlia zo poľských prístavov. Isté sú prepravy pre automobilky PSA a KIA s Vectronmi, kde má Cargo pripravené zmluvy na dva roky. Samozrejme v dnešnej situácii nikto nevie dopredu povedať, ako zúčtuje s ekonomikou nákaza Covid19, ako sa dotkne výroby v priemysle a pre ZSSK CARGO v rozhodujúcom sektore hutníctva.

Ak to teda zhnieme, nateraz má Cargo do konca roka zmluvne podchýtené štyri Vectrony, tie ostatné sú na vnútrosťatných trasách, alebo ich prenajíma operatívne dopravcom, ktorí spĺňajú podmienky ich použitia. Teda že majú rušnovodičov, ktorí majú oprávnenie tieto rušne obsluhovať.

Pokiaľ ide o priemerné denné prebehy, desať HDV 383 v službách ZSSK CARGO dosiahlo za mesiac január 438 kilometrov, za február 447 kilometrov. – **Je pravda, že sme plánovali vyššie čísla, ale priemerný denný prebeh 450 kilometrov je uspokojivý výsledok**, – potvrdzuje J.

Kocan. Za zahraničné úseky je samozrejme počet kilometrov u rušňov vyšší, domáce trasy zasa ľahajú štatistiky nižšie.

#### Ekonomika nájmov sa zlepšuje

Na úseku prevádzky sumarizujú aj ekonomickej výsledky. Ak si vezmem pomer tržieb a nákladov, tak za rok 2019 firma vykázala tržby z prenájmu Vectronov za vyše 450 tisíc eur, náklady sa pohybovali na úrovni niečo pod 18 tisíc eur. Sú to tržby, ktoré vyfakturovala tretím dopravcom na trasách v zahraničí. Nie je to oslnivý úspech. Ale treba brať do úvahy, že s nasadzovaním Vectronov v zahraničí Cargo v minulom roku len začalo a posledná dodávka rušňov prišla začiatkom druhého kvartálu. Čo však treba zdôrazniť, je, že firma sa od polovice roka vyrovnávala s výrazným poklesom prepráv pre hutnícky sektor.

Za január tohto roka sú už čísla optimistickejšie. Za prenájom Vectronov spoločnosť prvý mesiac fakturovala dopravcom 137 tisíc eur. – **Ak budeme v tomto trende pokračovať, tak sumu z minulého roka, teda tých 450 tisíc eur by sme mohli dosiahnuť niekedy v apríli alebo v máji.** Takže vidime výrazné zlepšenie, – uzatvára J. Kocan. To platí samozrejme pri zachovaní dnešných prepráv: pre automobilky, vozbe koksu z Poľska do Rumunska a pokračujúcim záujme menších dopravcov operatívne si Vectrony prenajímať na kratší čas. Pri danej projekcii sa dá predpokladať, že tržby za nájom Vectronov v zahraničí by mohli tento rok dosiahnuť jeden milión eur.

Do ekonomickejho modelu prenájmov treba prítom zarátať, že si Cargo finančne pomáha aj prenájom starších rušňov, ktoré obstaraním a nasadením Vectronov ušetrilo. Ide o HDV radov 131, 363 a 240 a dnes reálne sú v krátkodobom alebo aj dlhodobom prenájme.

(lj)

Foto: Martin Malučký a Marián Jaseňák



# Vectors worth deploying on international routes

Last year ZSSK CARGO leased ten modern multi-system Vectron locomotives to ensure continuous international shipments of goods along the entire transport route and across the borders without the replacement of locomotives. Its original intention was to deploy five of these locomotives for domestic shipments and five for international ones. However, the situation on the rail freight market was not developing favourably during the year, so the deployment of Vectrons changed continuously. Already in the second half of last year, most of the ten Vectrons were used to pull trains on international routes, or were flexibly leased to other carriers, even abroad - in Poland, Hungary or the Czech Republic.

The first two Vectrons - locomotives of the 383 series, were acquired by ZSSK CARGO as early as the end of December 2018. The next two locomotives arrived at the beginning of January and the other three at the end of February 2019. The last three locomotives were capitalised a month later at the end of March.

- When deploying the Vectrons last year, we planned the routes so as to make the best use of these locomotives. That is to say, on long transport routes with continuous circulation to minimise downtimes or avoid having to wait for trains to be pulled away, - says Jaroslav Kocan, the Director of the Technical and Technological Preparation of Operations Section.

Since the beginning of operation of 383-series locomotives, the company has deployed four of them for regular transport of iron ore - pellets from Čierna nad Tisou to Bratislava Pálenisko, and from Čierna nad Tisou to Austrian Linz, in which case the trains with Vectrons ended up in Bratislava-Petržalka. However, during the year, the steelworks' transport requirements were falling, so the Vectrons did not have such mileage on the domestic routes as planned.

In addition to the mentioned domestic route Čierna nad Tisou - Bratislava, last year ZSSK CARGO introduced a regular train with two Vectrons from Štúrovo to the Žilina - Teplička marshalling yard.

Four Vectrons were then "free" for international transport and used to make regular shipments of timber from Ružomberok to Germany, as well as coal from Polish ports to Haniska pri Košiciach.

## Carmaker's interest

Earlier this year there again was a change in the deployment of 383-series locomotives. Through the Trade Division, ZSSK CARGO offered new locomotives for the carriage of products from the car factories PSA Trnava and KIA Žilina. In the case of PSA, these are shipments by one train per day to the German-French border, while KIA requested shipments to the German port of Cuxhaven, west of Hamburg. ZSSK CARGO is going to sign a contract for two Vectrons for each of these shipments soon.

In mid-March, car factories closed down their plants in order to prevent the spread of the virus COVID-19. Therefore, these trains were also temporarily cancelled. If the crisis does not considerably affect the automotive sector, after finishing of quarantine measures and restoring the production by the car manufacturers, these shipments should be resumed.

The transport of coal from Polish ports, where the Slovak Vectrons were used in Poland through the carriers Inter Cargo and Olavion, dropped already at the end of last year. At the beginning of this year, however, there was a request for the transport of coke from Poland to the Romanian ports, which is carried out by ZSSK CARGO via Hungary with the carrier CRW and in Romania with another carrier. - The circulation of trains has been planned so that coke is transported by Lokorail with its own locomotives from Poland via the Czech Republic to Bratislava Pálenisko, from where our Vectrons are deployed, - says Mr. Kocan about the return of Slovak Vectrons to Hungary and Romania.

However, this is not the only case of interest in leasing modern mul-

ti-system locomotives from other carriers. In the middle of 2019, DB Cargo Czechia came up with another request for the contractual lease of Vectrons for joint international shipments. ZSSK CARGO also recorded ČD Cargo's interest in leasing two Vectrons. One is used to provide the missing traction services and the other Vectron is used by the Czech carrier through its subsidiary ČD Cargo Austria to transport agricultural products, containers, timber and cars to Tarvisio on the Italian-Austrian border. Currently, 7 to 8 Vectrons are regularly abroad at the same time.

## Nothing is certain

However, the situation concerning the deployment of Vectrons is not stable according to Mr. Kocan. ČD Cargo is expected to return the two leased locomotives in April or May. Neither is the carriage of coke from Poland agreed contractually for the whole year. On the other hand, shipments of coal from the Polish ports are also likely start again during the year. Shipments by Vectrons for PSA and KIA are certain, as these are agreed contractually for two years. Of course, in today's situation, no one can foretell how the Covid-19 pandemic will affect the economy, industrial production, especially the metallurgical sector, which is crucial for ZSSK CARGO.

To recap it, for the time being, ZSSK CARGO has four Vectrons contracted until the end of the year, the others are used on domestic routes or operatively leased to other carriers that meet the conditions for their use. That is, they have drivers who are authorised to operate them.

As to average daily mileage, ten 383-series locomotives operated by ZSSK CARGO reached 438 kilometres for January and 447 kilometres for February. - It is true that we have planned higher figures, but an average daily mileage of 450 kilometres is a satisfactory figure, - confirms Mr. Kocan. Of course, the mileage of locomotives on foreign routes is higher, while domestic routes are drawn lower by the statistics.

## Cost-efficiency in leases improves

The Operations Division also makes an assessment of economic results. Considering the cost to revenue ratio, the company recorded revenues for the lease of Vectrons exceeding EUR 450 thousand, with the costs being just below EUR 18 thousand. These are the amounts invoiced to third carriers on the routes abroad. It's not a dazzling success. But it should be noted that last year ZSSK CARGO just began deploying the Vectrons abroad, while the last delivery of locomotives arrived at the beginning of the second quarter. What should be pointed out, however, is that since the middle of the year the company had to cope with a significant decrease in transport volumes for the metallurgical sector.

The figures for this January are already more optimistic. For the lease of Vectrons in January, the company invoiced EUR 137,000 to the carriers. - If we continue this trend, last year's amount of EUR 450,000 might be reached sometime in April or May. Thus, we can see a significant improvement, - concludes Mr. Kocan. Of course, this might be true, provided the following is maintained: current shipments for car factories, the carriage of coke from Poland to Romania, and the continuing interest of smaller carriers to operatively rent Vectrons for a shorter time. Given the said projection, the revenues for the lease of Vectrons abroad can be assumed to reach one million euros this year.

The economic model of leases should also give consideration to the fact that in order to gain an additional source of finance, ZSSK CARGO also leases out older locomotives which have remained unused due to the acquisition and deployment of the Vectrons. These are locomotives of series 131, 363 and 240, which are today actually leased out for a short or long term.



## Služby Východoslovenských prekladísk

- Priama prekládka tovarov z vozňov rozchodu 1520 mm do vozňov rozchodu 1435 mm a opačne,
- nepriama prekládka s preskladnením, prípadne prekládka z a na cestné motorové vozidlá,
- ďalšie služby súvisiace s prepravou:
- úkony spojené s naložením, preložením, upevnením a označením zásielok,
- paletizácia, paketizácia a páskovanie tovarov,
- obstarané prerokovania prepravy zásielok neobvyklých predmetov a zásielok s prekročenou nakladacou mierou,
- zistovanie hmotnosti zásielok väžením na koľajovej váhe,
- zistovanie poškodenia vozňových zásielok,
- podaj prepravných pomôcok a prepravných prostriedkov patriacich prepravcom na prepravu,
- distribúcia zásielok podľa hromadných, prípadne čiastkových príkazov,
- informovanie zákazníkov o vstupe zásielky, prekládke a o odchode vozňov z Čiernej nad Tisou a Maťovce,
- vystavenie tranzitného colného vyhlásenia bez ručenia,
- vystavenie a predloženie jednotného colného dokladu s príslušnými prílohami,
- zastupovanie deklaranta pri dodaní colného vyhlásenia,
- doručenie prepravných dokladov fyto-inšpektorovi za účelom vykonania kontroly zdravotného stavu prepravovaných rastlín, rastlinných produktov alebo predmetov, ktoré podliehajú fytokontrole,
- zasielanie druhopisov nákladných listov a iných sprievodných listín prepravcom,
- podávanie písomných správ o prechode tovaru cez hranicu,
- podaj zásielok v mene zákazníka,
- poskytovanie kompletných špedičných činností k prekladaným zásielkam,
- uzavorenie prepravno-obstarávateľskej zmluvy.

## *Services of the East Slovak Transshipment Yards*

- Direct transshipment of goods from 1,520 mm gauge wagons to 1,435 mm gauge wagons, and vice versa,*
- indirect transshipment including storage, or reloading to/from road motor vehicles,*
- other transport-related services:*
- activities related to the loading, transshipment, fastening and labeling of wagon loads,*
- palletising, packaging and banding of wagon loads,*
- arrangement of negotiations for the transport of unusual items and consignments with excessive loading volumes,*
- measurement of the wagon load weights on rail scales,*
- identification of wagon load damage,*
- forwarding of transport aids and means of transport belonging to the carriers for carriage,*
- distribution of consignments under mass or partial orders,*
- keeping customers informed of their wagon loads entering, being transshipped at, or leaving Čierna nad Tisou and Maťovce,*
- issuing transit customs declarations without any guarantee,*
- issuing and submitting uniform customs documents with relevant annexes,*
- clearance agent representation when submitting customs declarations,*
- delivery of transport documents to phytosanitary inspectors for the purposes of conducting health checks of transported plants, plant products or items that are subject to phytosanitary inspection,*
- sending copies of consignment notes and other accompanying documents to the carriers,*
- sending written reports concerning goods crossing the border,*
- forwarding consignments on behalf of the customer,*
- providing comprehensive forwarding services for transshipped items,*
- conclusion of a transport procurement contract.*



# Naplánované investície v TKD Dobrá



**Pavel Šúták**  
**Generálny riaditeľ**  
**a podpredseda predstavenstva**  
**BULK TRANSSHIPMENT**  
**SLOVAKIA, a. s.**  
*CEO and Deputy Chairman  
of the Board of Directors  
of BULK TRANSSHIPMENT  
SLOVAKIA, a. s.*

**Generálneho riaditeľa a podpredsedu predstavenstva spoločnosti BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) Pavla Šútáka sa pytame na prenájom a rozvojové plány Terminálu kombinovanej dopravy (TKD) Dobrá.**

## **Od nového roku prevádzkujete TKD Dobrá. Ako sa pozeráte na to, že ste novým nájomcom?**

Prenájom Dobrej je pre BTS rozvojovou výzvou. Požiadavka na rozšírenie portfólia poskytovaných služieb o prekládku intermodálnych jednotiek a poskytovania služieb verejného terminálu vyplynula z vývoja prepravných a manipulačných kapacít na trasách „novej hodvábnej cesty“. Máme víziu získať podiel na rozvíjajúcom sa trhu prepráv v smeroch z/ do Ázie, krajín ako je Rusko, Kazachstan, Mongolsko a samozrejme Čína. Tento trh v súčasnosti stále rastie a pre zabezpečenie všetkých požiadaviek bude nevyhnutné rozvíjať aj kapacity intermodálnych prekladísk na prestupných bodoch zmeny železničných rozchodov a systémov. Naša spoločnosť má cieľ využiť potenciál TKD a v prípade záujmu na trhu zabezpečiť aj jeho rozvoj a zákazníkom poskytnúť pridanú hodnotu, tak ako na svojich ostatných pracoviskách.

## **Je určená doba prenájmu?**

Doba prenájmu terminálu je stanovená na 10 rokov s päťročnou opciou.

## **BTS v spolupráci so ZSSK CARGO už preložili 10. februára v Dobrej prý ucelený intermodálny vlak. O aký vlak išlo?**

Bol to jeden z vlakov, ktorý má otvoriť trasu intermodálnej preprave cez Ukrajinu a Slovensko. Prekládka vlaku splnila očakávania a dohodnuté časové aj kvalitatívne kritériá. V ideálnom stave sme v súčasnosti pripravení zmanipulovať na TKD Dobrá 430 TEU/deň (TEU - ekvivalent dvadsaťstopovej jednotky), čo predstavuje 4,5 uceleného vlaku denne. Investíciami do technických zariadení je možno túto kapacitu zvýšiť na prekládku siedmich ucelených vlakov za deň. Získať zákazníka, ktorý prepraví cez tento bod ucelený vlak alebo niekoľko ucelených vlakov denne, je v konkurencii s okolitými prekladiskami v Poľsku a Maďarsku náročné. Rozhoduje nielen samotná kvalita a komplexnosť poskytovaných služieb, ale aj celková časová náročnosť prepravy, geopolitická situácia a v neposlednom rade cena, ktorá musí byť podporená efektívnosťou zabezpečovaných činností.

## **Plánujete v Dobrej nejaké investície?**

Po vybudovaní dvoch nových prekládkových komplexov na prekládku sypkých substrátov, nového pracoviska pre prekládku kusových tovarov, modernizácii rozmrzavacích hál a investícií do skladovacích kapacít chce naša spoločnosť v danom trende pokračovať aj na pracovisku TKD Dobrá. Naše aktivity v TKD považujeme za začiatok tretej etapy modernizácie prekládkových kapacít v Čiernej nad Tisou. V prvom rade je nevyhnutné vykonať najnutnejšie opravy technologických zariadení a

infraštruktúry, ktorých stav zodpovedá útlmu činnosti v predchádzajúcim období a jeho dopadu na celkovú údržbu a investície. Výdavky na nutné opravy v prvej etape predstavujú 365 tisíc eur. Ďalším krokom sú nevyhnutné investície do infraštruktúry, osvetlenia a sociálneho zázemia obsluhy terminálu vo výške približne 900 tisíc eur. Tie zaručia bezpečnú prevádzku, lepšiu efektivitu a udržateľnosť prevádzky. V budúcnosti je zámerom spoločnosti investovať aj do nového technického vybavenia pre zvýšenie prekládkovej kapacity terminálu a rozšírenia poskytovaných služieb.

## **Ako prekladisko funguje dnes? Koľko tovaru preloží?**

TKD je otvoreným terminálom a zabezpečuje aj ostatné činnosti, ktoré mu z tohto štatútu vyplývajú. V predchádzajúcim období bolo v termináli zmanipulovaných priemerne 8800 TEU za rok, čo predstavuje 89 vlakov ročne. Súčasná maximálna kapacita terminálu predstavuje 1 575 vla-kov za rok.

## **Aké ďalšie plány s prekladiskom máte?**

Hlavným cieľom spoločnosti BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA je v spolupráci s akcionármi BUDAMAR LOGISTICS a Železničnou spoločnosťou Cargo Slovakia poskytovať v TKD Dobrá konkuren-cieschopné služby všetkým zaujemcom a v budúcnosti maximálne využiť kapacity terminálu v rámci intermodálnych prepráv smerujúcich z Ázie do Európy a späť. Výkon obchodnej činnosti vo vzťahu k TKD Dobrá zabezpečujú akcionári BTS s cieľom zvýšenia prepravovaných objemov tovarov. Aby bolo možné tento zámer zrealizovať, pripravujeme viace-ré prezentácie a zviditeľnenie terminálu na medzinárodných fórách a výstavách. Našou snahou je aktívny prístupom na úrovni pracovných skupín MDV SR pre podporu hodvábnej cesty, ako aj zmiešanej komisie pre kombinovanú dopravu medzi Ukrajinou a Slovenskou republikou napomá-hať k využitiu potenciálu prekladiska v Dobrej a tým aj potenciálu Slovenska.

Pre možnosť plánovania rozvoja terminálu je jedno-značne potrebná aj podpo-za strany štátu, štátnej správy a samosprávy. Do tejto kapitoly spadá od roku 1992 nedoriešené otvorenie cestného hraničného prechodu Čierna – Solo-monovo, ktorý mal a má byť prínosom pre naplnenie možností prekladiska, ale aj impulzom pre ďalší rozvoj Východoslovenského regiónu. K tomu sa pripája dôle-žitosť štátnych investícii do pridruženej cestnej a želez-ničnej infraštruktúry. Verí-me, že spoločnými včas-nými riešeniami budeme schopní konkurovať trasám cez Poľsko a Maďarsko.

**Ladislav JANDOŠEK**



**Na prekladku kontajnerov slúžia v TKD Dobrá dva porta-**

*Two gantry cranes with a lifting capacity of 50 tonnes are*

# Planned investments in TKD Dobrá

**Pavel Šuták, the CEO and Deputy Chairman of the Board of Directors of BULK TRASSHIPMENT SLOVAKIA, a.s., (BTS), has been interviewed about the lease of, and the development plans for, the Dobrá Combined Transport Terminal (TKD Dobrá).**

## Since the new year, you have been operating TKD Dobrá. How do you view fact that you are a new tenant?

The lease of Dobrá is a development challenge for BTS. The requirement for extending the portfolio of services to include the transshipment of intermodal units and the provision of public terminal services resulted from the development of transport and handling capacities on the "New Silk Road" routes. We have a vision of gaining a share in an emerging market for shipping from/to Asia, countries such as Russia, Kazakhstan, Mongolia and, of course, China. This market is currently growing and, in order to meet all the requirements, it will be necessary to develop intermodal transshipment capacities at the points where railway gauges and systems change. Our company aims to exploit TKD's potential and, be there demand in the market, to ensure its development and provide the customers with added value as at its other workplaces.

## Has the lease term been determined?

The term of lease of the terminal has been set to be 10 years with a five-year option.

## On 10 February, BTS in cooperation with ZSSK CARGO already transshipped the first intermodal block train in Dobrá. Tell us please what particular train it was.

It was one of the trains intended to be used to open the intermodal transport route through Ukraine and Slovakia. The transshipment of the train met the expectations and the agreed time and quality criteria. In ideal circumstances, we are currently able to handle 430 TEUs a day at TKD Dobrá (TEU - twenty-foot equivalent unit), which repre-

sents 4.5 block trains per day. By investing in technical equipment, this capacity can be increased to be able to transship seven block trains per day. Being in competition with the surrounding terminals in Poland and Hungary, it is really tough to gain a customer who will transport a block train or several block trains a day through this point. The decisive factor is not only the quality and comprehensiveness of the services provided, but also the overall time required for transport, the geopolitical situation and, last but not least, the price, which must be supported by efficiency in the services provided.

## Are you planning any investments in Dobrá?

After the construction of two new centres for transshipment of bulk substrates, a new site for transshipment of piecemeal goods, and after the modernisation of the defrosting halls and investments in storage capacities our company wants to continue in this trend also at TKD Dobrá. We consider our activities at TKD as the beginning of the third stage of modernisation of the transshipment capacities at Čierna nad Tisou. First and foremost, it is essential to carry out the necessary repairs to the technological equipment and infrastructure whose condition corresponds to less intense activities in the previous period and its impact on overall maintenance and investments. The costs of necessary repairs at the first stage amount to EUR 365 thousand. The next step is the necessary investments in infrastructure, lighting and sanitary facilities for terminal operating staff in the amount of roughly EUR 900 thousand. These will ensure safe operation, better efficiency and sustainability of operations. In the future, the company also intends to invest in new technical equipment to increase the transshipment capacity of the terminal and extend the services provided.

## How does the terminal work today? How much goods can it transship?

TKD is an open terminal and also performs other activities resulting from such a status. In the previous period, the terminal handled 8,800 TEUs per year on average, which represents 89 trains per year. The current maximum capacity of the terminal is 1,575 trains per year.

## What other plans do you have for the terminal?

The main objective of BULK TRASSHIPMENT SLOVAKIA is to provide, in cooperation with its shareholders BUDAMAR LOGISTICS and Železničná spoločnosť Cargo Slovakia at TKD Dobrá, competitive services to all customers and to exploit the terminal's capacity as much as possible in intermodal transport from Asia to Europe and back in the future. The BTS shareholders carry out sales activities in relation to TKD Dobrá to increase the volumes of goods transported. In order to realise this intention, we are preparing several presentations to make the terminal visible at international forums and exhibitions. Our effort is to help exploit both the potential of the terminal in Dobrá and that of Slovakia by our active approach at the level of task forces of the Ministry of Transport and Construction of the Slovak Republic for the support of the Silk Road, as well as the Joint Commission for Combined Transport between Ukraine and the Slovak Republic. The planning of the development of the terminal unequivocally requires the support of the state, state administration and self-government. Since 1992, this chapter includes the unresolved opening of the road border crossing Čierna - Solomonovo, which is expected to not only contribute to full exploitation of the potential of the terminal, but also to be an impulse for further development of the Eastern Slovak region. In addition, state investments in associated road and rail infrastructure are also of the essence. We believe that by taking joint actions in time, we will be able to compete with the routes going across Poland and Hungary.



Ladislav JANDOŠEK

# Spoločnosť BTS rozširuje portfólio poskytovaných služieb



BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA



Alojz Filipk  
Technický riaditeľ  
**BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s.**  
Technical Director  
of **BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s.**

**Spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., (BTS) pôsobí v Čiernej nad Tisou od roku 2008, a dnes tu prevádzkuje najmodernejšie technológie umožňujúce priamu aj nepriamu prekládku sypkých substrátov a kusového tovaru na východnej hranici Európskej únie. V súčasnosti rozšírila svoje služby aj v segmente intermodálnej prekládky.**

## Činnosť spoločnosti

Cieľom BTS je poskytovanie služieb na vysokej úrovni s využitím moderných technologických celkov. Hlavnou podnikateľskou činnosťou BTS je poskytovanie komplexných prekládkových služieb sypkých substrátov, kusových tovarov a dnes už aj intermodálnych jednotiek. Zároveň pôsobí aj v sektore nákladnej železničnej dopravy. Prekládkové služby poskytujeme v areáli pohraničnej prekládkovej stanice Čierna nad Tisou a dopravno-prepravné činnosti a zasielateľské aktivity realizujeme prostredníctvom dcérskych spoločností Inter Cargo a LOKORAIL. Od vzniku spoločnosti sme s podporou našich akcionárov - spoločnosti BUDAMAR LOGISTICS, a. s., a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., (ZSSK CARGO) ako aj s podporou financujúcich bank do modernizácie prekládkových kapacít v Čiernej nad Tisou a do rozvoja nákladnej železničnej dopravy investovali viac ako 48 miliónov eur.

## Vstup na trh služieb v intermodálnej preprave

Od začiatku roka 2020 je spoločnosť BTS prevádzkovateľom Terminálu kombinovanej dopravy Dobrá. Činnosť pracoviska je zameraná na prekládku intermodálnych jednotiek na vstupe do Schengenského priestoru pri zmene rozchodu koľají a systémov CIM a SMGS. Na ploche terminálu 100 735 m<sup>2</sup> sa nachádzajú disponibilné koľaje širokého aj normálneho rozchodu v celkovej dĺžke 4 806 metrov. Prekládka je realizovaná dvomi portálovými žeriavmi s nosnosťou 50 ton v systéme koľaj – koľaj, koľaj – cestné vozidlo a cestné vozidlo – cestné vozidlo. Terminál je vybavený aj kontajnerovým nakladačom s nosnosťou 45 ton. Súčasná denná prekládková kapacita terminálu je 430 manipulácií. V areáli je možnosť skladovania intermodálnych jednotiek v colnom režime s celkovou kapacitou 1630 TEU. Usporiadanie terminálu umožňuje aj realizáciu systému RoLa – teda nakládku automobilov s návesmi, prívesmi na špeciálne nízkopodlažné nákladné vozne.

Obchodnú činnosť pre zabezpečenie výkonov TKD Dobrá zastrešujú akcionári - spoločnosti BUDAMAR LOGISTICS a ZSSK CARGO.

## Pracoviská prekládky sypkých substrátov

Prekládka sypkých substrátov je vykonávaná na pracoviskách - Pre-

kládkový komplex Západ (PK Západ) a Prekládkový komplex Východ (PK Východ). Na týchto pracoviskách je možná priama aj nepriama prekládka. Komplexy sú určené na prekládku železnorudných substrátov aglorudy, peliet a koncentrátu. Vďaka zabudovaným komponentom a technickému prevedeniu do prostredia ATEX je na PK Východ možná aj prekládka uhlia a koksu. Priama prekládka je realizovaná vykládkou širokorozchodných vozív rotačným výklopníkom, čím dochádza k vysypaniu substrátu cez rošt do zásobníkov. Substrát je ďalej systémom vyhrievačov a pásových dopravníkov premiestnený do vozív normálneho rozchodu pristavených na statickej kolajovej váhe, ktorá zabezpečuje úradné váženie. Prekládka rotačnými výklopníkmi výrazne obmedzuje poškodzovanie ŠR vozív a zrýchľuje proces prekládky. Celkový ročný výkon prekládky na oboch kompleksoch je pri nepretržitej prevádzke 4,8 milióna ton.

## Pracovisko prekládky kusových tovarov

Spoločnosť BTS od roku 2017 rozšírila svoje portfólio o možnosť prekládky ingotov do 35 ton, zvitkov, plechov, dreva a iných kusových tovarov v Čiernej nad Tisou na pracovisku Východná rampa - Portál. Prekládka je realizovaná dvojnosníkovým portálovým žeriavom s hlavným zdvihom 50 ton a pomocným zdvihom 12,5 ton. Pomocný zdvih a konštrukcia žeriava umožňuje vyloženie tovaru na bočnú spevnenú panelovú plochu. Ročný projektovaný výkon prekládky je 1 milión ton.

## Skladovacie kapacity

Prioritou súčasnosti je poskytnutie možnosti dočasného preskladnenia tovaru, ktorý prichádza na územie Európskej únie z Ruska a Ukrajiny. Spoločnosť BTS disponuje na svojich pracoviskách v Čiernej nad Tisou skladovacími plochami svojho akcionára BUDAMAR LOGISTIC, a. s., pre uskladnenie tovarov pod colným dohľadom v celkovom objeme 130 tisíc ton. BTS hľadá aj nové možnosti na preskladnenie tovarov a v spolupráci so ŽSR a ZSSK CARGO pripravuje investície do riešení pre zvýšenie skladovej kapacity na 200 tisíc ton sypkých substrátov.



Prekládka zvitkov na pracovisku Východná rampa – Portál.  
Transshipment of coils at the East Ramp – Gantry Crane workplace.



#### Prekládkový komplex Východ.

Transshipment Centre East.

#### Doplnkové služby

Naša spoločnosť dokáže vďaka dvom komplexne zmodernizovaným rozmrazovacím halám poskytnúť svojim zákazníkom celoročnú prekládku sypkých substrátov. II. aj III. Rozmrazovacia hala sú tvorené dvomi rozmrazovacími tunelmi. Rozmrazovanie realizované pomocou diaľkovo riadených technologických jednotiek spolu so zateplením hál zabezpečujú ich ekonomickú aj ekologickú prevádzku. V štyroch tuneloch je možné naraz rozmrazovať až 108 vozňov širokého rozchodu. Kapacita rozmrazovania je 1,3 milióna ton železorudného substrátu za 90 dní. Ďalšou doplnkovou službou je vybavenie prekládkových komplexov našej spoločnosti technológiou zvlhčovania prekladaných substrátov technikou kvapalinou na obmedzenie zamrznutia substrátu po prekládke v zimnom období. Táto technológia umožňuje dynamicky reagovať na požiadavky zákazníkov v závislosti od stavu klimatických podmienok na prepravných trasách, pričom v konečnom dôsledku dokáže konečnému odberateľovi ušetriť náklady pri ďalšej manipulácii so substrátom.

#### Nákladná železničná doprava

Spoločnosť BTS začala od roku 2009 pôsobiť aj v železničnom dopravnom sektore. Je licencovaným prevádzkovateľom dopravy na dráhach. Spoločnosť má udelené bezpečnostné osvedčenie A, ktoré je platné pre celú Európu a zároveň bezpečnostné osvedčenie B, platné na Slovensku a v Česku. Sme vlastníkmi hnacích koľajových vozidiel (HKV) nezávislej a závislej (jednosmernej a striedavej) trakcie, radov 131, 183, 240, 770 a 771 v celkovom počte 37 HKV.

HKV sú vybavené monitorovaním polohy pomocou GPS. V prípade potreby disponujeme mobilným servisom. Zároveň poskytujeme poradenskú a konzultačnú činnosť v oblasti opráv HKV. Dopravno-prepravné činnosti a zasiateliaľské aktivity realizujeme najmä v Poľsku a to prostredníctvom dcérskej spoločnosti Inter Cargo. Na českom a slovenskom trhu poskytujeme tieto služby prostredníctvom dcérskej spoločnosti LOKORAIL.

#### Zamestnanci

Najdôležitejšou súčasťou našej spoločnosti sú zamestnanci, ktorí sa na jej úspechu podielajú svojou zodpovednou prácou a konštrukčným prístupom. V súčasnosti má spoločnosť BTS 98 zamestnancov. Jednou z našich priorit je okrem zabezpečenia stabilnej zamestnaneckej základne aj riešenie primeraného sociálno-prevádzkového zázemia zamestnancov. V roku 2018 BTS zrekonštruovala sociálno-prevádzkovú budovu pri PK Západ a v roku 2019 vybudovala zázemie pre zamestnancov detašo-

vaného pracoviska v Spišskej Novej Vsi. V súčasnosti pripravuje investície do zlepšenia podmienok aj na pracovisku TKD Dobrá.

Spoločnosť BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., s podporou akcionárov - spoločnosti BUDAMAR LOGISTICS, a. s., a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s., rozširovaním portfólia prekládkových činností ako i riešením nových požiadaviek zákazníkov pokračuje v stabilizácii tovarových tokov v smere z východu na západ po sieti ŽSR. Medzi priority svojich rozvojových aktivít radí aj zlepšenie ochrany životného prostredia a vytváranie kvalitného pracovného prostredia svojich zamestnancov. Vstupom na trh služieb intermodálnych prepráv začína 3. etapu modernizácie prekládkových kapacít v Čiernej nad Tisou, ktorej cieľom je ďalší rozvoj technologicky najmodernejšieho železničného prekladiska na východnej hranici Európskej únie.

Alojz Filipek  
Technický riaditeľ  
**BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s.**



Hnacie koľajové vozidlo radu 183 vo farbách BTS.  
183-series locomotive in BTS colours.

# BTS broadens its portfolio of services

**BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s. (BTS) has been operating in Čierna nad Tisou since 2008; today, the company is running state-of-the-art technologies at this location that enable direct and indirect transshipment of loose substrates and piecemeal goods at the eastern border of the European Union. It has recently extended its services in the intermodal transshipment segment.**

## Company's business

BTS aims to provide high-quality services using modern technological units. BTS's core business is providing comprehensive transshipment services for bulk substrates, piecemeal goods and now also intermodal units. It also operates in the rail freight sector. Our transshipment services are provided at the Čierna nad Tisou border crossing station, while our transport and forwarding services are undertaken through our subsidiaries Inter Cargo and LOKORAIL. With the assistance of its shareholders – BUDAMAR LOGISTIC, a.s., and Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. (ZSSK CARGO), as well as with the assistance of financing banks, the company has invested more than EUR 48 million in modernising its transshipment capacities at Čierna nad Tisou and in developing rail freight services since its establishment.

## Entering the intermodal transport market

Since the beginning of 2020, BTS has been operating the Dobrá combined transport terminal. The activities of the terminal are aimed at the transshipment of intermodal units entering the Schengen area at the point where the track gauges and the CIM and SMGS systems change. Within the terminal area of 100,735 m<sup>2</sup>, there are broad and standard gauge tracks available with a total length of 4,806 meters. Transshipment operations are carried out by two gantry cranes with a lifting capacity of 50 tonnes, using the track-track, track-road vehicle and road vehicle-road vehicle system. The terminal is also equipped with a container loader with a load capacity of 45 tonnes. The current daily transshipment capacity of the terminal is 430 handling operations. The terminal offers the possibility of storing intermodal units under a customs procedure with a total capacity of 1,630 TEU. The terminal layout also enables implementing the ROLA system - i.e. the loading of trucks with trailers and semi-trailers on special low-floor freight wagons.

The responsibility for sales activities to ensure the services of the Dobrá combined transport terminal (TKD Dobrá) lies with the shareholders - BUDAMAR LOGISTICS and ZSSK CARGO.

## Bulk substrate transshipment workplaces

The transshipment of loose substrates is carried out at the workplaces of the Transshipment Centre West (TC West) and the Transshipment Centre East (TC East). These workplaces allow both direct and indirect transshipment. The centres are designed to transship iron-ore substrates of homogenised powder ore, pellets and concentrate. Thanks to the built-in components and technical design for the ATEX environment, the TC East also allows transshipment of coal and coke. Direct transshipment is carried out by unloading broad-gauge wagons using a circular tipper, which results in the substrate being dumped through grates into hoppers. The substrate is further carried by a system of scrapers and conveyor belts to standard gauge wagons positioned on a static rail scale which provides official weighing. Transshipment by circular tipplers significantly reduces damage to broad-gauge wagons and speeds up the transshipment process. The total annual transshipment capacity of both centres reaches 4.8 million tonnes in 24/7 operation.

## Piecemeal goods transshipment workplaces

Since 2017, BTS has broadened its service portfolio to include transshipment of ingots of up to 35 tonnes, coils, sheets, timber and other piecemeal goods in Čierna nad Tisou at the East Ramp - Gantry Crane workplace. Transshipment is provided by a double-girder gantry crane with a main lift capacity of 50 tonnes and an ancillary lift capacity of 12.5 tonnes. The ancillary lift capacity and the crane design allow for goods to be unloaded on a side hardened panel area. The designed annual transshipment capacity is 1 million tonnes.

## Storage capacities

At present, the priority is to provide for the possibility of temporary storage of goods arriving in the European Union from Russia and Ukraine. At its workplaces in Čierna nad Tisou, BTS has storage areas operated by its shareholder – BUDAMAR LOGISTIC, a.s., allowing the storage of goods under customs supervision with a total volume of 130 thousand tonnes. BTS is also looking for new possibilities of storage of goods and is preparing, in cooperation with ŽSR and ZSSK CARGO, investments in solutions to increase the storage capacity to 200 thousand tonnes of loose substrates.

## Additional services

Thanks to two completely modernised defrosting halls, our company is able to provide its customers with year-round transshipment of loose substrates. Defrosting Halls II and III consist of two defrosting tunnels. Defrosting involves five remotely-controlled technological units which, combined with the hall heat insulation, ensure cost-efficient and environmentally-friendly operation. The four tunnels provide a combined defrosting capacity of up to 108 broad-gauge wagons. The defrosting capacity reaches 1.3 million tonnes of iron-ore substrate in 90 days. Another additional service is provided owing to our transshipment centres being equipped with a technology for humidification of transshipped substrates with a technical liquid preventing substrates from getting frozen after transshipment in the winter season. This technology allows dynamically responding to customer requirements depending on weather conditions existing along the transport routes. Ultimately, it can save the end user's costs in the subsequent handling of substrates.

## Rail freight transport

BTS has been active in the rail freight sector since 2009. The company is a licensed rail transport operator. The company has been awarded Class A safety certification, which is valid across Europe, and also Class B safety certification, which is valid in Slovakia and the Czech Republic. We own a fleet of motive power units (MPUs) with independent and dependent (DC and AC) tractive power of the 131, 183, 240, 770 and 771 series, with the total number of 37 MPUs.

MPUs are equipped with GPS position monitoring systems. We have mobile service capacities that can be deployed as needed. We also provide advisory and consulting services concerning repairs to motive power units. We pursue transport and forwarding services mostly in Poland through our subsidiary company Inter Cargo. On the Czech and Slovak markets, we provide these services through our subsidiary LOKORAIL.

## Employees

The most important part of our company are its employees, who contribute to its success through their responsible work and constructive approach. BTS currently has 98 employees. In addition to ensuring a stable employee base, one of our priorities includes creating adequate social and operational background for employees. In 2018, BTS reconstructed a sanitary-operational building near the TC West, and in 2019, it built facilities for employees of the detached workplace in Spišská Nová Ves. Currently, it is preparing investments to improve conditions at the TKD Dobrá workplace.

BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s., with the support of its shareholders - BUDAMAR LOGISTICS, a.s., and Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., continues to stabilise the goods flows in the east-west direction using the ŽSR infrastructure by extending the portfolio of transshipment services as well as addressing new customer requirements. The priorities of its development activities also include improving the environmental protection and creating a sound working environment for its employees. Entering the intermodal transport market, it has launched the third stage of modernisation of its transshipment capacities at Čierna nad Tisou, the purpose of which is to ensure the further development of the most technologically modern railway transshipment facility on the eastern border of the European Union.

Alojz FILIPEK

Technical Director

BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s.



## PONÚKANÉ SLUŽBY / OFFERED SERVICES

**ŽELEZNIČNÁ PREPRAVA** vnútroštátna, dovoz, vývoz, tranzit

**CESTNÁ PREPRAVA** všetky európske destinácie, špecializácia na destináciu Balkán

**RIEČNA A NÁMORNÁ PREPRAVA** napojenie na siet' riečnych a námorných prístavov

**MULTIMODÁLNA PREPRAVA** kombinácia rôznych druhov prepráv

**INTERMODÁLNA PREPRAVA** využitie kapacít dostupných terminálov, pravidelné kontajnerové linky

**DOPLŇUJÚCE SLUŽBY** priama/nepriama prekládka, skladovanie, colno-deklaračné služby

**RAILWAY TRANSPORT** inland transport, import, export and transit

**ROAD TRANSPORT** all European destinations, specialisation on Balkan destinations

**RIVER AND SEA TRANSPORT** connection with network of river and sea ports

**MULTIMODAL TRANSPORT** combination of various kinds of transport

**INTERMODAL TRANSPORT** use of capacities of available terminals, regular container lines

**ADDITIONAL SERVICES** direct/indirect transhipment, storage, customs declaration services

PLNE PODPOROVANÉ / FULLY SUPPORTED BY



# S Lokorailom ako zmluvným dopravcom budeme aktívni v Česku

ZSSK CARGO získala koncom minulého roka pri navýšovaní základného imania vo svojej dcérskej spoločnosti BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA (BTS) podiel v železničnom nákladnom dopravcovi Lokorail, ktorý je aktívny okrem Slovenska aj v Českej republike. Zámerom je pokračovať s týmto dopravcom vo výhodnej spolupráci pri prepravách, ktoré prekračujú hranice medzi Slovenskom a Českom.

V závere minulého roka došlo k navýšeniu základného imania v spoľočnosti BTS. Majetkom prispeli obaja akcionári: BUDAMAR LOGISTICS nepeňažným vkladom akcií železničného nákladného dopravcu Lokorail a ZSSK CARGO nepeňažným vkladom štyroch lokomotív radu 131. Akcionárske podiely ostali nezmenené. BUDAMAR má v BTS nadalej 60-percentný podiel, zvyšných 40 percent drží štátne ZSSK CARGO.

Dôvodom navýšenia základného imania v BTS bol strategický zámer vstupu ZSSK CARGO na zahraničné trhy, najmä trh Českej republiky. Zámerom akcionárov s dopravcom Lokorail začleneným pod BTS je využívanie synergí tak, ako sa to už osvedčilo u dopravcu Inter Cargo, ktorý je aktívny na poľskom trhu. To znamená využívanie jedného hnacieho koľajového vozidla na čo najdlhšom úseku s tým, aby sa zákazníkom poskytovali kvalitné služby za konkurencieschopné ceny.

Spolupráca Lokorailu a ZSSK CARGO má dnes niekoľko rovín, ktoré tvoria dobrý základ na ďalšie rozširovanie. Tou najdôležitejšou je spolupráca na prepravách, ktoré prekračujú hranice Slovenskej republiky smerom do Čech. – **Tu dochádza dnes len k zmene personálu na vlakoch a ich plynulému pokračovaniu bez nutnosti väčších technologických zásahov do skladby vlaku,** – vysvetľuje generálny riaditeľ Lokorailu David Kostelník. Tým sa výrazne skracuje čas prepravy a rastie kvalita a i konkurencieschopnosť takého produktu.

Priekom spolupráce dopravcov je aj v ďalších oblastiach. Lokorail využíva voľné kapacity ZSSK CARGO v oblasti opráv a údržby ŽKV a napäť poskytuje svoje kapacity rušňovodičov v oblastiach, kde Cargu chýbajú. Lokorail je v súčasnosti aktívny na Slovensku, aj v Českej republike.

– **Jedným z aktív spoločnosti BTS sú lokomotívy. Pre ich uplatnenie je potrebné hľadať zákazníkov a s ohľadom na spoluprácu so ZSSK CARGO hlavne za hranicami Slovenska,** – rozvádz dalej D. Kostelník. Prostredníctvom spolupráce so spoločnosťou Inter Cargo, ktorá je takisto súčasťou BTS, sa darilo a darí nasadzovať lokomotívy na prepravy v Poľsku. Zámerom je teraz podobný koncept rozšíriť aj do Česka. Lokorail dnes disponuje modernými viacsystémovými HDV Siemens Vectron v počte 3 kusy, dvoch dvojíc HDV radu 131, ktoré má v prenájme od BTS a deviatimi dieslovými lokomotívami. V roku 2019 zrealizoval Lokorail na tratiach v ČR dopravné výkony na úrovni 323 miliónov hrubých tonokilometrov (hrtkm) a na tratiach ŽSR 478 mil. hrtkm.

(lj)

Dosiahnuté výkony Lokorailu na Slovensku (Železnice SR) a v Česku (Správa železníc).

Transport volumes reached by Lokorail in Slovakia and the Czech Republic.

rok/ year	Prepravený objem na tratiach ŽSR + SŽ v tonách/ Transported volume on ŽSR + SŽ railway lines in tonnes	Z toho prepravený objem na tratiach SŽ v tonách/ Transported volume on SŽ railway lines in tonnes
2018	2 261 363	949 569
2019	2 513 577	1 144 963

## We will operate in the Czech Republic with Lokorail as a contractual carrier

*At the end of last year, as part of increasing the share capital in its subsidiary BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA (BTS), ZSSK CARGO acquired a shareholding in the rail freight carrier Lokorail, which operates not only in Slovakia but also in the Czech Republic. The aim is to continue favourable cooperation with this carrier in carrying out shipments that cross the border between Slovakia and the Czech Republic.*

*At the end of last year BTS's share capital was increased. Both shareholders contributed to the share capital: BUDAMAR LOGISTICS made an in-kind contribution in the form of shares in the rail freight carrier Lokorail while ZSSK CARGO made an in-kind contribution in the form of four locomotives of series 131. The shareholdings remained unchanged. BUDAMAR still has a 60% shareholding in BTS, with the remaining 40% being held by state-owned ZSSK CARGO.*

*The reason for increasing BTS's share capital was the strategic intention of ZSSK CARGO to enter foreign markets, especially the market in the Czech Republic. The shareholders' intention with the carrier Lokorail incorporated in BTS is to exploit synergies, as has already proved to be the right strategy with Inter Cargo, which operates in the Polish market. This means using one locomotive on as long a route section as possible in order to provide customers with high quality services at competitive prices.*

*The cooperation between Lokorail and ZSSK CARGO today has several areas that form a good basis for further expansion. The most important is cooperation in shipments that cross Slovakia's borders leading to the Czech Republic. – Today, only the train crews change while the trains continue their journeys without the need for major technological modifications in the train formation, – explains Lokorail CEO David Kostelník. This considerably shortens the transport time and enhances the quality and competitiveness of such a product.*

*The carriers find common ground for cooperation also in other areas. Lokorail uses ZSSK CARGO's spare capacities in the field of rolling stock repairs and maintenance and, on the contrary, provides its driver capacities in areas where ZSSK CARGO lacks them. Lokorail currently operates in both Slovakia and the Czech Republic.*

*– One of BTS's assets is locomotives. In order to use them, it is necessary to seek customers, notably outside Slovakia, given the cooperation with ZSSK CARGO, – further says Mr. Kostelník. Through cooperation with Inter Cargo, which is also part of BTS, we have been successful in deploying locomotives for shipments in Poland. The intention is now to expand a similar concept also in the Czech Republic. Lokorail has today at its disposal three modern multi-system Siemens Vectron locomotives, two 131 series twin-unit locomotives, which it has leased from BTS, and nine diesel locomotives. In 2019, the volumes of transport realised by Lokorail on the Czech railway lines reached 323 million gross tonne-kilometres and on the ŽSR railway lines 478 million gross tonne-kilometres.*

(lj)

# ZSSK CARGO líder v znižovaní hluku na Slovensku

Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia sa však podarilo úspešne získať grant od Európskej Komisie (EK) - Výkonnej agentúry pre inováciu a sieť (INEA) v sume 512 tisíc eur určený na čiastočné krytie nákladov na prestrojenie nákladných vozňov na LL klátky. Prestrojených bude celkom 2 050 nákladných vozňov do konca decembra 2021 s cieľom znižiť hladinu hluku pri brzdení.

Na základe spoločenského tlaku boli v uplynulých obdobiach EK prijaté stimulačné opatrenia na zniženie emisií hluku generovaného prevádzkou nákladných vozňov v rámci EÚ. Medzi najdôležitejšie z opatrení patria, v súlade s európskou legislatívou v oblasti TSI Hluk, opatrenia stanovujúce povinnosť prevádzkovania tzv. tichých vozňov od decembra 2024. Navyše niektoré krajiny pristupujú k skoršiemu obmedzeniu prevádzky vozňov nesplňajúcich charakteristiky tichých vozňov (resp. negatívnym finančným dopadom takého prevádzkovania). Najvhodnejším riešením pre držiteľov nákladných vozňov je prestrojenie existujúcich vozňov, t. j. nahradenie liatinových brzdových klátkov kompozitnými brzdovými klátkami typu LL. Týmto technickým riešením sa hluk zo železničnej dopravy znižuje až o 10 dB, čo je 50 percent hluku počutelného človekom. - Pred začiatom tejto prestrojovacej akcie disponovala ZSSK CARGO 702 tichými vozňami, z ktorých 550 bolo novovyrobených vozňov vybavených K klátkami a 152 vozňov prestrojených na LL klátky, - informuje o počtoch vozňov Miroslav Buc, riaditeľ sekcie hospodárenia s nákladnými vozňami. - Po ukončení tejto akcie bude mať vozňový park Carga 2 752 tiché vozňov, ktoré budú využívané na naplnenie obchodných zámerov našej spoločnosti najmä pri prepravách do Nemecka, Rakúska, Švajčiarska, alebo Česka, - dodáva M. Buc.

Za účelom optimalizácie nákladov firma prijala rozhodnutie, že prestrojovať vozne bude v rámci ich pobytu v opravovni z dôvodu bežnej alebo revíznej opravy. Na prestrojenie využíva firma všetky svoje dielne, ale tiež externé dielne. Podmienky výmeny liatinových (kovových) brzdových klátkov nákladných vozňov za nekovové z kompozitného materiálu sú správne.

cované v technickom pokyne ECM platnom pre všetky „prestrojovacie“ pracoviská.

ZSSK CARGO celý proces priebežne monitoruje a vyhodnocuje pre vlastné potreby a za účelom poskytovania informácií o priebežnom plnení plánu pre EK a jej agentúru INEA. – Prvý report, ktorý zahŕňa prestrojené vozne za rok 2019 v súčasnosti finalizujeme a po verifikácii údajov na ministerstve dopravy zašleme do INEA. Môžeme však skonštatisť, že plánovaný počet bol splnený, – doplnil informácie Miroslav Buc.

(sch)



Každý prestrojený vozň bude označený špeciálnou nálepou, ktorá informuje o spolufinancovaní projektu zo strany EÚ.

Each retrofitted wagon will be marked with a special label informing about the co-financing of the project by the EU.

## ZSSK CARGO is a leader in noise reduction in Slovakia

Last year, Železničná spoločnosť Cargo Slovakia was successful in gaining a grant of EUR 512,000 from the European Commission (EC) - the Innovation and Networks Executive Agency (INEA) to partially cover the costs of retrofitting freight wagons with LL blocks. A total of 2,050 freight wagons will be retrofitted by the end of December 2021 in order to reduce braking noise levels.

Based on society's pressure, incentive measures have been previously taken by the EC to reduce the noise emissions generated by the operation of freight wagons within the EU. Among the most important measures are, in accordance with European legislation concerning TSI Noise, measures laying down the obligation to operate the so-called silent wagons not later than December 2024. In addition, some countries have already restricted the operation of wagons that do not meet the characteristics of silent wagons (or the negative financial impacts of such operation). The most suitable solution for holders of freight wagons is to retrofit the existing wagons, i.e. to replace of cast-iron brake blocks with LL type composite brake blocks. By this technical solution, the rail noise is reduced by nearly 10 dB, representing 50% of noise audible by humans.

- Before starting this retrofitting action, ZSSK CARGO had 702 silent wagons, of which 550 were newly made wagons equipped with K

blocks and 152 wagons retrofitted with LL blocks, - informs Miroslav Buc, the Wagons Management Section Director, about the numbers of wagons. - After this action is completed, the ZSSK CARGO fleet will have 2,752 silent wagons to be used to pursue the business intentions of our company, especially for shipments to Germany, Austria, Switzerland or the Czech Republic, - adds Mr. Buc.

To optimise the costs, the company decided to retrofit the wagons during their stay in the repair workshop for routine or revision repairs. The company has been using all its workshops as well as external workshops for such retrofitting. The conditions for the replacement of cast-iron (metal) brake blocks on freight wagons for non-metallic composite material blocks are laid down in the ECM Technical Guideline, which applies to all "retrofitting" workplaces.

ZSSK CARGO is continuously monitoring and assessing the entire process for its own needs and in order to provide the EC and the INEA with information on the continuous fulfilment of the plan. – We are currently finalising the first report, which includes retrofitted wagons in 2019, and after the data are verified by the Ministry of Transport, it will be sent to the INEA. However, we can state that the planned number has been met, – added Miroslav Buc.

(sch)

# Päťtisíc vozňov v systéme online sledovania

V polovici novembra minulého roku namontovali v opravovni vozňov v Košiciach nové meracie jednotky na tri nákladné vozne. V roku 2020 bude vybavených týmto zariadeniami na sledovanie až päťtisíc nákladných vozňov, s ktorými ZSSK CARGO realizuje obchodné zámery.

Projekt monitorovania a riadenia vozňov rozbehla ZSSK CARGO pred dvomi rokmi. Najprv vyberala a testovala technológie, ktoré prichádzali do úvahy, na stovke vozňov od marca 2017 do augusta 2019.

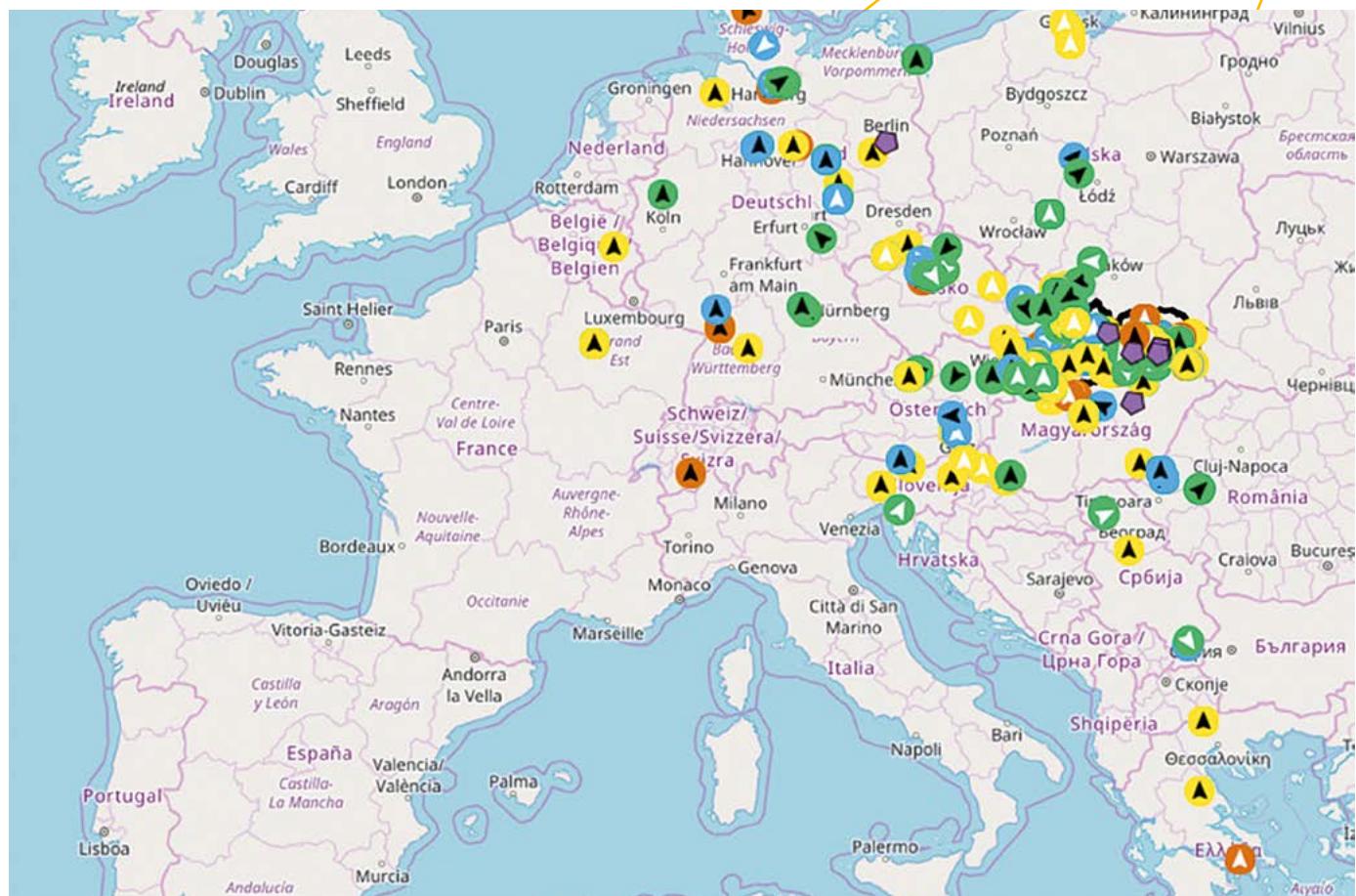
- **V marci minulého roka sme sa rozhodli, že najvhodnejšou bude technológia sledovania prostredníctvom GPS signálu, tzv. technológia GNSS. Kvalita signálu a pokrytie umožňuje bezproblémové monitorovanie v celej Európe,** - vysvetlil projektový manažér Matúš Hrabčák. Pri výbere päťtisíc vozňov, na ktoré ZSSK CARGO namontuje meracie jednotky a bude ich sledovať online, sa zohľadňovalo hlavne ich využitie a frekvencia nakladáky. Preto je medzi nimi najviac vysokostenných vozňov radu E (Eas, Eanos, Eamos) ďalej Shimmins, čo sú vozne na prepravu oceľových zvitkov, či krytých veľkokapacitných vozňov Habbillns a Habbins na prepravu paletizovaného tovaru. Ďalšie skupiny tvoria plošinové vozne L (Laas, Lgs), plošinové podvozkové vozne S (Sdgnss, Sgnss, Spss) a plošinové podvozkové vozne bežnej stavby radu R (Res, Rilns, Rils). Z celkového plánovaného počtu 5000 sledovaných vozňov patrí ZSSK CARGO 1570, ostatné sú nákladné vozne v dlhodobom prenájme.

Snímač polohy je vlastne menšia čierna skrinka s rozmermi asi 16 x 8 x 6 centimetrov, v ktorej je zabudovaný vysielač a prijímač signálu a ďalšie súčasti ako batéria, SIM karta, integrovaná pamäť a viaceré senzory. Tie dokážu zaznamenať smer, rýchlosť, či silu nárazu vozňa. Skrinka sa inštaluje pomocou silných magnetov zospodu na konštrukciu vozňa na presne určené miesto.

Na sledovanie vozňa sa používa softvér WMS – Wagon Monitoring System. – **Zobrazujú sa v ňom presné polohy vozňov na mape Európy, prechod cez definované kontrolné body, stav loženia - údaj zo súčasného ISP, rýchlosť, história polohy, nárazy, definované alarmy, kilometrické prebehy.** Okrem toho softvér poskytuje tvorbu reportov a analýz podľa potrieb užívateľa systému. Systém je určený pre viaceré útvary našej spoločnosti, ale hlavne pre obchod, prevádzku a údržbu. **V súčasnosti tiež pracujeme na dizajne užívateľského rozhrania pre našich zákazníkov,** - vyratúva prednosti softvéru riaditeľ sekcie hospodárenia s nákladnými vozňami Miroslav Buc.

Výhody monitorovania vozňov sú viaceré: zníženie celkových nákladov na prevádzkovanie nákladných vozňov, efektívnejšie plánovanie ich údržby, optimalizácia obehu vozňa a tým jeho lepšie využitie a tiež identifikácia násilných poškodení. **Pri plnom nasadení systému monitorovania a riadenia vozňov bude možné dosiahnuť významné ekonomicke a prevádzkové prínosy pre spoločnosť,** - uzavráva M. Buc.

(lj)



Mapa s polohami vozňov. Základná obrazovka poskytuje užívateľovi online zobrazenie všetkých monitorovaných vozňov. V súčasnosti ZSSK CARGO monitoruje viac ako 20% vozňov z cieľového stavu.

Map showing the position of wagons. The basic screen provides the user with an on-line view of all monitored wagons. Currently, ZSSK CARGO is monitoring more than 20% of wagons of the targeted number.



Prvým vozňom, na ktorý bola v novembri osadená meracia jednotka GPS z novej päťtisícovej súrie, bol vozň Eanos. Projektový manažér Matúš Hrabčák a plánovač analytický z košickej opravovne Róbert Blénessy študujú dokumentáciu k snímaču polohy vozňa. Skrinka so snímačom sa pripieva na konštrukciu vozňa zospodu pomocou silných magnetov. Zvonku nie je viditeľná a prístup k nej je pomerne komplikovaný.

The first wagon of the new group of five thousand wagons to be equipped with a GPS measuring unit was the Eanos wagon. Project manager Matúš Hrabčák and analyst planner of the Košice repair workshop Róbert Blénessy are studying the wagon position sensor documentation. The sensor box is fixed with strong magnets onto the bottom of the wagon. It is not visible from the outside and access to it is quite complicated.



Takto nenápadne vyzerá „čierna skrinka“, ktorá sa inštaluje pod nákladný vozň a vysiela informácie do systému o jeho polohe, pohybe, rýchlosti, nárazoch a ďalšie dátu.

An inconspicuously looking “black box” that is installed onto the bottom of a wagon and sends information to the system about its position, movement, speed, impacts and other data.

## Five thousand wagons in the on-line monitoring system

In the middle of last November, new measuring units were installed on three wagons in the Košice wagon repair workshop. In 2020, as many as five thousand wagons in active service for ZSSK CARGO will be equipped with such monitoring devices.

The project of monitoring and controlling wagons was launched by ZSSK CARGO two years ago. First, it selected and tested the technologies in question on hundred wagons from March 2017 to August 2019. – **In March last year, we decided that the most suitable technology would be a GPS monitoring technology, the so-called GNSS technology. Signal quality and coverage enable trouble-free monitoring across Europe,** – explains project manager Matúš Hrabčák.

When selecting five thousand wagons on which ZSSK CARGO would install the measuring units and which would be monitored on-line, account was mainly taken of their utilisation and loading frequency. That is why, most of them are E series high-sided wagons (Eas, Eanos, Eamos), then Shimmns wagons, which are designed to carry steel coils, and covered large-capacity Habbillns and Habbins wagons used to carry palletised goods. Other groups consist of flat wagons of the L series (Laas, Lgs), flat wagons of the S series (Sdgnss, Sgnss, Spss) and flat bogie wagons of common construction of the R series (Res, Rilns, Rils). Out of the total planned number of 5,000 monitored wagons, 1,570 are owned by ZSSK CARGO and the other wagons are on a long-term lease.

The position sensor is actually a small black box with dimensions of roughly 16 x 8 x 6 centimetres, with a built-in signal transmitter and receiver and other components such as a battery, a SIM card, an integrated memory and multiple sensors. They can record the direction, speed or impact force of a wagon. The box is mounted with magnets in a specific position onto the bottom of the wagon.

The WMS - Wagon Monitoring System software is used to track the wagons. – **It shows the exact positions of wagons on the map of Europe, passing through defined checkpoints, loading status - data from the current ISP, speed, position history, impacts, defined alarms, and mileage. In addition, the software enables the creation of reports and analyses according to the system user's needs. The system is intended for several organisational units of our company, but chiefly for the trade, operations and maintenance divisions. We are also currently working on a user interface design for our customers,** – says Miroslav Buc, the Wagons Management Section Director, with regard to the advantages of the software.

Wagon monitoring has several benefits: reducing the total costs of operation of wagons, more efficient planning of their maintenance, optimising the circulation of a wagon for its better utilisation, and identifying forcible damage. - **With the full deployment of the wagon monitoring and control system it will be possible to achieve significant economic and operational benefits for the company,** - concludes Mr. Buc.



V opravovni nákladných vozňov Bratislava východ nainštalovali a aktivovali 22. januára v poradí 555. z plánovaných 5000 meracích zariadení na monitorovanie nákladných vozňov. Na zábere sú Pavol Repka a Peter Spišák z bratislavskej opravovne vozňov, generálny riaditeľ ZSSK CARGO Martin Vozár a riaditeľ úseku služieb železničných kolajových vozidiel Ľubomír Kutka pri aktivácii meracieho zariadenia.

On January 22, the Bratislava východ wagon repair workshop installed and activated the 555th of the planned 5,000 measuring units for the monitoring of wagons. The photo shows Pavol Repka and Peter Spišák of the Bratislava wagon repair workshop, ZSSK CARGO CEO Martin Vozár and Rolling Stock Services Division Director Ľubomír Kutka activating the measuring device.

(lj)

# Objemy prepráv atakovali úroveň len 30 miliónov ton

**Železničná spoločnosť Cargo Slovakia prepravila za rok 2019 takmer 30 miliónov ton tovaru, čo je oproti plánu menej o 4,6 mil. ton (-13,3%), medziročný pokles predstavuje 4,4 mil. ton (-2,9%).**

V porovnaní s rokom 2018 eviduje spoločnosť najväčší nárast v komodite chémia (+82 tis. ton), a to najmä vďaka vývozu hnojív a v komodite ropné produkty (+81 tis. ton), kde vzrástol hlavne tranzit v smere východ – západ. Najvýznamnejší medziročný pokles bol zaznamenaný v komodítach železná ruda (-1,858 mil. ton) a kovy (-1,131 tis. ton) ako dôsledok presmerovania lacnejšej čínskej ocele na európske trhy. Pod tento pokles sa podpísali aj niekoľkomesačné výluky na Širokorozchodnej trati. Pokračoval trend rastu dovozu zámorského uhlia a železnej rudy cez jadranské, no najmä baltské prístavy. Logistiku týchto prepráv zabezpečovala v celej trase ZSSK CARGO, čo kládlo vysoké nároky na zabezpečenie nákladných vozňov, rušnov i personálu.

V súvislosti s vysokou mierou závislosti výkonov na prepravách pre hutníctvo evidovala spoločnosť v roku 2019 zníženie jednak dovozu hutníckych surovín pre oceliarne, jednak prepráv ich produkcie. Pokles sa začal výraznejšie prejavovať od mája a pokračoval nielen v priebehu celého roka, ale aj v prvých mesiacoch roka 2020. Plán objemu prepravy na rok 2020 vo výške 28,8 mil. ton vychádza z aktuálnej situácie na prepravnom trhu, ako aj dostupných informácií od významných zákazníkov a odzráža najmä súčasný vývoj hutníctva v SR a okolitých krajinách. Ako komentoval výsledky prepráv riaditeľ sekcie marketingu Miroslav Ľupták, do obchodného roku 2019 vstupoval úsek obchodu s veľkým rešpektom. Na jednej strane mali obchodníci za cieľ stabilizovať objem a prepravný výkon spoločnosti, na strane druhej museli zákazníkom predstaviť v obchodnej a tarifnej politike aj nepopulárne opatrenia v podobe výraznejšieho nárastu cien, na ktoré boli po minulé roky zvyknutí. Treba pritom vyzdvihnuť fakt, že pri zavádzaní opatrení museli obchodníci re-

spektovať konkurenčné prostredie liberalizovaného trhu, no aj spoločenský záväzok byť nadálej celosvetovým železničným nákladným dopravcom pôsobiacim na Slovensku.

**- Prvý polrok bežal v číslach, ktoré sme si naplánovali. Žiaľ, potom sa začali prejavovať dôsledky obchodnej vojny medzi USA a Činou, s najväčším dopadom na hutníctvo. Najväčšie oceliarske podniky začali utlmovaliť výrobu a dovoz surovín, v niektorých prípadoch odstavovať vysoké pece,** – uzatvára M. Ľupták.

Asi najväčšou výzvou roka 2020 bude pozrieť sa na jednotlivé prepravy, či ich realizácia zodpovedá plánovaným nákladom a tržbám. Následne analyzovať odchýlky a hľadať riešenia, ktoré by mali pozitívny dopad na hospodársky výsledok spoločnosti. Ďalšou z výziev je pokračovanie v nastúpenom trende niekoľkoročného nárastu prepráv na zahraničných trhoch s využitím technických kapacít - rušnov a vozňov s logom ZSSK CARGO. Firma má k tomu k dispozícii dcérskie spoločnosti.

(dz, ij)

## Porovnanie prepráv v jednotlivých režimoch v roku 2018 a 2019.

Comparison of transports in particular transport modes in 2018 and 2019.

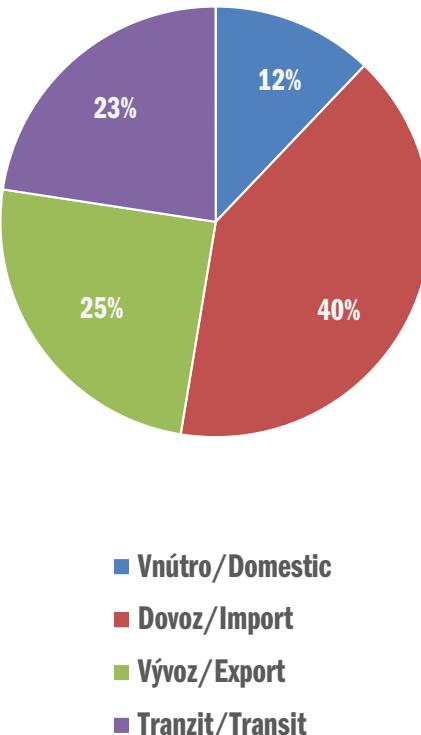
Režim/ Mode	2018	2019	Rozdiel/ Difference
<b>Vnútro/Domestic</b>	3 958 193	3 630 855	-327 337
<b>Dovoz/Import</b>	14 925 881	12 125 227	-2 800 654
<b>Vývoz/Export</b>	8 683 128	7 425 139	-1 257 988
<b>Tranzit/Transit</b>	6 818 702	6 777 527	-41 175
<b>Spolu/Total</b>	<b>34 385 903</b>	<b>29 958 748</b>	<b>-4 427 154</b>

## Porovnanie objemu prepráv ZSSK CARGO v tonach.

Comparison of ZSSK CARGO transport volumes in tonnes.

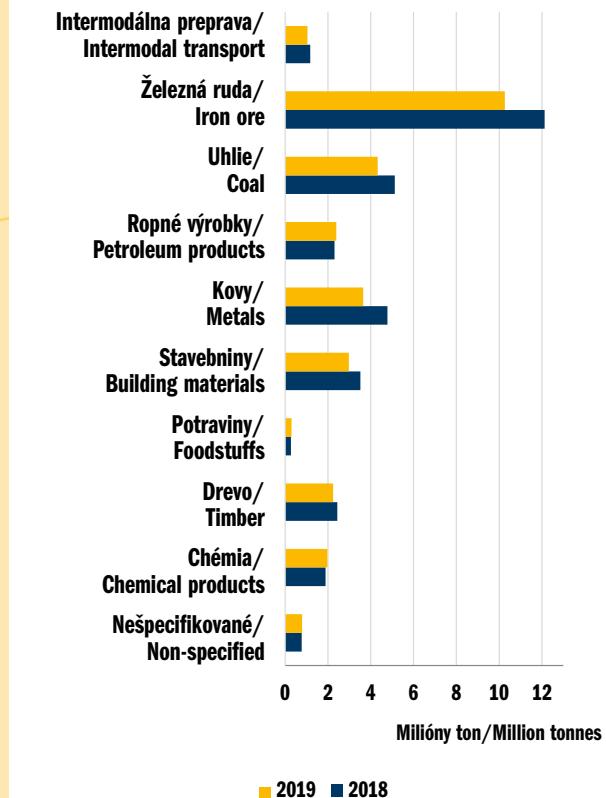
Komodita/Commodity	2018	2019	Rozdiel/Difference 19 - 18	% Zmena/Change
<b>Nešpecifikované/Non-specified</b>	773 311	794 287	20 976	2,7%
<b>Chémia/Chemical products</b>	1 888 832	1 971 153	82 321	4,4%
<b>Drevo/Timber</b>	2 433 730	2 245 271	-188 459	-7,7%
<b>Potraviny/Foodstuffs</b>	270 267	297 241	26 974	10,0%
<b>Stavebniny/ Building materials</b>	3 514 168	2 980 052	-534 116	-15,2%
<b>Kovy/Metals</b>	4 780 289	3 649 458	-1 130 831	-23,7%
<b>Ropné výrobky/Petroleum products</b>	2 306 777	2 387 913	81 136	3,5%
<b>Uhlie/Coal</b>	5 122 654	4 325 618	-797 037	-15,6%
<b>Železná ruda/Iron ore</b>	12 121 098	10 263 435	-1 857 663	-15,3%
<b>Intermodálna preprava/ Intermodal transport</b>	1 174 776	1 044 321	-130 455	-11,1%
<b>CELKOM/TOTAL</b>	<b>34 385 903</b>	<b>29 958 748</b>	<b>-4 427 154</b>	<b>-12,9%</b>

**Podiel režimov na prepravách ZSSK CARGO v roku 2019.**  
Percentage of modes in the ZSSK CARGO transport volumes in 2019.



**Porovnanie objemu prepráv ZSSK CARGO v roku 2018 a 2019 podľa komodít**

Comparison of ZSSK CARGO transport volumes in 2018 and 2019 by commodities.



## Transport volumes only neared the 30 million tonnes level

**Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. transported almost 30 million tonnes of goods during 2019, which is 4.6 million tonnes (-13.3%) less than the plan, representing a year-over-year decline of 4.4 million tonnes (-2.9%).**

Compared to 2018, the company recorded the highest increase in the commodity of chemical products (+82 thousand tonnes), mainly due to exports of fertilisers, and in the commodity of petroleum products (+81 thousand tonnes), where especially the east-west transit increased. The greatest year-over-year decline was recorded in the commodities of iron ore (-1.858 million tonnes) and metals (-1.131 thousand tonnes) as a result of redirecting cheaper Chinese steel to European markets. A few months of closures on the broad-gauge railway also contributed to this decline. The trend of increasing imports of overseas coal and iron ore through the Adriatic ports, but especially the Baltic ones, still continued. The logistics of these shipments was ensured along the whole route by ZSSK CARGO, which placed high demands on the provision of wagons, locomotives and staff.

In connection with the high degree of dependence of transport volumes on shipments for the metallurgical industry, the company recorded, in 2019, not only lower transport volumes of raw materials for steel works, but also lower transport volumes of their products. The decline had been seen since May, continuing not only during the whole year, but also during the first months in 2020. The planned transport volume of 28.8 million tonnes for 2020 is based on the current situation in the transport market, as well as available information from major customers, and mainly reflects the current development of metallurgy in the

Slovak Republic and the surrounding countries.

As commented by Miroslav Lupták, the Director of the Marketing Section, on the transport volume figures, the Trade Division entered the financial year 2019 with great respect. On the one hand, the Trade Division staff aimed to stabilise the company's transport volumes, but on the other hand they also had to present to the customers unpopular measures in its sales and tariff policy in the form of greater price increases than those to which they were accustomed in the previous years. It should, however, be noted that, when implementing the measures, the traders had to respect both the competitive environment of the liberalised market and the social commitment to remain a network-wide rail freight carrier operating in Slovakia.

**- The first half year's figures were evolving as we planned. Then, unfortunately, the consequences of the US-China trade war began to be felt, with the greatest impact on metallurgy. The largest steel companies started to reduce their production and imports of raw materials, in some cases they shut down blast furnaces, added M. Lupták.**

The biggest challenge for us in 2020 will probably be to take a look at the individual modes of transport to check if they are carried out in accordance with the planned costs and revenues. Then we will have to analyse the deviations and look for solutions that would have a positive impact on the company's economic results. Another challenge is to continue the several-year trend of increasing transport volumes on foreign markets using the technical capacities - locomotives and wagons bearing the ZSSK CARGO logo. To this end, the company can engage its subsidiaries.

(dz. ij)

# Zachraňujeme železničnú históriu

## Lokotraktor s čarom originálu



Svoju premiéru mal na minuloročnom Rendezi, kde sa na točni predvedol verejnosti. Bolo to po náročnej oprave, ktorú znalci pomenovali aj malým zázrakom. Reč je o motorovom (dieseletelektrickom) rušni radu 721, ktorý vychádza z konštrukcie motorových rušňov radu 720 (ex T 435.0). O jeho opravu, stopercentnú funkčnosť a zachovanie autentickejnosti sa postarali skúsení opravári vo zvolenskom rušňovom deppe.

– Od začiatku sme vedeli, že to nebude bežná oprava, ale predo väčším práca reštaurátorská so snahou zachovať história, obnoviť autenticosť, vyzdvihnuť čaro originálu, – hodnotí s odstupom času Roman Gaňa, riaditeľ sekcie údržby a opráv ŽKV. Majster RD Zvolen Martin Kováč, pod vedením ktorého sa skupinka zamestnancov depa ešte vlane pustila do opravy tohto HDV, nám prezradil, že hlavným heslom bolo zachovať pôvodnosť, pravosť a hodinovnosť, a v čo najväčšej mieri sa priblížiť originálu, ktorý vyšiel z výrobného závodu. – Najviac času sme venovali oprave spaľovacieho motora, pojazdu a skrini vozidla. Pri motore sme dbali predovšetkým na jeho funkčnosť. Preto sme ho vyziazali, rozhodujúce časti kompletnie ro-

zobrali, vyčistili, premerali, vymenili všetky poškodené hadice a tesnenia a presne zložili, – vysvetľuje neľahké úkony opravy M. Kováč.

– Vzhľadom na rozsah vykonaných prác a termín ukončenia môžeme hovoriť o malom zázraku, najmä kvôli ľahko dostupným náhradným dielom. Zamestnanci v RD Zvolen si zaslúžia uznanie za ich prístup, ochotu a predo väčším snahu zachovať kus história, – hodnotí dobre vykonanú prácu zamestnancov z RD Zvolen Miloš Sabo, riaditeľ sekcie obchodu ÚAO ŽKV.

### Z histórie rušňa

Motorový (dieseletelektrický) rušeň radu 721 vychádza z konštrukcie motorových rušňov radu 720 (ex T 435.0). Vyrábané boli pod označením ČME 2 pôvodne pre Sovietsky zväz. Neskor ako T 458.0 boli dodané pre ČSD na širokorozchodnú trať. V roku 1963 boli pre ČSD dodané prvé rušne s rozchodom 1435 mm. Rušeň má dva dvojnápravové podvozky so štyrmi trakčnými tlapovými elektromotormi. Priestor pre obsluhu rušňa je umiestnený asymetricky na konci. Naftový motor, generátor a ďalšie stroje a zariadenia sú pod úzkou kapotou. Rušne boli určené pre posun a ľahkú nákladnú dopravu.

Nás rušeň bol vyrobený v roku 1964 pod výrobným číslom 6276. Technicko-bezpečnostnú skúšku rušňa vykonali 4. 7. 1964 na trati Bratislava – Senec, pričom najväčšia dosiahnutá rýchlosť rušňa bola 88 km/h. V Prievidzskom rušňovom depo svoju aktívnu prevádzku ukončil v decembri 2010.

Do zbierok Železničného múzea SR - ŽSR sa dostať podpísaním dohody o predaji majetku so ZSSK CARGO.

## We are saving rail history Locotractor with the charm of the original

*It had its premiere at last year's Rendez exhibition, where it was presented on a turntable to the public. It was after a demanding repair which experts named a small miracle. We are talking about the 721-series motor (dieseletelectric) locomotive, the construction of which is based on 720-series (ex T 435.0) locomotives. Experienced repairers in the Zvolen locomotive depot ensured its repair, 100% functionality and preservation of authenticity last year.*

*– From the very beginning we knew that this would not be a standard repair, but above all a restoration work with the aim of preserving history, restoring authenticity, highlighting the charm of the original, – assesses with hindsight Roman Gaňa, Director of the Rolling Stock Maintenance and Repairs Section. Zvolen depot foreman Martin Kováč, under the leadership of whom a group of depot employees began to repair this locomotive last year, told us that the main motto*

*was to preserve originality and authenticity and approximate as close as possible to the original, which came from the manufacturing plant.*

*– We spent most of the time on repairing the combustion engine, the travel drive and the vehicle body. When repairing the engine, we paid particular attention to its functionality. That is why, we unfixed it, dismantled the crucial components completely, cleaned, measured, replaced all damaged hoses and seals and put them together precisely, – explains Mr. Kováč with regard to difficult repair operations.*

*– Given the extent of the work done and the completion deadline, we can speak of a small miracle, especially because of the hardly available spare parts. The Zvolen depot staff deserve recognition for their approach, willingness and above all the effort to preserve a piece of history, – assesses the well-done work of the Zvolen depot staff Miloš Sabo, the Rolling Stock Maintenance and Repairs Trade Section Director.*

# Oživená Bobina čaká na opravu



Železničný klub Tatran je občianske združenie, ktoré ma deväť zaregistrovaných a dvoch čestných členov. O vznik klubu sa pričinilo nielen dlhorocné priateľstvo a spoločná väsení členov, ale najmä vyše 60-ročný elektrický rušen familiarne pomenovaný Bobina, ktorý Tatranci zachránili pred zošrotovaním. Ide o elektrický rušen 140, s číslom 062. Je jedným zo sto vyrobených v Škode Plzeň pred 62 rokmi a jedným zo štyroch zachránených na Slovensku.

Idea vzniku železničného klubu Tatran pramenila v snahe doplniť železničnú históriu parných a motorových

## Z histórie rušňa

Bobina, ktorej vlastníkom je Železničný klub Tatran, má poradové číslo 062 a pochádza z piatej výrobnej série. Z výrobného závodu ju prevzali 28. februára 1958. Do žilinského depa bola dodaná 17. marca 1958, kde prežila väčšinu svojho života. Presne do 23. júla 1991. Zo Žiliny bola presunutá do depa v Čiernej nad Tisou, kde zabezpečovala miestnu vozbu na východoslovenských tratiach, ako aj prípravu ľahkého expresu Dukla. V roku 2006 bola ako nepotrebné vozidlo odpredaná súkromnému českému nákladnému dopravcovi ODOS, kde (väčšinou na severnej Morave) jazdila až do roku 2018. Na jeseň roku 2019 ju odkúpil Železničný klub Tatran a mašinka sa opäť dostala na Slovensko.

legied o legendu elektrickej trakcie, ktorou Bobina nepochybne je. A týmto počinom chcú členovia klubu vzdať hold podtatranskej železnici a štrbskej rampe ako kolíske elektrickej trakcie v Československu. V krátkodobom horizonte plánujú s mašinkou voziť turistické a historické sezónne vlaky v podtatranskom kraji. A ich snom je neskôr vytvoriť skratenu verziu retro súpravy expresu Tatran. Dovtedy je ale ešte pomerne dlhá cesta, hoci v apríli už bola Bobina pripravená na transport do rušňového depa v Spišskej Novej Vsi. - **Na Bobinu už v depe každú chvíľu čakáme, aby sme ju spolu s nadšencami a našimi kolegami „postavili na nohy“. Naplánovaná je výmena obrúčí na dvojkolesiach a ďalšie práce,** - upresnil plánovanú opravu 62-ročnej Bobiny Miroslav Kolárcik, prednosta rušňového depa v Spišskej Novej Vsi.

Dana SCHWARTZOVÁ

## Revived Bobina is waiting for repair

The Tatran Railway Club is a civic association that has nine registered and two honorary members. The club was established thanks to not only the members' long-term friendship and common passion, but also to more than 60-year-old electric locomotive familiarly called Bobina, which the Tatrans saved from scrapping. It is an electric locomotive of series 140 with the serial number 062. It is one of the one hundred manufactured by Škoda Plzeň 62 years ago and one of the four rescued in Slovakia.

The idea of establishing the Tatran Railway Club resulted from the effort to supplement the railway history of legendary steam and motor locomotives with a legend in electric traction, which Bobina undoubtedly is. And by doing so, the members of the club want to pay homage to the Tatras railway and the Štrba ramp as the cradle of electric traction in Czechoslovakia. In the short term, they plan to use the locomotive to carry tourist and historical seasonal trains in the region under the Tatras. And their dream is to create a shortened retro version of the express train Tatran later. Until then, however, there is still a long way to go, although in March Bobina was ready for transport to the depot in Spišská Nová Ves. - **We are expecting Bobina to arrive at our depot very soon, so**

**that we and our supporters and colleagues can "get it back on its feet". We have planned replacement of wheel-set treads and other work,** - explains Miroslav Kolárcik, the head of the depot in Spišská Nová Ves, with regard to the planned repair of 62-year-old Bobina.

Dana SCHWARTZOVÁ

### From the history of the locomotive

Bobina, which is owned by the Tatran Railway Club, has the serial number 062 and comes from the fifth production series. It was taken over from the manufacturing plant on February 28, 1958. On March 17, 1958 it was delivered to the Žilina depot, where it served most of its lifetime. Exactly until July 23, 1991. Then it was redeployed from Žilina to the depot in Čierne nad Tisou, where it was used for local carriage on the eastern Slovakia tracks and as a bank engine assisting the heavy express train Dukla. In 2006, it was sold as an unnecessary vehicle to the private Czech freight carrier ODOS, where (mostly in northern Moravia) it was operated until 2018. In autumn 2019 it was bought by the Tatran Railway Club and the engine got back to Slovakia.

# Štyridsaťročná jubilantka v staronovom šate



V rušňom depe Spišská Nová Ves vznikla myšlenka retro náteru rušňa 131 a to z dôvodu výnimočnej udalosti, ktorou je oslava 40 rokov prevádzky elektrických rušňov tohto radu s pôvodným označením E 479.1001 až E 479.1100. Viac o začiatkoch a prevádzke dvojčiek na Slovensku sa dozviete v pripravovanej knihe a na oslavách spojených s retrojazdou na trati Spišská Nová Ves - Východná a späť.

O realizácii nápadu retrónáteru jednej z dvojčiek sa rozhodlo ešte v lani, kedy bolo HDV 131.001/002 odstavené na hlavnú opravu. Na rušni sa

postupne natreli odporúčané strechy, zberačové strechy, zberače, podvozky a samotná skriňa rušňa. Zároveň sa v spolupráci so spoločnosťou Chemolak Smolenice podarilo namieať pôvodné odťiene podľa normy ČSN. Oprášili sa pôvodné popisy, technické tabuľky a jednotlivé detaily, aby náter čo najautenticejšie odzrkadľoval stav spred 40 rokov. ZSSK CARGO má v súčasnosti v prevádzke 48 kusov tohto rušňa, ktorých domovskou stanicou a sídlom je už 40 rokov Spišská Nová Ves.

## A takto to začalo...

Závod Elektrické lokomotívy koncernového podniku

Škoda Plzeň vyrobil v rokoch 1980 a 1982 elektrické rušne s pôvodným označením E479.1001 – E479.1100. Ich dodávka bola realizovaná v dvoch častiach. Prvá v roku 1980 s výrobnými číslami 7376 – 7435 zahrňovala 60 rušňov, druhá v roku 1982 s výrobnými číslami 7665 – 7704 ďalších 40 rušňov. Vyrobené boli na základe objednávky ČSD a cena rušňa bola 6 697 000 Kčs. Konceptne sú rušne dvojdielne a každý diel má samostatné inventárne číslo. Preprava zo Škody Plzeň sa realizovala po dvoch dvojdielnych rušňoch zaradených vo vlaku, sprevádzaných rušnovodičmi z RD Spišská Nová Ves.

## Forty-year old jubilant in old-new clothes

*At the depot Spišská Nová Ves, they came up with the idea of retro-painting the 131-series locomotive on the occasion of celebrating 40 years of operation of electric locomotives of this series, originally bearing the designation E 479.1001 to E 479.1100. You can find more about the beginnings and operation of twins in Slovakia in the upcoming book and during the celebrations associated with a retro journey on the railway section Spišská Nová Ves - Východná and back.*

*The decision to materialise this idea was made last year, when the twin-unit locomotive 131.001/002 was put out of service due to an overhaul. This is where the retro edition project started. They gradually painted the resistor and pantograph roofs, the pantographs, the bogies and the body of the locomotive itself. At the same time, in cooperation with the company Chemolak Smolenice, the original colour shades were blended according to the ČSN standard. The original descriptions, technical charts and individual details were brushed up to reflect the condition as was 40 years ago as authentically as possible. ZSSK CARGO currently operates 48 pieces of this locomotive, whose home station and depot has been Spišská Nová Ves for 40 years.*

### **And that's how it began ...**

*Between 1980 and 1982 the Elektrické lokomotívy works of the Škoda*

*Plzeň conglomerate manufactured electric locomotives with the original designation E479.1001 – E479.1100. They were supplied in two deliveries. The former was made in 1980 and included 60 locomotives with serial numbers 7376 - 7435, while the latter took place in 1982 and included another 40 locomotives with serial numbers 7665 - 7704. They were manufactured on the basis of an order from ČSD (the Czechoslovak Railways) and the price per locomotive was CZK 6,697,000. Conceptually, they were designed as twin-unit locomotives, each unit having a separate inventory number. The transport from Škoda Plzeň was carried out using two twin-unit locomotives forming a train accompanied by drivers of the locomotive depot Spišská Nová Ves. The course of the transport of the locomotive E 479.1011 + 1012 was disrupted when it was violently damaged at the Krasíkov station by derailing the freight train carrying the locomotive. The damaged locomotive was transported to the Česká Třebová depot, where it was taken over by the Škoda service and sent back to the Škoda Plzeň production plant, where it was repaired in January 1982. After arriving at the depot, the locomotives were revived by Škoda Plzeň service staff and then underwent technical and safety tests on the route section Michalany – Slovenské Nové Mesto, where they reached a speed of 150km/h, and on the route section Poprad-Tatry – Svit, where they were travelling at a speed of 135 km/h.*

Priebeh prepravy bol narušený pri preprave rušňa E 479.1011 + 1012, kde došlo k násilnému poškodeniu v stanici Krasíkov vykoľajením nákladného vlaku s prepravovaným rušňom. Poškodený rušeň bol dopravený do depa Česká Třebová, odkiaľ ho prevzala servisná služba Škoda späť do výrobného závodu v Plzni, kde bol v januári 1982 opravený. Rušne po príchode do RD v Spišskej Novej Vsi boli oživované pracovníkmi servisu Škoda Plzeň a následne sa vykonali technicko-bezpečnostné skúšky v úseku Michaľany – Slovenské Nové Mesto, kde rušne dosiahli rýchlosť 150 km/h a v úseku Poprad - Tatry – Svit dosahovali rýchlosť 135 km/h.

Dodávkou týchto rušňov s ohľadom na ich dĺžku (35 metrov) bolo nutné v depách Spišská Nová Ves, Žilina, Košice a Čierna nad Tisou, kde sa vykonáva údržba, prispôsobiť a vybudovať dlhšie prehliadkové kanály a montážne lávky. Rušňový a dielenský personál napriek počiatočným problémom si v krátkom čase osvojil a obľúbil tieto rušne. Rušne počas svojej 40-ročnej prevádzky boli zmodernizované a sú dodnes obľúbené medzi rušňovodičmi u nás, v Česku, aj Poľsku.

#### Technické údaje HDV 131

Výrobca - Škoda Plzeň  
Rok výroby - 1980-1982  
Usporiadanie náprav - BóBó  
Rozchod - 1435 mm  
Napájacia sústava - 3 kV js  
Dĺžka cez nárazníky - 17 270 mm  
Vzdialenosť otočných čapov podvozkov - 8 170 mm  
Rázvor podvozka - 3 200 mm  
Rázvor celkový - 11 370 mm

#### Stručný popis rušňa 131

Rušeň je koncepcne riešený ako dvojdielny. V železničnom slangu sa pre tento rad rušňa používa označenie dvojička. Každý diel rušňa má jedno stanovište rušňovodiča, ktoré je umiestnené nad predným čelníkom, na opačnom konci dielu sú čelné dvere a prechodový mostík s gumenými tesniacimi mechanmi. Obidva diely sú spojené skrutkovkou, prepojené sú vzduchovými hadicami, ovládacími káblami viacčlenného riadenia.

#### V jednoduchosti je krása

Známa veta, ktorú uplatnil pri návrhu vzhľadu dvojičky aj dizajnér tohto rušňa. Bol ním priemyselný dizajnér Škodovky Jaroslav Srb. Pri vývoji a konštrukcii rušňa E479.1 sa konštrukčne a prevádzkovo vychádzalo z overených komponentov použitých pri rušni E469.5 (125). Použil sa nový tvar skrine, ktorá je vyrobená z ocelového plechu a má signované bočné steny. Čelo je z pohľadu aerodynamiky vyrobené tvarem typu NEFUK. Rušeň má deformáčny výmenný čelník, ktorý chráni hlavný rám pri čelnom náraze. Pevnostne je skriňa s rámom navrhnutá tak, aby v prípade vykoľajenia jedného podvozku bolo možné naklojať rušeň zdvíhaním za čelník rámu skrine. Podvozky sú modernejšej konštrukcie s povieleným priečnikom s pevne uloženými trakčnými motormi v rámre podvozku a prevodovkou s prevodovým pomerom 1: 2,703. Konštrukčne sú to už rušne II. generácie a mali to byť posledné rušne s odporovou reguláciou, ďalej už Škodovka chcela vyrábať rušne len s pulznou reguláciou. Ale skutočnosť bola iná, Škodovka vyrobila pre prevádzku aj v roku 1991 dvojsystémový rušeň.

(sch)

Foto: Jaroslav HOLIGA a Daniel ČOBEJ



After the delivery of these locomotives, and given the locomotive length (35m), it was necessary to adapt and build longer inspection channels and footbridges at the depots in Spišská Nová Ves, Žilina, Košice and Čierna nad Tisou, where maintenance was carried out. Despite the initial problems, the locomotive workshop staff learnt how to use, and got to like, these locomotives in a short time. Since the time they were put into service 40 years ago, the locomotives have been modernised and are still popular among drivers in our country, in Poland and the Czech Republic.

#### 131-series locomotive technical data

Manufacturer - Škoda Plzeň  
Year of manufacture - 1980-1982  
Axe arrangement - Bo-Bo  
Gauge - 1,435 mm  
Power supply - 3 kV DC  
Length over buffers - 17,270 mm  
Distance of bogie pivots - 8,170 mm  
Bogie wheelbase - 3,200 mm  
Total wheelbase - 11,370 mm

#### Brief description of the 131-series locomotive

The locomotive is conceptually designed as a twin-unit vehicle. In the railway slang this series of locomotives is still called "Twins". Each unit of the locomotive has a driver's cabin located above the front headstock; on the opposite end of the unit there is a front door, a gangway

with rubber sealing bags. Both parts are connected by a screw coupler, connected by air hoses and multi-member control cables.

#### Beauty in simplicity

A well-known phrase which was also used by the designer designing the look of the twins. It was Škoda works industrial designer Jaroslav Srb. The construction and operation design of the E479.1 series locomotive was based on the time-proven components used in the construction of the E469.5 series locomotive (125).

A new body was used which is made of sheet steel and its side walls are marked. From the aerodynamics point of view, the forehead is a of NEFUK type shape. The locomotive has a deformable replaceable headstock which protects the main frame in a head-on collision. In terms of rigidity, the body frame is designed so that in the case of derailment of one bogie, the locomotive can be put on the rails by lifting the headstock of the body frame.

The bogies are of a more modern design with a transom with fixed traction motors in the bogie frame and a gearbox with a gear ratio of 1:2,703.

From the viewpoint of their construction, these are locomotives of the second generation and should have been be the last ones with resistance control as Škoda planned to manufacture locomotives with pulse control only. But the reality was different; Škoda produced an operable double-system locomotive also in 1991.

(sch)

Photo: Jaroslav HOLIGA and Daniel ČOBEJ



# Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.

## Kontakty/Contacts

### ŠPEDIČNÉ A ZAHRANIČNÉ FIRMY/ FORWARDERS AND FOREIGN UNDERTAKINGS

**Jozef CENKÝ**  
tel.: +421 55 229 5501  
mobil: +421 903 550 737  
e-mail: cenky.jozef@zscargo.sk

**Dana HUDÁKOVÁ**  
tel.: +421 55 229 5551  
mobil: +421 911 761 009  
e-mail: hudakova.dana@zscargo.sk

**Marek KALIVODA**  
tel.: +421 55 229 5689  
mobil: +421 903 821 092  
e-mail: kalivoda.marek@zscargo.sk

**Marek KRAJNÁK**  
tel.: +421 55 229 5451  
mobil: +421 911 690 457  
e-mail: krajnak.marek@zscargo.sk

### REGIÓN/REGION KOŠICE

**Renáta IHNÁTOVÁ**  
tel.: +421 55 229 5510  
mobil: +421 903 721 626  
e-mail: ihnatova.renata@zscargo.sk

**Radoslav LACKO**  
tel.: +421 55 229 5539  
mobil: +421 903 523 810  
e-mail: lacko.radoslav@zscargo.sk

### REGIÓN/REGION ZVOLEN

**Alena VENDERLOVÁ**  
tel.: +421 45 229 4271  
mobil: +421 903 722 115  
e-mail: venderlova.alena@zscargo.sk

### REGIÓN/REGION ŽILINA

**Peter KOSTKA**  
tel.: +421 41 229 2241  
mobil: +421 903 438 481  
e-mail: kostka.peter@zscargo.sk

### REGIÓN/REGION BRATISLAVA

**Richard KRIŠPINSKÝ**  
tel.: +421 2 2029 7394  
mobil: +421 0903 513 109  
e-mail: krispinsky.richard@zscargo.sk

### INTERMODÁLNA PREPRAVA/ INTERMODAL TRANSPORT

**Mário HANTÁK**  
tel.: +421 2 2029 7535  
mobil: +421 903 290 065  
e-mail: hantak.mario@zscargo.sk

### AUTOMOTIVE A ZAHRANIČNÉ FIRMY/ AUTOMOTIVE AND FOREIGN UNDERTAKINGS

**Marcel MINICH**  
tel.: +421 55 229 5450  
mobil: +421 903 721 636  
e-mail: minich.marcel@zscargo.sk

**Mikuláš SABO**  
tel.: +421 55 229 5459  
mobil: +421 903 644 072  
e-mail: sabo.mikulas@zscargo.sk

### PREPRAVA MIMORIADNYCH ZÁSIELOK/EXCEPTIONAL TRANSPORT

**Matúš KANDRÍK**  
tel.: +421 55 229 5371  
mobil: +421 911 876 421  
e-mail: kandrik.matus@zscargo.sk

### ZÁKAZNÍCKY SERVIS/ CUSTOMER SERVICE

tel.: +421 55 229 5513  
+421 55 229 5519  
e-mail: infoservis@zscargo.sk

### ÚSEK SLUŽIEB ŽELEZNIČNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL/ ROLLING STOCK SERVICES DIVISION

**Miloš SABO**  
tel.: +421 2 2029 7503  
mobil: +421 902 990 709  
e-mail: sabo.milos@zscargo.sk

**ECM**  
**Subjekt zodpovedný za údržbu/**  
**Entity in Charge of Maintenance**  
e-mail: ECM.Wagon@zscargo.sk

### ZASTÚPENIE V ZAHRANIČÍ/ REPRESENTATION ABROAD

**Generálne zastupiteľstvo na Ukrajine/**  
**General Representation in Ukraine**

**Jozef VIRBA**  
Gogola 1, 290 604 Lvov/ Lviv, Ukraine  
tel.: +380 32297 1198  
fax: +380 32297 1198  
mobil: +380 954 786 565  
e-mail: gzcargo.lviv@gmail.com

**WWW.ZSCARGO.SK**