

BUSINESS



*Modernizácia prekladísk s využitím **eurofondov**
Modernisation of the transshipment yards using the EU funds*

***Obchodovanie** v neistých podmienkach
Doing business in uncertain conditions*

***Nákladná doprava** na severe Slovenska
Freight transport in northern Slovakia*

Vážení obchodní partneri,

v ostatných mimoriadne náročných rokoch, keď sa všetci musíme pasovať s rastom nákladov vplyvom vysokej inflácie, neistoty vývoja cien energií a v neposlednej miere s nedostatkom odborne kvalifikovaných zamestnancov, prichádzajú výzvy a zároveň príležitosti. Podniky, ktoré svojou činnosťou nepriaznivo ovplyvňujú životné prostredie, sa musia vyrovnávať s tlakom na elimináciu týchto negatívnych záťaží, prípadne nakupovať stále drahšie emisné povolenky, pretože kvalita prostredia sa týka nás všetkých. Práve súčasnosť je výzvou pre EÚ a jej členské štáty, aby svojou dopravnou politikou vytvorili také prostredie na prepravnom trhu, ktoré bude motivovať prepravcov k využívaniu ekologických druhov dopravy. A železničná doprava k nim nesporne patrí.

Ciele dopravnej politiky EÚ v tejto oblasti sú odvážne. Biela kniha – Doprava 2050 deklaruje do roku 2030 previesť 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 kilometrov na iné druhy dopravy, napríklad na železničnú alebo vodnú a do roku 2050 by mal tento presun predstavovať viac ako 50 %. Aj Slovenská republika prijala zásady štátnej dopravnej politiky, ktoré by v prípade plnej aplikácie určite pomohli naplňať uvedené ciele. Mám na mysli najmä vytvorenie harmonizovaných podmienok podnikania pre jednotlivé druhy dopravy a internalizáciu externých nákladov. Som presvedčený, že pri zrovnoprávnení podmienok podnikania, či už len v oblasti spoplatnenia používania dopravnej infraštruktúry alebo pri uplatňovaní zásady, že vyvolané náklady znáša ich pôvodca, by sa železničná nákladná preprava stala opäť zákazníkmi preferovanou. Aby k tomu mohlo prísť, železniční dopravcovia potrebujú podporu z externého prostredia minimálne vo forme stabilných cien trakčnej elektrickej energie, čiastočne aj nafty, a dostatočne včas zverejnený a predvídateľný systém spoplatnenia železničnej infraštruktúry. Inak vám nedokážeme ponúknuť stabilné ceny za prepravu a budeme musieť zotrvať pri vynútenom spôsobe časovo obme-



dzenej kontraktácie obchodných prípadov, ktorá nie je žiaduca ani pre jednu zmluvnú stranu.

Zákazníci však od nás očakávajú aj poskytovanie služieb, ktorých skvalitňovanie je v našich vlastných rukách. Preto sa snažíme okrem iného postupne obnovovať a modernizovať park nákladných vozňov a rušňov. Zabezpečenie nových vozňov, klasických ale

aj modulárnych, je pre nás na jednej strane príležitosťou posunúť sa vpred smerom k modernejším a efektívnejším spôsobom realizácie prepráv, na druhej strane technologickou a obchodnou výzvou, a to nielen pri prepravách, ktoré v súčasnosti ZSSK CARGO realizuje, ale aj pri hľadaní a zabezpečení nových obchodných prípadov. Tiež pokračujeme v digitalizácii obchodných procesov, čo už dnes prináša nielen skvalitnenie činností vo vnútri spoločnosti, ale aj benefit pre zákazníkov vo forme zrýchlenia procesu poskytovania cien. Bezpapierová forma si nachádza uplatnenie v čoraz širšej oblasti vzájomnej komunikácie.

Vážení obchodní partneri, želim nám všetkým nielen po obchodnej stránke úspešný rok a teším sa na dobrú spoluprácu.

Miroslav LUPTÁK
Riaditeľ úseku obchodu

Dear business partners,

in the past extremely challenging years, when we all have had to tackle rising costs due to high inflation, the uncertainty of the development of energy prices and, last but not least, the lack of professionally qualified employees, there have also been challenges and opportunities coming at the same time. Enterprises whose business has an adverse impact on the environment have to cope with the pressure to eliminate these negative burdens or purchase more and more expensive emission allowances because the quality of the environment concerns us all. The present is a challenge for the EU and its member states to implement their transport policies to create an environment on the transport market that will motivate carriers to use environment-friendly modes of transport. And rail freight undoubtedly belongs to them.

The goals of EU transport policy in this area are challenging. The White Paper - Transport 2050 states that 30% of road freight over 300 km should shift to other modes such as rail or waterborne transport by 2030, and more than 50% by 2050. The Slovak Republic has also adopted the principles of the state transport policy, which, if fully implemented, would certainly help to meet the said goals. I have in mind in particular the creation of harmonised business conditions for individual modes of transport and the internalisation of external costs. I believe that if business conditions are equalised, whether as to charges for the use of infrastructure or as to applying the principle that the incurred costs should be borne by their originator, rail freight would once again become a preferred mode of transport for customers. In

order for this to happen, railway carriers need support from the external environment, at least in the form of stable prices of traction electricity and partly also of diesel, and a railway infrastructure charging system that is published in a sufficiently timely and predictable manner. Otherwise, we will not be able to offer you stable transport prices and will have to stay with the forced method of time-limited contracting of business cases, which is not desirable for either party.

However, customers also expect us to provide services the improvement of which is in our own hands. That is why, among other things, we are trying to gradually renew and modernise the fleets of wagons and locomotives. The provision of new wagons, classic as well as modular, is on the one hand an opportunity for us to move forward towards a more modern and efficient way of carrying out shipments, on the other hand a technological and commercial challenge not only for the shipments currently carried out by ZSSK CARGO, but also in finding and securing new business cases. We are also continuing the digitalisation of business processes, which already brings not only an improvement in the quality of activities within the company, but also a benefit for customers in the form of speeding up the prices provision process. The paperless form finds application in an increasingly wide area of mutual communication.

Dear business partners, I wish all of us a successful year from not only a business perspective, and I look forward to our good cooperation.

Miroslav LUPTÁK
Trade Division Director

Najdôležitejšie je, aby sme udržali a posilnili kľúčové rameno východ – západ	4
The most important for us is to maintain and strengthen the key east-west transport route	5
Obchodovanie v neistých podmienkach sme zvládli	6
We managed doing business in uncertain conditions	7
Robíme maximum, aby obchody išli hladko	8
We do our best to make business run smoothly	9
Drevo je typickým tovarom pri jednotlivých vozňových zásielkach	10
Wood is a typical commodity for single wagonload shipments	11
Z trosky – cement, z cementu – diaľnice	12
From slag – cement, from cement – motorway	13
Modernizácia prekladísk s využitím eurofondov	14
Modernisation of the transshipment yards using the EU funds	15
Neustále zvyšujeme pozornosť na zákazníka	16
We constantly focus attention on the customer	17
Vyššia efektivita a kvalita práce sú pre nás prvoradé	18
Greater work efficiency and quality are of paramount importance to us	19
Nákladná doprava na severe Slovenska	20
Freight transport in northern Slovakia	22
Kvalita opráv brzdových zariadení potvrdená	24
The quality of brake equipment repairs certified	25
Skúšanie vinutých a listových pružín už aj v Štúrove	26
Coil and leaf springs already tested in Štúrovo	27

Najdôležitejšie je, aby sme udržali a posilnili **klúčové rameno východ – západ**

V sektore železničnej nákladnej dopravy a prepravy dochádza v posledných rokoch k viacerým zmenám. S vojnou na Ukrajine sa významne zmenili prepravné toky i skladba prepravovaných komodít. Dôležité je tiež reagovať na vývoj technológií a potrebu modernizácie parku rušňov a vozňov či prekládkových kapacít. V neposlednom rade silnie na liberalizovanom trhu tlak súkromných i štátnych dopravcov, ktorí sa snažia využiť svoje konkurenčné výhody a rozširovať svoje portfólio prepráv. Ako je na výzvy pripravená Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, sme sa opýtali jej predsedu predstavenstva a generálneho riaditeľa Jaroslava Danišku.

Ako dopadol rok 2023 z hľadiska objemov prepráv i celkového hospodárenia pre ZSSK CARGO? Možno s výsledkami vyjadriť spokojnosť?

Z hľadiska celkového hospodárenia možno vyjadriť spokojnosť. Spoločnosť ukončila rok s miernym ziskom, výrazne lepšie ako predpokladal podnikateľský plán. Nemalý podiel na tomto výsledku malo premietnutie nákladov cien energií do cien prepráv v rozumnej miere, to znamená s prihliadnutím na zmeny cien v priebehu roka ako aj skutočnosť, že v prvom polroku sa darilo novým prepravám pre hutnícky priemysel. Netreba zabudnúť ani na výsledky dcérskych spoločností, ktorých dividendy prispeli k dosiahnutiu hospodárskeho výsledku.

Pokles prepráv na železnici nielen na Slovensku, ale aj v okolitých krajinách nás privádza k otázke, či bude treba niečo meniť v nastavení vzťahu štátu a železnice. Aké sú očakávania akcionára spoločnosti? Ktoré budú hlavné oblasti, na ktoré upriamite pozornosť?

Podiel železničnej nákladnej dopravy na celkovej nákladnej doprave nerastie, naopak stagnuje. Uvedomuje si to aj akcionár, ktorý nám poskytuje zvýšenú podporu pri iniciatívach týkajúcich sa rozvoja prekládísk v Čiernej nad Tisou, obnove vozňového a rušňového parku, rekvalifikácii a nábore zamestnancov pre kľúčové profesie. V tejto súvislosti pripravujeme projekty, ktorých zámerom je získať spolufinancovanie z prostriedkov EÚ. Dôležitým krokom k posúdeniu systémovej podpory železničnej nákladnej dopravy bude schválenie schémy štátnej pomoci pre jednotlivé vozňové zásielky. Mala by sa vypracovať v priebehu roka tak, aby mohla byť následne predložená na schválenie Európskej komisii po vzore krajín, ktoré takúto podporu už majú.

Budete pokračovať v investíciách do rušňov a vozňov?

Čo sa týka obnovy vozňového a rušňového parku, ako som spomínal, pripravujeme schémy, ktoré by umožnili kofinancovanie z európskych zdrojov. Naším cieľom je postupne nahrádzať a zvyšovať podiel modulárnych riešení vo vozňovom parku pri súčasnej optimalizácii jeho veľkosti a zvýšenia efektívnosti jeho využitia. Čo sa týka rušňového parku, plánujeme pokračovať v obnove a navýšení počtu nových viacsystémových lokomotív v desiatkach kusov v horizonte do piatich rokov.

Aj s ďalšou digitalizáciou obchodu a prevádzky má ZSSK CARGO veľké plány. Kam sa chcete v tomto smere posunúť počas roka?

Digitalizáciu sa snažíme zavádzať do čoraz väčšieho okruhu obchodných i prevádzkových procesov, čo už dnes prináša ovocie jednak pre zamest-



nancov spoločnosti, jednak pre zákazníkov. Ide napríklad o procesy kontraktácie obchodných prípadov, aplikáciu Android pre podporu vykonania a zaevidovania úplnej skúšky brzdy, systém na presné umiestnenie intermodálnych prepravných jednotiek v skladovacom priestore obvodu Terminálu kombinovanej dopravy Dobrá a podobne. Plánujeme pokračovať v širšej digitalizácii prevádzkových činností a v rámci toho vyvíjať aplikácie pre elektronickú komunikáciu v oblasti vlečkovej agendy, aplikácie pre riadenie prednostných zásielok a rezervácie miesta v manipulačnom vlaku.

Podiel vnútroštátnych preprav dlhodobo klesá na úkor preprav, ktoré začínajú či končia na Slovensku. Tu sa teda žiada posilnenie pozície v zahraničí, tak ako to robia zahraniční dopravcovia na našom trhu. Plánujete ponúknuť zákazníkovi prepravu aj v susedných krajinách vlastnými prostriedkami?

Naša spoločnosť je aktívna v niekoľkých susedných krajinách prostredníctvom dcérskych spoločností. V Poľsku prostredníctvom Inter Cargo – v prvej desiatke dopravcov, v Českej republike prostredníctvom Lokorail, dokonca v prvej päťke dopravcov. Naše lokomotívy sú súčasťou preprav do Nemecka, krajín Beneluxu, Francúzska, Talianska a Maďarska.

V dohľadnom čase by sme chceli mať aj majetkovú účasť v dopravcovi v Maďarsku, aby sme posilnili prepravné ramená na juh a Balkán. Najdôležitejšie zo všetkého je, aby sme udržali a posilnili kľúčové rameno východ – západ s využitím Východoslovenských prekladísk. Pretože toto je smerovanie, ktoré viaže najviac výrobného a ľudského potenciálu spoločnosti. O to viac, že vojna na Ukrajine skôr či neskôr skončí a povojnová obnova bude vyžadovať, aby sme boli na túto situáciu pripravení.

**Ďakujem za rozhovor.
Ladislav JANDOŠEK**

The most important for us is to maintain and strengthen the key east-west transport route

The rail freight sector has seen a number of changes in recent years. The war in Ukraine has caused transport flows and the composition of transported commodities to change significantly. It is also important to respond to the development of technologies and the need to modernise the fleets of locomotives and wagons as well as the transshipment capacities. Last but not least, the pressure of private and state carriers, which are trying to use their competitive advantages and expand their transport portfolio, is intensifying in the liberalised market. We have asked the Chairman of the Board and CEO Jaroslav Daniška how Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. is prepared for challenges.

How did the year 2023 turn out in terms of transport volumes and overall management for ZSSK CARGO? Can you express satisfaction with the results?

From the point of view of overall management, satisfaction can be expressed. The company ended the year with a slight profit, significantly better than the business plan predicted. A significant contribution to this result was the reasonable reflection of energy costs in transport prices, i.e. taking into account price changes during the year as well as the fact that new shipments for the metallurgical industry were successful in the first half of the year. Neither should we forget the results of the subsidiaries whose dividends contributed to the achieved profits.

The decline in volumes of goods transported by rail not only in Slovakia, but also in the neighbouring countries, leads us to the question of whether something will need to be changed in the setting of the relationship between the state and railways. What are the expectations of the shareholder of the company? What will be the main areas you will focus on?

The share of rail freight in total freight transport is not growing, on the contrary, it is stagnating. Being also aware of this, the shareholder provides us with increased support for initiatives related to the development of the transshipment yards in Čierna nad Tisou, the renewal of the fleets of wagons and locomotives, the retraining and recruitment of employees for key professions. In this respect, we are preparing projects whose aim is to obtain co-financing from EU funds. An important step towards the assessment of systematic support for rail freight transport will be the approval of a state aid scheme for single wagon load shipments. It should be developed during the year in such a way that it can be subsequently submitted for approval to the European Commission following the example of countries that already have such support.

Will you continue to invest in locomotives and wagons?

Regarding the renewal of the fleets of wagons and locomotives, as I have mentioned, we are preparing schemes that would enable co-financing from European funds. Our goal is to gradually replace and increase the share of modular solutions in the wagon fleet while simultaneously optimising its size and increasing the efficiency of its use. As for the locomotive fleet, we plan to continue renewing and increasing the number of new multi-system locomotives by tens of units within the next five years.

ZSSK CARGO also has big plans for the further digitisation of trade and operations. Where do you want to move in this direction this year?

We are trying to introduce digitisation into an increasingly large range of business and operational processes, which already benefits both the company's employees and its customers. These are, for example, the processes of contracting business cases, an Android application to support the performance and recording of a complete brake test, a system for the exact location of intermodal transport units in the storage area of the perimeter of the Combined Transport Terminal Dobrá, and the like. We plan to continue with the wider digitisation of operational activities and, as part of this, to develop applications for electronic communication regarding sidings agenda, applications for managing priority shipments and reserving space in a handling train.

The share of domestic transport has been decreasing for a long time at the expense of shipments that start or end in Slovakia. Here, therefore, it is requested to strengthen the position abroad, as foreign carriers do in our market. Are you planning to offer the customer transport also in the neighbouring countries with your own rolling stock?

Our company is active in several neighbouring countries through its subsidiaries. In Poland through Inter Cargo – being among the top ten carriers, in the Czech Republic through LOKORAIL, even among the top five carriers. Our locomotives are part of transports to Germany, the Benelux countries, France, Italy, and Hungary. In near future, we would also like to have an ownership interest in a carrier in Hungary to strengthen the transport routes to the south and the Balkans. The most important for us is to maintain and strengthen the key east-west transport route using the East Slovak Transshipment Yards. Because this is the direction that binds the most production and human potential of the company. Especially when realising that the war in Ukraine will end sooner or later and the post-war reconstruction will require us to be prepared for this situation.

**Thank you for the interview.
Ladislav JANDOŠEK**

Obchodovanie v neistých podmienkach sme zvládli

Rok 2023 bol pre ZSSK CARGO turbulentný. Pri nastavovaní obchodnej politiky musela spoločnosť čeliť bezprecedentným nárastom nákladov. Správca infraštruktúry začal nakupovať a následne dopravcom predávať trakčnú elektrickú energiu na spotovej báze, vývoj ceny nafty bol nepredpokladateľný, nebolo jasné, či bude zavedený nový regulačný rámec spolplatenia dopravnej cesty, znížené úhrady za použitie dopravnej cesty boli platné len do konca marca, na čo boli predĺžené len o ďalší mesiac a až následne do konca roka. Ako hovorí riaditeľ sekcie predaja Marek CHACHALÁK, práve preto pristúpila firma k neštandardným krokom. Prakticky zrušila viacročné kontrakty a aplikovala obchodné dohody na kvartálnej báze. Tento rok je už situácia našťastie predvídateľnejšia.



Riaditeľ sekcie predaja Marek Chachalák.
Marek Chachalák, Sales Section Director

Manažéri sekcie predaja priznávajú, že taký náročný rok a obchodovanie v neistých podmienkach ako vlni ešte nemali. Keď boli presvedčení, že situácia už nemôže byť komplikovanejšia, prišiel druhý polrok a prepád výkonov. - **Nastali problémy v oceliarskom sektore, jeden z našich top zákazníkov - český hutnícky podnik sa dostal do ťažkostí. Vysoká inflácia a rast nákladov sa preniesli do zníženia spotreby a následne výroby a teda aj do dopytu po prepravných službách. Z nehutníckych komodít sa to dotklo najviac preprav dreva, či už v dovoze pre drevospracujúci priemysel alebo vo vývoze guľatiny,** - hodnotí minulý rok M. Chachalák.

Posilnenie kapacít smerom na Ukrajinu

Medziročný výpadok v komodite drevo predstavoval okolo 680 tisíc ton. Prepravy v komodite chémiá klesli o viac ako 500 tisíc ton, čo bolo spôsobené jednak zastavením významných preprav z Ruska, ale aj stratou preprav zo slovenských podnikov chemického priemyslu. S poklesom objemov preprav železnej rudy ide ruka v ruke aj následný pokles dolomitov a ďalších vstupných surovín pre hutníkov. A logicky aj samotnej produkcie.

- **Našťastie sa nám podarilo podchytiť prepravy agroproduktov, či už v priamom tranzite po normálnom rozchode alebo s prekládkou. Po normálnom rozchode na Ukrajinu sme posilnili prevádzkové kapacity natoľko, že v súčasnosti nemáme problém odovzdať na Ukrajinské železnice viac ako 50 vlakov mesačne.**

Smerom na Ukrajinu sme rozbehli prepravy automotive, chémie, nafty, trosky, kovov, ale aj uhlia, - pomenúva M. Chachalák pozitívne minulého roku.

Vysoké požiadavky na prepravy agroproduktov

V opačnom smere, teda z východu na západ výrazne vzrástli prepravy agroproduktov. V dôsledku obmedzených možností preprav obilnín z ukrajinských prístavov do celého sveta po mori vznikol veľký tlak na maximalizáciu týchto preprav po železnici. Pre ZSSK CARGO išlo najmä o prepravy kukurice, sóje a obilnín v smere východ - západ. Za týmto účelom spolupracuje ZSSK CARGO s ministerstvom dopravy pri napínaní cieľov liniek solidarity (Solidarity Lanes). - **Na zvládnutie vysokých požiadaviek na prepravu bolo potrebné investovať do nových prekládkových kapacít, novinkou je certifikovaná možnosť prečerpania jedlých olejov, no žiaduce by boli aj investície do nových obilninových vozňov, prípadne platformami s kontajnermi na obilniny alebo viacúčelové kontajnery, ktoré by bolo možné využiť aj na iné prepravy, resp. spätné vyťaženie na Ukrajinu, napríklad aj pri očakávanej obnove krajiny po ukončení vojny,** - hovorí o investičných nárokoch spojených s prepravami agroproduktov riaditeľ sekcie predaja.

Nezabúda dodať, že pri týchto komoditách je nutná garancia minimálneho objemu, nakoľko nejde o malé finančné prostriedky. Námorná doprava, pokiaľ jej realizácia bude možná, je vždy preferovaná. Kapacita prekládky obilia v TKD Dobrá sa v spolupráci so spoločným podnikom BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA v roku 2023 navýšila na 55 tisíc ton mesačne. Pre porovnanie - v roku 2021 vstúpilo po železnici so ZSSK CARGO na Slovensko v smere z Ukrajiny 69 tisíc ton agroproduktov, v roku 2022 to už bolo 708 tisíc ton a v roku 2023 viac ako 800 tisíc ton.

Stabilnejší výhľad

Rok 2024 vníma spoločnosť už pozitívnejšie. Čiastočne sa stabilizovali náklady na energiu, aj keď veľký otáznik visí nad vývojom ceny nafty. Silová zložka trakčnej elektrickej energie stále kopíruje spotovú cenu na burze, hoci celková cena energie už nezaznamenáva také výkyvy, ako tomu bolo začiatkom roka 2023. - **Napriek stále pretrvávajúcej neistote sa nám podarilo zakontrahovať a realizovať nové prepravy napríklad vo vývoze dreva, železného šrotu, opätovne sme získali prepravy petrochémiie, navýšili sme vnútroštátne prepravy trosky na výrobu cementu a aj samotné vývozy cementov. A čo som osobitne rád, vďaka akvizícnej činnosti, uvoľneným kapacitám vozňov a podpore nákladov v zahraničí, sa nám podarilo naštartovať tranzitné prepravy, ktoré sme v ostatných rokoch strácali,** - prezentuje úspechy M. Chachalák.

Keďže ZSSK CARGO v minulom roku obstarala 300 Innovozňov na prepravu rudy, má v súčasnosti dostatok vysokostenných vozňov na iné prepravy.

V maximálnej miere podporuje prepravy s nákladkou v zahraničí. Dokáže promptne reagovať na požiadavky zákazníkov, pripraviť im podmienky na mieru pre konkrétny obchodný prípad vrátane poskytnutia komplexných služieb, vozňov, rušňov a zabezpečenia prepravy na zahraničných úsekoch.

Ladislav JANDOŠEK
Ilustračné foto: Peti GECSE

We managed doing business in uncertain conditions

2023 was a turbulent year for ZSSK CARGO. When setting the business policy for 2023, the company had to face an unprecedented increase in costs. The infrastructure manager began to purchase, and subsequently sell to carriers, traction electricity on a spot basis, the development of diesel prices was unpredictable, it was not clear whether a new regulatory framework would be introduced for rail infrastructure charges, reduced charges for the use of rail infrastructure were valid only until the end of March, and then extended only for another month and subsequently until the end of the year. As said by Marek CHACHALÁK, the Sales Section Director, this is precisely why the company took non-standard steps. It practically cancelled multi-year contracts and applied business agreements on a quarterly basis. Fortunately, the situation is more predictable this year.

The managers of the Sales Section admit that they have never had such a difficult year and doing business in uncertain conditions as last year. When they were convinced that the situation couldn't be more complicated, the second half of the year came with a decline in transport volumes. - **There were problems in the steel sector, one of our top customers - a Czech metallurgical company - got into difficulties. High inflation and cost growth caused a decrease in consumption and, consequently, production and thus also in the demand for transport services. Of non-metallurgical commodities, the transport of timber was affected most significantly, whether in the import for the wood processing industry or in the export of logs,** - Mr. Chachalák assesses the last year.

Strengthening of capacities in the direction of Ukraine

The year-on-year decline in the commodity of timber was around 680,000 tonnes. Shipments of chemicals dropped by more than 500,000 tonnes, which was caused both by the stoppage of important shipments from Russia, but also by the loss of shipments from Slovak chemical plants. The decrease in iron ore transport volumes goes hand in hand with the subsequent decrease in dolomites and other input raw

materials for metallurgists. And logically also in the production itself.

- **Fortunately, we managed to gain orders for the transport of agricultural products, either in direct transit on standard gauge tracks or with transshipment. We have strengthened the operational capacities on the standard gauge railway line to Ukraine to such an extent that we are currently able to hand over more than 50 trains a month to Ukrainian Railways. We started the transport of automotive products, chemicals, diesel, slag, metals, but also coal to Ukraine,** - Mr. Chachalák mentions the positives of the previous year.

High demands for the transport of agricultural products

In the opposite direction, i.e. from east to west, the transport of agricultural products increased significantly. Due to the limited possibilities of transporting grain from Ukrainian ports to the whole world by sea, there was a great pressure to maximise these shipments by rail. For ZSSK CARGO, it was mainly the transport of maize, soybeans and cereals in the east-west direction. For this purpose, ZSSK CARGO cooperates with the Ministry of Transport in fulfilling the goals of the Solidarity Lanes. - **In order to cope with the high demands for transport, it was necessary to invest in new transshipment capacities, the new thing is a certified facility for pumping edible oils, but it would also be desirable to invest in new grain wagons, or platforms with grain containers or multi-purpose containers which could also be used for other shipments or on the return way to Ukraine, for example, also in the expected restoration of the country after the end of the war,** - the director of the sales section talks about the investment requirements associated with the transport of agricultural products.

He does not forget to add that a minimum volume guarantee is required for these commodities, as not small funds are concerned. Sea transport, as long as it is possible, is always preferred. In cooperation with the joint venture BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, the grain transshipment capacity at CTT Dobrá was increased to 55,000 tonnes per month in 2023. For comparison – in 2021, 69,000 tonnes of agricultural products entered Slovakia by rail with ZSSK CARGO from Ukraine, in 2022 it was already 708,000 tonnes, and in 2023 more than 800,000 tonnes.

More stable prospects

The company views the year 2024 more positively. Energy costs have partially stabilised, although a big question mark hangs over the development of diesel prices. The power component of traction electricity still copies the spot prices on the stock exchange, although the total energy price no longer experiences such fluctuations as it did at the beginning of 2023. - **Despite the ongoing uncertainty, we managed to contract and carry out new shipments, for example in the export of timber and iron scrap, we regained the transport of petrochemicals and increased the domestic transport of slag for the production of cement and the exports of cement themselves. And what I am particularly happy about is that thanks to the acquisition activities, free wagon capacities and the support for loading operations abroad, we have managed to start transit transport, which we have been losing in recent years,** - Mr. Chachalák presents the achievements.

Ladislav JANDOŠEK
Photo: Peti GECSE



Robíme maximum, aby obchody išli hladko

Sekcia podpory predaja a marketingu spadá pod úsek obchodu. Organizácia je rozdelená do dvoch oddelení, ktoré sa dajú vyčítať už z jej názvu. Oddelenie podpory predaja je prvým oddelením a druhým je marketing. Zastrešujú pomerne rozsiahlu agendu, ktorú sa pokúsime zhrnúť v rozhovore s riaditeľkou sekcie Veronikou Hagarovou.

Aké sú hlavné úlohy sekcie podpory predaja a marketingu, ktorú riadite od 1. januára 2024?

Našou hlavnou úlohou je poskytovať podporu kolegom z úseku obchodu a manažmentu tak, aby činnosti spojené s obchodovaním a predajom prebiehali hladko a aby mali vždy relevantné a komplexné informácie a dáta pre svoje rozhodnutia. Je to samozrejme veľmi zjednodušené a naozaj stručne povedané.

Tak si to rozmeňme na drobné. Čím sa zaoberajú jednotlivé oddelenia? Začneme prvým menovaným. Čo spadá do pôsobnosti podpory predaja v rámci hlavnej činnosti?

Tarifa pre prepravu vozňových zásielok (TR1) ako základný cenový nástroj pre obchodovanie, prepravný poriadok alebo vo všeobecnosti obchodné podmienky jednotlivých zmlúv, ktoré našich partnerov informujú o spôsobe poskytovania výkonov ZSSK CARGO a ich právach a povinnostiach, to všetko je u nás a tvorí to rozsiahlu agendu oddelenia podpory predaja. Tu vytvárame normatívne rámce pre predaj služieb, ktoré musia byť v súlade so zákonmi a medzinárodnými predpismi a zároveň zohľadňujú požiadavky a potreby našich zákazníkov a samozrejme možnosti a záujmy firmy.

Interné smernice a predpisy v gescii našej sekcie sa premietajú do celého obchodného procesu vrátane tvorby vzorov zmlúv a dohôd. Život samozrejme prináša aj množstvo neštandardných a individuálnych požiadaviek a potrieb a v takých prípadoch hľadáme zmluvné riešenia šité na mieru v medziach legislatívy a relevantných predpisov.

Podieľame sa na tvorbe medzinárodných pravidiel, či už gestorsky v rámci medzinárodných organizácií alebo v zastúpení Slovenskej republiky v poverení ministerstva dopravy. Vďaka týmto fóram dokážeme tlmočiť požiadavky a postrehy našich partnerov aj v zahraničí.

Významnú úlohu plníme aj pri samotnej finalizácii obchodných prípadov dojednaných obchodnými manažermi sekcie predaja. Zabezpečujeme ich pretavenie do „fyzických“ zmlúv a dohôd a ďalšie systémové spracovanie pre správnu fakturáciu. Niektoré typy zmlúv, zmluvy k doplnkovým činnostiam uzatvárame aj priamo na sekcii a podieľame sa aj na uzatváraní zmlúv s ostatnými dopravcami.

Ako vidieť, je toho naozaj neúrekom, čo beží takpovediac na pozadí obchodu. Ale predsa ešte jedna vec na záver, a to je monitoring spokojnosti zákazníkov. Na oddelení podpory predaja sa pravidelne monitoruje a vyhodnocuje spokojnosť zákazníkov. Spätná väzba je pre nás naozaj dôležitá a konštruktívna kritika nás posúva vpred. Aj preto sme vždy vďační za spätnú väzbu. Určite by sme privítali, keby si všetky oslovené subjekty na naše dotazníky a telefonáty našli čas.

Požiadavky trhu má pod palcom ďalšie oddelenie, ktorým je marketing. Aká je v spoločnosti ich najdôležitejšia úloha?

Činnosť oddelenia marketingu sa sústreďuje najmä okolo tvorby a vyhodnocovania marketingového plánu, ktorého rozhodujúcou časťou je stanovenie plánu objemu prepravy, prepravného výkonu a tržieb z prepravy. Vychádzajúc z aktuálneho i očakávaného vývoja na prepravnom

trhu a z informácií od našich zákazníkov a obchodných partnerov vzniká plán, ktorý nielenže definuje výkonové a finančné ciele ZSSK CARGO, ale zásadne ovplyvňuje aj nastavenie kapacít vozňov, rušňov a podobne.

Je preto veľmi dôležité, aby nám partneri poskytovali čo možno najpresnejšie informácie tak, aby sme dokázali reflektovať ich reálne potreby. Jednotlivé ukazovatele marketingového plánu sú „rozbité“ až na úroveň konkrétnych komodít a prepravných relácií a sú sústavne monitorované. Oddelenie marketingu pravidelne vytvára rôzne reporty a zostavy, ktoré pomáhajú manažmentu pružne reagovať na zmeny a prijímať potrebné opatrenia.

V neposlednom rade sa podieľame na činnostiach súvisiacich s prípravou a stanovením obchodnej a cenovej politiky, keď spoločne s podporou predaja a prierezovo aj s ostatnými útvarmi na základe vývoja vstupných nákladov, inflácie atď., určujeme podmienky obchodovania a systém ponukových a realizačných cien na nasledujúci obchodný rok. Realizačné ceny sa prejavujú jednak v TR1 ako aj v konkrétnych zmluvách vrátane časti vlečkovej agendy. Ak je v TR1 uvedená formulka - na základe osobitnej kalkulácie, takmer na 100 percent ju vykoná oddelenie marketingu.

Sekciu podpory predaja a marketingu vediete od začiatku roka, nie ste však v obchode žiadnym nováčikom. Plánujete niečo zmeniť? A čo vaše vízie do ďalšieho obdobia?

Prebrala som dobre zabehnutú sekciu s tímom skúsených profesionálov. Mojou jedinou úlohou v rámci manažmentu sekcie je tak túto úroveň udržať aj do budúcnosti. No a vízia? V súčasnosti sa vo firme realizujú alebo rozbiehajú viaceré projekty, ktoré priamo súvisia s obchodnými procesmi a ich zefektívnením a zatraktívením. Našou úlohou je v rámci možností a skúseností prispieť k ich úspešnej realizácii.

Čomu sa z pozície šéfky sekcie venujete okrem štandardnej agendy?

Vo firme sa začíname viac proaktívne pozeráť smerom na možnosti získať európske zdroje spolufinancovania rôznych investičných projektov a zámierov. Je to pomerne rozsiahla a zložitá agenda, ktorú rozpracúva prierezovo viaceré organizačné útvary, okrem iných aj naša sekcia. Máme jasné predstavy a priority, uvidíme, v akom rozsahu sa nám ich podarí pretaviť do reality.

Vlani uspela ZSSK CARGO v dvoch žiadostiach o nenávratný finančný príspevok z programu na prepájanie Európy CEF. Priblížte nám projekt, na ktorom pracujete.

Mňa osobne sa týka projekt modernizácie terminálu kombinovanej dopravy Dobrá. Aktuálne realizujeme jeho prvú, takzvanú prípravnú



fázu. Spolu s operátorom terminálu BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA postupne vybavíme TKD Dobrá ekologickým elektrickým prekladačom a moderným terminálovým operačným systémom. A zároveň vypracujeme štúdie, ktoré budú predpokladom pre ťažiskovú, teda druhú - stavebnú fázu projektu. Termíny sú šibeničné a žiadosť o grant pre druhú fázu je potrebné podať už v januári 2025 a samotný projekt sfinalizovať

do konca roka 2028. Spolufinancovanie zo strany EÚ v tomto prípade predstavuje až 85 percent oprávnených nákladov, takže určite urobíme maximum preto, aby sme si tieto zdroje nenechali ujsť.

**Ďakujem za rozhovor.
Dana SCHWARTZOVÁ**

We do our best to make business run smoothly

The Sales Support and Marketing Section falls under the Trade Division. Organisationally, it is divided into two departments, which can already be derived from its name. One is the Sales Support Unit, and the other is the Marketing Unit. They cover a rather extensive agenda, which we will try to summarise in an interview with Veronika Hagarová, the director of the section.

What are the main tasks of the Sales Support and Marketing Section, which you have been managing since 1 January 2024?

Our main task is to provide support to colleagues from the Trade Division and the management so that activities related to trading and sales run smoothly and that they always have relevant and comprehensive information and data for their decisions. This is, of course, put very simply and really succinctly.

So let's go into more detail. What do the individual units do? Let's start with the first one. What is the scope of sales support within the main activity?

The tariff for the carriage of wagon loads (TR1) as a basic pricing tool for trading, the rail freight regulations or, in general, the terms and conditions of individual contracts, which inform our partners about the way ZSSK CARGO provides services and their rights and obligations, all of this is with us and forms an extensive agenda of the Sales Support Unit.

Here we create normative frameworks for the sale of services which must be in accordance with laws and international regulations and, at the same time, take into account the requirements and needs of our customers and, of course, the possibilities and interests of the company. Internal directives and regulations under the responsibility of our section are reflected in the entire business process, including the drawing up of contract and agreement templates. Of course, life also brings a number of non-standard and individual requirements and needs, and in such cases we look for tailor-made contractual solutions within the limits of legislation and relevant regulations.

We participate in the drafting of international rules, either as a sponsor within international organisations or as a representative of the Slovak Republic on behalf of the Ministry of Transport. Thanks to these forums, we are able to interpret the requirements and observations of our partners abroad.

We also play an important role in the actual finalisation of business cases negotiated by the business managers of the Sales Section. We ensure their incorporation into "physical" contracts and agreements and further system processing for correct invoicing.

Another department - the Marketing Unit - is responsible for market requirements. What is their most important role in the company?

The activities of the Marketing Unit are aimed mainly at the creation and evaluation of a marketing plan, the decisive part of which is setting the transport volume plan, transport performance and revenues.

Based on current and expected developments in the transport market and information from our customers and business partners, a plan is created that not only defines the performance and financial goals of ZSSK CARGO, but also fundamentally affects the setting of wagon and locomotive capacities, etc.

It is therefore vital that partners provide us with the most accurate information so that we can reflect their real needs. The individual indicators of the marketing plan are "broken down" to the level of specific commodities and transport routes and are continuously monitored. The Marketing Unit regularly writes up various reports and summaries that help the management flexibly react to changes and take the necessary measures.

Last but not least, we participate in activities related to the preparation and setting of business and pricing policies, when together with the Sales Support Unit and cross-sectionally with other units, based on the development of input costs, inflation, etc., we determine the trading conditions and the system of prices offered and actual prices for transport services for the next business year. Actual transport service prices are reflected in both TR1 and specific contracts, including part of the sidings agenda. If TR1 contains the formula - based on a special calculation, it will almost surely be made by the Marketing Unit.

As the head of the section, what do you do besides the standard agenda?

In the company, we are starting to look more proactively towards the possibilities of obtaining European funds for co-financing various investment projects and plans. It is a relatively extensive and complex agenda, which is being dealt with cross-sectionally by several organisational units, including our section. We have clear visions and priorities and we'll see to what extent we will manage to turn them into reality.

Last year, ZSSK CARGO succeeded in getting two applications granted for a non-refundable financial contribution from the CEF program. Tell us more about the project you are working on.

I am personally involved in the project of modernisation of the Combined Transport Terminal Dobrá. We are currently implementing its first, so-called preparatory phase. In cooperation with the terminal operator BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, we will gradually equip CTT Dobrá with an ecological electric loader and a modern terminal operating system. And at the same time, we will prepare studies that are inevitable for the main phase, i.e. the second - construction phase of the project. The deadlines are tight and a grant application for the second phase must be submitted not later than January 2025 and the project itself finalised by the end of 2028. Co-financing from the EU in this case represents up to 85 per cent of the eligible costs, so we will certainly do our best not to miss out on these funds.

**Thank you for the interview.
Dana SCHWARTZOVÁ**

Drevo je typickým tovarom pri jednotlivých vozňových zásielkach

Preprava dreva za rok 2023 v ZSSK CARGO tvorila takmer 10 percent zo všetkých jednotlivých vozňových zásielok (JVZ). Je prítom známe, že táto komodita patrí dlhodobu v systéme JVZ k silne zastúpeným. Železnici sa zatiaľ darí tieto prepravy napriek vysokým nákladom udržať. Aj vďaka ponúkaným službám pri prepravách dreva v jednotlivých vozňoch a následnej tvorbe zberných vlakov, ktoré tovar dovezu k zákazníkom.

Ako drevo tradične prepravované po železnici si väčšina z nás predstaví rovnomerne narezanú a úhladne naskladanú guľatinu na plošinových vozňoch s klanicami. Prípadne rezivo – hranoly a dosky, ktoré sa ale objavuje skôr sporadicky. Pod komoditu drevo však patrí aj papier, buničina, štiepka, výrobky a obaly z papiera a podobne. To všetko sa ráta do štatistík, keď porovnávame objemy preprav jednotlivých komoditných skupín. No aby sme neprišli o tú našu tradičnú predstavu o dreve na železnici, treba povedať, že naozaj rozhodujúci objem jeho prepravy tvorí práve guľatina.

Pristavme sa pri výkonoch. ZSSK CARGO v roku 2023 prepravila asi 1,3 milióna ton dreva. **- Pokiaľ nás zaujímajú dlhodobšie trendy, objemy prepraveného dreva sa od roku 2019 držali na úrovni okolo dvoch miliónov ton. Rok 2023 však bol poznačený krízou v spotrebe i výrobe, vysokou infláciou a rastom cien energií,** - podotýka vedúci komoditnej skupiny drevo, stavebniny Jozef Cenký zo sekcie predaja.

Výsledok súbehu týchto faktorov je všeobecne známy. Mnoho podnikov obmedzilo svoju výrobu, keďže sa predražila a nemohli nájsť odbyt pre svoje produkty. Ani drevospracujúci priemysel sa nevyhol poklesom produkcie, tak ako mnohé iné odvetvia.

Medzi najsilnejšie prepravné prúdy aktuálne patrí zvoz dreva do Liskovej z jednotlivých staníc v rámci Slovenska. Významným prúdom môžeme nazvať aj vývoz dreva z oblastí Orava, Turiec do Rumunska. **- Zákazníkom ponúkame možnosť nakládky dreva vo viacerých staniach na Orave alebo v oblasti Turca a následne z týchto oblastí poskladáme kompletný ucelený vlak pre nasledujúceho dopravcu,** - opisuje technológiu vozby dreva do zahraničia J. Cenký.

Podobne to, samozrejme, funguje aj vo vnútroštátnej preprave alebo dovoze pre slovenský drevospracujúci priemysel. Vo vhodných staniach sa zhromažďujú jednotlivé vozňové zásielky a z nich sa zostavujú súpravy, ktoré pokračujú k prijímateľovi ako ucelený vlak.

Výhodou takýchto zberných vlakov pre konečného zákazníka je, že mu ZSSK CARGO zhromaždí do uceleného vlaku vozne od viacerých dodávateľov a tie mu dopraví do cieľovej stanice. **- Napríklad pre nášho významného zákazníka Mondi takýmito stanicami sú Košice, Zvolen a Bratislava východ. Do týchto staníc postupne prichádzajú JVZ z rôznych miest v oblasti a odtiaľ ako ucelené vlaky ich prepravíme do Liskovej,** - pridáva ďalší príklad spolupráce so zákazníkom J. Cenký.



Dve spriahnuté laminátky - elektrické rušne striedavej trakcie radu 240 s vysokostennými vozňami na prepravu dreva, zachytené neďaleko Levíc na pravidelnom nákladnom vlaku zo Zvolena do Bratislavy. Foto: Filip DEVOŠA.

Two coupled laminate locomotives of 240 series alternating traction electric locomotives with high-sided wagons for transporting timber, captured near Levice on a regular freight train from Zvolen to Bratislava. Photo: Filip DEVOŠA.

Ďalšou možnosťou je využitie takzvaného medziskladu, teda, že sa v stanici zhromažďuje drevo z určitého atrakčného obvodu dovezené nákladnými autami. Spolupráca so zákazníkmi na zásielkach s drevom je jednou z možností, ako zachovať systém jednotlivých vozňových zásielok. Podpora JVZ je v dopravnej politike štátu potrebná, nakoľko železničná doprava zohráva nezastupiteľnú úlohu v dopravnej obsluhu a aj v oblasti životného prostredia. **- Ak by sme sa nesnažili udržať jednotlivky, množstvo tovaru, ktoré by sa objavilo v cestnej doprave, by zanechalo doslova katastrofálne následky,** - pripomína vedúci komoditnej skupiny drevo, stavebniny Jozef Cenký.

Ladislav JANDOŠEK



Wood is a typical commodity for single wagonload shipments



ZSSK CARGO timber transport in 2023 accounted for almost 10 per cent of all single wagonload (SWL) shipments. At the same time, it is known that this commodity has long had a large share in the SWL system. So far, the railway has managed to maintain these shipments despite the high costs. Also thanks to the services offered in the carriage of timber in single wagons and the subsequent formation of timber collecting trains that deliver the goods to customers.

As timber traditionally transported by rail, most of us imagine evenly cut

and neatly stacked logs on platform wagons with stanchions. Or timber such as prisms and planks, which appear rather sporadically. However, the timber commodity also includes paper, pulp, wood chips, paper products and packaging, and the like. This all is included in the statistics when we compare the transport volumes of individual commodity groups. But in order not to lose our traditional image of timber transported by rail, it must be said that the really decisive volume of its transport is made up of logs.

Let's have a look at transport volumes. ZSSK CARGO transported about 1.3 million tonnes of timber in 2023. - **When focusing on longer-term trends, the volumes of transported timber have**

remained at a level of roughly two million tonnes since 2019. However, the year 2023 was affected by a crisis in consumption and production, high inflation and the growth of energy prices, - says the head of the timber and building materials commodity group Jozef Cenký, of the Sales Section.

The synergic effect of these factors is widely known. Many businesses reduced their production as it became more expensive, and they could not find a market for their products. Even the wood processing industry did not avoid the drop in production, like many other industries.

Among the strongest transport flows currently is the collection of timber to Lisková from individual stations within Slovakia. Called a significant flow of transport can also be the export of timber from the regions of Orava and Turiec to Romania. - **We offer our customers the possibility of loading timber at several stations in the regions of Orava and Turiec, and then from these areas we form a complete block train for the next carrier,** - Mr. Cenký describes the technology of transporting timber abroad.

Of course, it works similarly in domestic transport or import for the Slovak wood processing industry. Single wagonload shipments are collected at appropriate stations and assembled into train sets that are then headed to the consignee as a block train.

The advantage of such collection trains for the end customer is that ZSSK CARGO collects wagons from several suppliers into a block train and delivers them to the destination station. - **For example, for our important customer Mondi, such stations are Košice, Zvolen and Bratislava východ. SWL shipments gradually arrive at these stations from various locations in the area and from there we transport them as block trains to Lisková,** - Mr. Cenký adds another example of cooperation with a customer.

Another option is the use of the so-called intermediate storage facility, i.e. timber transported by trucks from a certain attraction circuit is gathered at the station. Cooperation with customers in timber shipments is one of the ways to maintain the single wagonload system.

SWL support is of the essence in the state transport policy as rail freight plays an irreplaceable role in transport services and also in the area of environment protection. - **Unless striving to maintain single wagonload shipments, the amount of goods that would appear on roads would have literally catastrophic consequences,** - reminds Jozef Cenký, the head of the timber and building materials commodity group.

Ladislav JANDOŠEK

Jednotlivky odľahčujú dopravu o stovky kamiónov

Bohaté listnaté lesy severne od Zlatých Moraviec dodávajú hlavnú záťaž pre miestne manipulačné vlaky. Tie zbierajú skupiny vozňov a jednotlivky, odľahčujú tak dopravu na miestnych cestách o stovky kamiónov ročne, ktoré vďaka tomu neprechádzajú cez jednotlivé obce.

Tak ako sa o to pričínal aj manipulačný vlak Zlaté Moravce - Nové Zámky, v čele s rušňom 736 010, zachytený po prechode cez stanicu Vráble. V ZSSK CARGO rušne radu 736 môžeme stále stretnúť v službe takmer po celom strednom a južnom Slovensku.

(lc)

Foto: Jaromír NOVOTA

Single wagonload shipments lighten traffic by hundreds of trucks

The rich broad-leaved forests north of Zlaté Moravce supply the main load for the local handling trains. They are collected by groups of wagons and single wagonload shipments, lightening traffic on local roads by hundreds of trucks a year which thus do not pass through individual villages.

Just as did the handling train Zlaté Moravce - Nové Zámky, pulled by a 736 010-series locomotive captured after passing through the Vráble station. At ZSSK CARGO, 736-series locomotives can still be found in service almost throughout central and southern Slovakia.

(lc)

Photo: Jaromír NOVOTA

Z trosky – cement, z cementu – diaľnice



Slovensko, krajina bohatá na zásoby vápenca, sa môže hrdiť viacerými veľkými cementárňami, do ktorých sa suroviny a z nich potom hotové výrobky vozia ekologicky – po železnici.

Poloha cementární na Slovensku je daná predovšetkým rozmiestnením nerastných zdrojov, lokáciou ťažby vápenca. To umožňuje, aby hlavná surovina bola dostupná hneď v mieste výroby. No aj na vzdialenosti len 40 kilometrov dokáže ZSSK CARGO pomôcť s ekologickou prepravou vápenného kameniva, ako je tomu napríklad na Gemeri.

Cenná druhotná surovina

Okrem vápenca je však jednou zo základných surovín pri výrobe cementu aj troska. Tá vzniká ako odpad pri výrobe železa a to práve vďaka vápencu, ktorý sa do tavenia primiešava. Kým horúce železo je u hutníkov „chcené“, troska je pre nich v podstate odpadom. Cementárne v Rohožníku na Záhorí, aj v Hornom Srní a Ladcoch na Považí však využívajú trosku z košických oceliarní ako cennú prísadu pri výrobe svojho finálneho produktu.

Cementárne v Rohožníku sa zásobuje troskou približne štyrikrát týždenne. Jeden vlak odvieze 1500 ton tejto suroviny. Do čela vlakov sa stavajú rušne radu 131 (dvojičky) a následne 240 (laminátky), či 363 (esá), alebo moderné a výkonné Vectrony radu 383, ktoré vďaka svojej sile a schopnosti jazdiť pod rôznymi napäťovými systémami zvládnu celú trasu bez preprahu. Vlak sa po príchode do stanice Zohor rozdelí na dve časti. Tu sa totiž končí hlavná elektrifikovaná trať a začína sa regionálna jednokoľajná trať na Záhorí. Za pomoci modernizovaných rušňov radu 742.6 privezie ZSSK CARGO vlak až do cieľovej stanice Rohožník.

Do cementárne v Hornom Srní tiež jazdia modernizované EffiShuntery na „posledných kilometroch“ neelektrifikovanej trate. V Ladcoch sú vlaky vedené elektrickým rušňom až do cieľovej stanice. Cementárne na Považí začali v poslednom období vozitť trosku nielen z Košíc: po zazmluvnení odberu trosky z Ukrajiny sa surovina v Čiernej nad Tisou prekladá zo širokorozchodných vozňov do vozňov ZSSK CARGO typu Falls s normálnym rozchodom.

Cement na stavbu

jadrovej elektrárne. Cement vyrobený v Rohožníku sa vo veľkej miere využíva na stavebnú činnosť v Maďarsku. A aj pri týchto prepravách cementu je aktívna ZSSK CARGO. V poslednom období sa začal cement z Rohožníka využívať na stavbu jadrovej elektrárne v meste Paks. Z Rohožníka aktuálne vozi ZSSK CARGO až sedem vlakov týždenne. Od apríla 2024 by mala preprava stúpnuť na deväť vlakov týždenne.

Pre veľký dopyt začal na maďarský trh prúdiť cement aj z Horného Srnia a z Ladiec, k čomu sa v prevažnej miere využívajú esá, rušne radu 363, ktoré sú schopné prejsť celý úsek na oboch napäťových systémoch bez preprahu. Cement z Horného Srnia má stavebné uplatnenie aj na domácej pôde. Stavebné firmy ho využívajú na stavbu rýchlostnej cesty R2 okolo Kriváňa.

Hoci je výroba železa aj cementu jedným z najväčších producentov emisií CO₂, je takmer nemožné znížiť tieto dopady bez obrovských investícií. Podniky v týchto odvetviach však robia všetko, čo je v ich možnostiach, aby boli aktívne všade tam, kde majú možnosť zredukovať svoju ekologickú stopu. A takouto možnosťou je jednoznačne využívanie železnice.

Sezónnosť pri prepravách stavebnín

Na záver už len skonštatujeme, že aktuálne prepravy trosky z U. S. Steel Košice do cementárne v Rohožníku patria medzi najsilnejšie prúdy v komodite stavebniny. Ak sa pozrieme na štatistiku, v tejto komodite ZSSK CARGO v roku 2022 previezla 2,8 milióna ton, v roku 2023 to bolo o niečo menej - 2,5 milióna ton. Platí to, čo aj pri iných komoditách, celý rok 2023 bol poznačený vysokou infláciou, nestabilnou cenou elektrickej energie, obmedzovaním výroby. Z tohto pohľadu je pokles výkonov v spomínanej komodite obhájiteľný. V stavebninách sa silne prejavuje sezónnosť preprav, napríklad pri preprave cementu hlavná sezóna trvá od apríla do októbra.

Lubomír ČECH

Ilustračné foto: Matej PLEŠKO a Štefan KOVÁČIK

From slag – cement, from cement – motorway

Slovakia, a country rich in limestone deposits, can be proud of several large cement plants to which raw materials, and from which then finished products, are transported ecologically - by rail.

The location of cement plants in Slovakia is determined primarily by the distribution of mineral resources and the location of limestone mining sites. This allows the main raw material to be available directly at the place of production. But even at distances of only 40 kilometres, ZSSK CARGO can help with the ecological transport of limestone aggregate, as is the case in the Gemer location, for example.

Valuable secondary raw material

In addition to limestone, slag is also one of the basic raw materials in the production of cement. It is generated as waste in the production of iron, thanks to the limestone being added during the smelting process. While hot iron is “wanted” by metallurgists, slag is essentially waste for them. The cement plants in Rohožník in the region of Záhorie, as well as in Horné Srnie and Ladce in the region of Považie, however, use slag from the Košice steel plant as a valuable ingredient in the production of their final product.

The cement plant in Rohožník is supplied with slag approximately four times a week. One train can carry 1,500 tonnes of this raw material. Positioned at the head of trains are locomotives of the 131 series (twins) and then the 240 series (laminates) or the 363 series (aces), or the modern and powerful 383-series Vectrons, which, thanks to their power and ability to drive under different voltage systems, can handle the entire route without changing the locomotive. Upon arrival at the Zohor station, the train is split into two parts. This is where the main electrified line ends and the regional single-track line in the Záhorie region begins. With the help of modernised locomotives of the 742.6 series, ZSSK CARGO brings the train to the destination station Rohožník.

Modernised EffiShunters also drive to the cement plant in Horné Srnie on the “last kilometres” of the non-electrified line. In Ladce, trains are pulled by electric locomotives to the destination station. The cement plants in the region of Považie have recently started to transport slag not only from Košice: after contracting the supplies of slag from Ukraine, the raw material is transhipped from broad-gauge wagons to standard-gauge ZSSK CARGO Falls type wagons.

Cement for the construction of nuclear power plant

Cement produced in Rohožník is widely used for building works in Hungary. And ZSSK CARGO is engaged in these cement shipments, too. Recently, cement from Rohožník has been used for the construction of a nuclear power plant in the town of Paks. ZSSK CARGO currently runs a total of seven trains a week from Rohožník. From April 2024, the transport should increase to nine trains a week.

Due to great demand, cement has also begun to flow to the Hungarian market from Horné Srnie and Ladce, for which purpose the Aces - locomotives of the 363 series - are used to a large extent, which are able to travel the entire route using both voltage systems without having to change the locomotive. Cement from Horné Srnie is also used in the domestic construction industry. Construction companies use it in building works on the R2 expressway around Kriváň.

Although the production of iron and cement is one of the largest producers of CO2 emissions, it is almost impossible to reduce these impacts without huge investments. However, businesses in these industries are doing everything they can to be active wherever they have the opportunity to reduce their ecological footprint. And such an opportunity is unequivocally the use of the railway.

Seasonality in transport of building materials

In conclusion, let's just state that the current shipments of slag from U.S. Steel Košice to the cement plant in Rohožník is one of the strongest transport flows in the commodity of building materials. If we look at the statistics, in this commodity ZSSK CARGO transported 2.8 million tonnes in 2022, in 2023 it was slightly less - 2.5 million tonnes. The same applies to other commodities, the whole year 2023 was marked by high inflation, unstable electricity prices and production restrictions. From this point of view, the decline in transport volumes in the mentioned commodity is defensible. In the commodity of building materials, the seasonality of transport is strongly felt, for example, the main season for cement shipments lasts from April to October.

Lubomír ČECH

Illustration photo: Matej PLEŠKO and Štefan KOVÁČIK



Modernizácia prekladísk s využitím eurofondov

Ministerstvo dopravy sa snaží o rozšírenie možností čerpania európskych zdrojov z nástroja CEF na významnú modernizáciu, zvýšenie kapacít a diverzifikáciu činností v termináli kombinovanej dopravy Dobrá a prekladiska v Čiernej nad Tisou. Rezort chce aj takto naplňať záväzky o spolupráci, na ktorej sa dohodli vlády Slovenskej republiky a Ukrajiny. Zástupcovia Európskej komisie navštívili v druhej polovici apríla Čiernu nad Tisou s cieľom prediskutovať technickú a finančnú stránku novej podpory budúcich projektov.

Podľa štátnej tajomníčky ministerstva dopravy SR Denisy Žilákovéj prekladiská v Dobrej a Čiernej nad Tisou považujú obe vlády za kľúčové, najmä čo sa týka pomoci Ukrajine v obrane proti ruskej agresii, a taktiež aj následne v povojnovej obnove. Preto zástupcovia Európskej komisie zavítali na východ Slovenska, aby si pozreli možnosti investícií, ktoré môžu byť potenciálne financované z Nástroja na prepájanie Európy CEF.

Príamo na mieste si delegácia EK mohla pozrieť príklady investičných možností do zvýšenia kapacít na prekládku tovaru z vagónov zo širokorozchodnej trate na štandardnú európsku. ZSSK CARGO a BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA predviedli prekládku viacerých druhov tovarov, od tabuľových plechov, zvitkov plechov, obilí, paletizovaného tovaru, až po železnú rudu. V TKD Dobrá boli pristavené plošinové vozne s rôznymi typmi nadstavieb na prepravu spomínaných komodít, ale aj na prepravu cementu v cisternách či dreva na nadstavbách s klanicami. Spoločnosti chceli takto demonštrovať aktuálny trend modularity v preprave tovarov na železnici, ktorý reprezentujú univerzálne plošinové platformy s rôznymi typmi nadstavieb pre širokú škálu tovarov.

Účelom návštevy zástupcov EK bolo dozvedieť sa priamo na mieste o projektoch rozvoja terminálu v Dobrej a prekladiská v Čiernej nad Tisou. ZSSK CARGO potrebuje okrem zlepšenia samotnej prekládky aj rozšíriť skladovacie kapacity na hranici s Ukrajinou, prispôbiť a obnoviť vozový park a zmodernizovať celú infraštruktúru tak, aby bolo možné flexibilne prepravovať väčšie objemy tovarov.

- **Ak sa nám podarí tieto modernizačné investície v horizonte niekoľkých rokov zrealizovať, stane sa z juhovýchodu Slovenska najväčší suchozemský prístav medzi východom a západom nielen pre tradičné tovarové toky, ale aj pre nové komodity**, - vyhlásil predseda predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK CARGO Jaroslav Daniška. Ako ďalej poznamenal, spoločnosť sa chce dostať na úplne novú úroveň. Konkrétne chce zlepšiť možnosti čo sa týka prekládky obilí, a tým aj uľahčiť jeho transport z Ukrajiny. No nemalo by ísť len o obilie. - **Očakávame, že po vojne nastane silný tlak na reverzný tok, Ukrajina bude potrebovať obnoviť krajinu a infraštruktúru, obnoviť ekonomiku i bývanie pre ľudí. Hovoríme o širokom spektre tovarov, ktorých prepravu predpokladáme. To si bude vyžadovať nové technológie, novú techniku na prekládku a takisto obnovu vozového parku**, - priblížil J. Daniška. Zdôraznil, že spoločnosť potrebuje získať podporu od EK a následne uspieť vo výzvach. Prvé investície by sa v prípade úspechu mohli uskutočniť už začiatkom budúceho roka.

ZSSK CARGO pozorne sleduje vývoj na trhu v súvislosti s vojnou na Ukrajine a viaceré rozbiehajúce sa projekty, ktoré majú podporiť výmenu tovarov s naším východným susedom. Niektoré z nich však



ZSSK CARGO demonštrovala výhody investícií do špeciálnych výmenných nadstavieb na univerzálnych plošinových vozňoch pri prekládke zvitkov plechov.

ZSSK CARGO demonstrated the benefits of investing in special swap bodies on universal platform wagons for the transshipment of sheet metal coils.



V TKD Dobrá boli predstavené viaceré typy špecializovaných nadstavieb na prepravu rôznych tovarov. Tieto vymeniteľné kontajnery sa uplatňujú v prepravách čoraz častejšie.

Several types of specialised bodies for transporting various goods were presented at the Dobrá Combined Transport Terminal. These swap bodies are used more and more often in transport.



Početnú delegáciu zástupcov Európskej komisie sprevádzali 22. apríla v Dobrej a Čiernej nad Tisou štátna tajomníčka ministerstva dopravy Denisa Žiláková a generálny riaditeľ ZSSK CARGO Jaroslav Daniška.

A large delegation of representatives of the European Commission was accompanied on 22 April in Dobrá and Čierna nad Tisou by State Secretary of the Ministry of Transport Denisa Žiláková and ZSSK CARGO CEO Jaroslav Daniška.

treba považovať za rizikové ako napríklad výstavbu trate štandardného rozchodu na Ukrajine z Čopu do Užhorodu a ďalej do Lvova. O to viac sa preto firma musí snažiť o rozvoj vlastných kapacít a zaujímať sa o možnosti prípadnej spolupráce a zapojenia sa do projektov aj súkromného sektora, z ktorých by mohla profitovať. Zástupca generálneho riaditeľa komisariátu pre mobilitu a dopravu

(DG MOVE) Herald Ruijters v Čiernej nad Tisou zdôraznil, že EK sa zaujíma o to, čo sa deje na hraniciach s Ukrajinou. Označil za dôležité, že Slovensko i okolité štáty pomáhajú Ukrajine, ktorá bola napadnutá Ruskom. Komisia verí v potrebu dopravných projektov pre budúcnosť, pre spojenie medzi Ukrajinou a Európskou úniou.

(lj)

Modernisation of the transshipment yards using the EU funds

The Ministry of Transport is trying to expand the possibilities of drawing EU funds from the CEF (Connecting Europe Facility) for significant modernisation, capacity increase and diversification of activities in the Dobrá Combined Transport Terminal (CTT) and the Čierna nad Tisou transshipment centre. Also in this way, the ministry wants to fulfil the cooperation obligations agreed upon by the governments of the Slovak Republic and Ukraine. In the second half of April, representatives of the European Commission visited Čierna nad Tisou to discuss the technical and financial aspects of possible support for future projects.

According to State Secretary of the Ministry of Transport of the Slovak Republic Denisa Žiláková, the transshipment yards in Dobrá and Čierna nad Tisou are considered by both governments to be crucial, especially with regard to helping Ukraine defend against Russian aggression, and also subsequently in post-war reconstruction. Therefore, representatives of the European Commission visited the east of Slovakia to look at investment opportunities that can potentially be financed from the CEF.

Right on the spot, the EC delegation could see potential investment opportunities for increasing the capacities of transshipment of goods from broad-gauge wagons to standard European gauge wagons. ZSSK CARGO and BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA demonstrated the transshipment of several types of goods including sheet metal, metal coils, grain, palletised goods, and iron ore. At the Dobrá CTT, platform wagons with various types of bodies were positioned for the transport of the mentioned commodities, but also for the transport of cement in tanks or timber on platforms with stanchions. In this way, the companies wanted to demonstrate the current trends of modularity in the carriage of goods by rail, which are represented by universal platform wagons with different types of bodies for a wide range of goods.

The purpose of the EC representatives' visit was to learn directly on the spot about the projects for the development of the Dobrá terminal and the transshipment yards in Čierna nad Tisou. In addition to improving transshipment as such, ZSSK CARGO also needs to increase storage capacities on the border with Ukraine, adapt and renew the vehicle fleet and modernize the entire infrastructure so that larger volumes of goods can be transported.

- If we manage to make these modernisation investments within a few years, the southeast of Slovakia will become the largest land port between the east and the west, not only for traditional goods flows, but also for new commodities, - declared Jaroslav Daniška, the Chairman of the Board of Directors and CEO at ZSSK CARGO.

As he further noted, the company wants to reach a completely new level. Specifically, he wants to improve the possibilities for the transshipment of grain, and thereby also facilitate its transport

from Ukraine. But this shouldn't be just about grain. - **We expect that after the war there will be a strong pressure on reverse flows, Ukraine will need to restore the country and infrastructure, ensure economic recovery and housing for the people. We are talking about a wide range of goods that we expect to transport. This will require new technologies, new equipment for transshipment, and also the renewal of the fleet,** - explained Mr. Daniška. He has emphasised that the company needs to get support from the EC and then succeed in the calls. If successful, the first investments could be made already at the beginning of next year.

ZSSK CARGO keeps a close eye on market developments in the light of the war in Ukraine and several projects underway to promote the exchange of goods with our eastern neighbour. However, some of them must be considered as a risk, such as the construction of a standard gauge line in Ukraine from Chop to Užhorod and further to Lviv. The company must therefore strive even more to develop its own capacities and be interested in possible cooperation and involvement in private sector projects from which it could benefit.

Deputy Director-General of the European Commission's Directorate-General for Transport and Mobility (DG MOVE) Herald Ruijters emphasised in Čierna nad Tisou that the EC was interested in what is happening on the border with Ukraine. He called it important that Slovakia and the neighbouring countries help Ukraine, which had been attacked by Russia. The Commission believes there is the need for transport projects for the future connection between Ukraine and the European Union.

(lj)



Prekládka obilja zo železničného vagóna. V prekladiskách na hranici s Ukrajinou je potrebné investovať do takejto techniky.

Transshipment of grain from a railway wagon. In the transshipment yards on the border with Ukraine, it is necessary to invest in such technology.

Neustále zvyšujeme pozornosť na zákazníka

Od 1. januára tohto roku začala pomerne mladá sekcia riadenia obchodno - prevádzkových činností pracovať v priamej pôsobnosti generálneho riaditeľa a jej cieľom je neustále zvyšovanie pozornosti na zákazníka. O činnosti sekcie, práci jednotlivých tímov, ale aj o ďalších plánoch sme sa rozprávali s jej riaditeľom Petrom Ordošom.

V čele sekcie riadenia obchodno-prevádzkových činností ste od vlaňajška. Čo je vašou najdôležitejšou úlohou?

Nastúpil som do idúceho vlaku, a tak je moja úloha riadiaceho manažéra v zabehnutom procese veľmi jasná. Už z názvu sekcie vyplýva, že sme akýmsi prienikom medzi prevádzkou a obchodom. A práve to je tá podstatná úloha, preniesť čo najviac obchodného ducha do prevádzky a prevádzkových zručností do obchodu. Takže od začiatku svojho pôsobenia neustále všetkým zdôrazňujem, že musíme mať na pamäti v prvom rade starostlivosť o zákazníka. Lebo bez zákazníka by to jednoducho nešlo. A ak by sme mali exaktnejšie hovoriť o našej práci a činnostiach, tak hlavným poslaním a cieľom sekcie riadenia obchodno-prevádzkových činností je zabezpečenie a zefektívnenie činností core-businessu hlavne v oblasti manažmentu a využívania základných prostriedkov pre potreby vozby. Riešime optimalizáciu obehu vozňov, analýzu profitability prevádzky vozňov, prenájom aj plánovanie nasadenia cudzích vozňov. Rovnako medzi naše činnosti patrí aj vyhodnocovanie objednávok prepravy, spracovávame analýzy efektívnosti prepráv, kalkulácie nákladov obchodných prípadov, nastavenie technológie a plánovanie využitia kapacít. Identifikujeme neefektívnosť vozňov a zároveň koordinujeme a aj riadime vybrané prepravy. Možno to znie príliš teoreticky, ale všetko sú to činnosti, ktoré v sekcii vykonávame denne, pričom mnohé sú navzájom poprepájané a súvisia tak, aby vytvorili pomyselnú mozaiku ako celok.

Pokúsme sa objasniť jednotlivé úlohy sekcie predstavením tímov a priblížením ich úloh. Na ich plnení pracujú tri tímy a dvadsať zamestnancov. Aké sú to úlohy a konkrétne činnosti?

Je to tak, dvadsať zamestnancov pracuje v troch tímoch a ako prvý spomeniem **tím koordinácie riadenia vybraných prepráv**, kam patrí aj zákaznícke centrum, mimoriadne zásielky a plánované vybrané prepravy. To znamená, že manažéri a špecialisti tímu venujú pozornosť zákazníkovi od času vzniku požiadavky o prepravu cez vybavenie všetkých potrebných povolení, komunikáciu s manažérom infraštruktúry až po jej zrealizovanie.

V ďalšom tíme, ktorý pracuje pod názvom **technológia a analýza**, manažujeme plánované výkony prevádzky. Tu sa spracováva kalkulácia nákladov na základe požiadaviek sekcie obchodu. V tíme riešia technológie jazdy vlaku pre kalkuláciu nákladov prepravy a mnoho ďalších analýz, napríklad aj odstavených vlakov, či využitie pravidelných trás, miestnej obsluhy a ešte mnohé ďalšie.

Tretí v poradí je **tím vozňového manažmentu**. Päťčlenný kolektív je zodpovedný za využitie nákladných vozňov, ich plánovanie, prenájom, ceny, sledovanie a ešte mnohé ďalšie činnosti týkajúce sa vozňov. A neodmysliteľnou úlohou manažérov z tohto tímu je komunikáciu so zákazníkmi. Tu sa sleduje zároveň platobná disciplína prenájomov a hľadajú sa aj možnosti využitia nevyužívaných vozňov. Určite by si každý z tímov zaslúžil viac pozornosti, lebo za každým manažérom je pomerne veľké množstvo práce.

Aké ciele a úlohy si sekcia riadenia obchodno-prevádzkových činností naplánovala na tento rok?

Skôr než vymenujem plány a vízie našej sekcie, tak sa mi žiada povedať, že sekciu nielen ja ako jej riaditeľ, ale aj ostatní začali vnímať ako dynamickú a flexibilnú sekciu, čo sa ukazuje nielen pri plnení štandardných a rutinných úloh, ale aj pri riešení problémov. Základným pravidlom je uvedomiť si, že aj pri tejto práci, kde existuje množstvo pravidiel, predpisov a smerníc, musíme byť kreatívni a nesmieme sa uspokojiť s tým, čo je tu teraz. Inovácie sú dôležité pri každej práci, a predovšetkým v takýchto prienikových činnostiach existuje priestor na zlepšenie rutinných postupov a zefektívnenie procesov. Preto v tejto oblasti vidíme potenciál, na ktorom neustále pracujeme. A tu môžeme plynule prejsť k plánom, ktoré sme si vytýčili na tento rok, pričom alfou a omegou našej práce je neustále sa zlepšujúci prozákaznícky prístup. Ďalšou našou úlohou je získavanie nových zákazníkov na využívanie zákazníckeho centra aj zo zahraničia. A neodmysliteľnou úlohou je aj budovanie spätnej väzby od zákazníkov. Práve získavanie týchto informácií nás dokáže posúvať pri riešení novozniknutých problémov a pri odstraňovaní nedostatkov.

Máte v tohtoročnom pláne aj úlohy týkajúce sa rozvoja oblasti digitalizácie služieb?

Áno, medzi tohtoročnými úlohami nechýba ani oblasť digitalizácie. Digitalizácia už zjednodušila mnohé obchodné procesy vo firme a preto ani naša sekcia nesmie zaostávať. Jednou z našich úloh je zdigitalizovať objednávky vozňov do zahraničia a rovnako je naplánovaná digitalizácia kalkulácie nákladov na sekciu obchodu.

Prínos digitalizácie je predovšetkým v zjednodušení zmluvného systému a komunikácie so zákazníkmi, takže oblasť digitalizácie procesov a servisu zákazníkom je aj našou prioritou. Obchodné procesy musia byť čo najpresnejšie, aby sme vedeli pružnejšie reagovať na potreby zákazníkov, lebo ich spokojnosť je pre nás dôležitá. Nerád sa opakujem, ale zákazník a jeho spokojnosť so službami je v našej práci to najdôležitejšie.

Isté vylepšenia by sme chceli priniesť aj pri sledovaní nákladov za dopravnú cestu s aktívnym vstupom do procesu a následným vyhodnotením. Aj implementácia systému prednostného radenia vozňov do informačného systému je jednou z úloh. A spomeniem ešte jednu vec, kde by mal nastať istý posun, a to pri systémovej kontrole odúčtovania poplatkov za vozne vrátane priznania zliav. Takže v závere by som mohol skonštatovať, že oblasť digitalizácie je pre nás rovnako dôležitá ako prozákaznícky prístup.



**Ďakujem za rozhovor.
Dana SCHWARTZOVÁ**

We constantly focus attention on the customer

Since 1 January of this year, the relatively young Section of Business and Operations Activities Management has begun to work directly reporting to the CEO, and its goal is to constantly focus attention on the customer. We have interviewed its director Peter Ordoš about the Section's activities, the work of individual teams, as well as its other plans.

You have been heading the Section of Business and Operations Activities Management since last year. What is your most important task?

I have boarded a moving train, so my role as a heading manager in the established process is very clear. The name of the section already implies that we are a kind of intersection between operations and business. And that is the major task: to transmit as much business spirit as possible to operations, and operating skills to business activities. So, since the beginning of my appointment as director, I have always emphasised to everyone that we must keep in mind the customer first. Because it simply wouldn't be possible without the customer. To speak more precisely about our work and activities, we should state that the main mission and goal of the Section of Business and Operations Activities Management is to ensure and streamline the core-business activities, especially in the area of management and use of basic resources for the running of trains. We are dealing with the optimisation of the circulation of wagons, the analysis of the profitability of the operation of wagons, the rental and planned deployment of third-party wagons. Our activities also include the evaluation of transport orders, we make transport efficiency analyses, cost calculations of business cases, technology settings, and capacity utilisation planning. We identify the inefficiency of wagons and, at the same time, coordinate and manage selected shipments.

Let's try to clarify the individual tasks of the section by introducing the teams and detailing their tasks. Three teams and twenty employees are working on their fulfilment. What are the tasks and specific activities?

*There are twenty employees working in three teams, and as the first one I will mention the **team for coordinating the management of selected shipments**, which also includes the customer centre, special consignments and planned selected shipments. This means that the managers and specialists of the team pay attention to the customer from the time of receipt of a transport request, through the preparation of all necessary permits, communication with the infrastructure manager, until its implementation.*

*Another team called **technology and analysis** manages the planned operations and their performance. Here the cost calculations are made based on the requirements of the trade section. The team addresses*

train running technologies for the calculation of transport costs and many other analyses, e.g. those of trains put out of service, or the use of regular routes, local services and many others.

*The third one is the **wagon management team**. The five-member team is responsible for freight wagon utilisation, scheduling, rentals, pricing, monitoring and many other wagon-related activities. And communication with customers is an inherent task of managers from this team. Besides, rental payment discipline is monitored here, and the possibilities of exploiting unused wagons are also sought.*

What goals and tasks has the Section of Business and Operations Activities Management planned for this year?

The alpha and omega of our work is a constantly improving pro-customer approach. Another task for us is acquiring new customers that would use the customer centre also from abroad. And building feedback from customers is also an integral part of our tasks. It is the obtaining of this information that can move us forward in solving newly emerging problems and eliminating deficiencies.

Do you also have tasks related to the development of the digitalisation of services in this year's plan?

Of course, this year's tasks also include digitalisation. Digitalisation has already simplified many business processes in the company, and therefore our section must not lag behind either. One of our tasks is to digitalise orders for wagons abroad, and the digitalisation of cost calculations for the trade section is also planned.

As digitalisation primarily helps to simplify the contracting system and communication with customers, the digitalisation of processes and customer service is also our priority. Business processes must be as precise as possible so that we can respond more flexibly to the needs of customers as their satisfaction is important to us. I hate to repeat myself, but the customer and their satisfaction with the services is the most important thing in our work.

We would also like to bring certain improvements to tracking costs for railway infrastructure while being actively involved in the process and making a subsequent assessment. The implementation of the system of preferred entry of wagons into the information system is also one of the tasks. And I will mention one more thing where a certain shift should occur, namely in the system control of the clearing of fees for wagons, including the granting of discounts.

**Thank you for the interview.
Dana SCHWARTZOVÁ**

Haló, tu je zákaznícke centrum

- Zákaznícke centrum ZSSK CARGO, dobrý deň, ako vám môžeme pomôcť? Týmito alebo podobnými slovami sa vám prihovoria zamestnanci zákazníckeho centra, ktorí denne poskytujú informácie najčastejšie o prepravách, predpokladaných príchodoch a odchodoch vlakov, prechodoch cez hranice, o radení vozňov vo vlakoch a podobne. Zákazníci na tomto mieste dostanú ucelené informácie o svojom vlaku takmer počas celého dňa.

Hallo, this is the customer centre

- ZSSK CARGO customer centre, how can we help you? These or similar words will be spoken to you by the employees of the customer centre who on a daily basis provide information most often about shipments, expected arrivals and departures of trains, border crossings, the sorting and arrangement of wagons in trains, and the like. At this point of contact, customers receive comprehensive information about their train almost throughout the day.

Vyššia efektivita a kvalita práce sú pre nás prvoradé

Údržba a opravy rušňov a nákladných vozňov sú v gescii úseku služieb železničných koľajových vozidiel – Depo Services. S riaditeľom úseku Lubomírom Kuťkom sme sa zhovorali nielen o vlnajšku, zrealizovaných opravách a investíciách, ale aj o ďalších plánoch a víziách na tento rok. Dočítate sa o novom sústruhu aj o pripravovanej košickej lakovni.

Ako by ste v krátkosti zhodnotili minulé rok na úseku služieb ŽKV – Depo Services?

V roku 2023 sme zrealizovali v opravovniach nákladných vozňov (ONV) viac ako 400 revízných opráv nákladných vozňov pre ZSSK CARGO a externých zákazníkov. Úspešne sme zrealizovali všetky hlavné opravy hnačích dráhových vozidiel (HDV) a ukončili sme aj prvú hlavnú opravu rušňa radu 736 s moderným spaľovacím motorom CAT vo zvolenskom depe.

V tomto roku chceme naďalej pokračovať v nastavenom trende a zrealizovať ďalšie hlavné opravy týchto HDV. Plán revízných opráv N8 nákladných vozňov sme navýšili, takže naším cieľom bude kvalitne zrealizovať minimálne 500 revízných opráv N8 pre ZSSK CARGO a externých zákazníkov. Úspešne sme vlni absolvovali niekoľkomesačný náročný a zdĺhavý proces akreditácie na vzdelávanie a overovanie odbornej spôsobilosti fyzických osôb na vykonávanie činností na elektrických, tlakových, zdvíhacích a dopravných určených technických zariadeniach.

Zároveň sa nám podarilo prekročiť plánované tržby z externého prostredia v zmysle podnikateľského plánu aj s primeraným ziskom. Najviac sa o to pričínili revízne opravy nákladných vozňov pre U. S. Steel Košice a Cargo Wagon.

Minuloročné investície do vybavenia pracovísk údržby a opráv boli vlni celkom vydarené. Čo sa podarilo zrealizovať?

Z pohľadu realizácie investícií do vybavenia pracovísk to bol naozaj úspešný rok, aj keď investičná činnosť je niekedy beh na dlhú trať a prípravu niektorých investičných projektov sme začali ešte skôr. Medzi najzásadnejšie môžeme smelo zaradiť dodávku horizontálneho CNC sústruhu na opracovávanie vnútorného priemeru obruči, takzvaný Karusel do RD Spišská Nová Ves, ktorý výrazným spôsobom skvalitnil a urýchlil proces výmen obruči pri opravách dvojkolies HDV.

Z pohľadu skvalitnenia opráv dvojkolies a získania ďalších potenciálnych zákazníkov bolo dôležité zakúpiť do najväčších opravovní zariadenia na indukčný ohrev ložísk, ktoré slúžia na demontáž a montáž vnútorných krúžkov nápravových ložísk dvojkolies. Nahradia tak technológiu opravy, pri ktorej došlo k nenávratnému poškodeniu ložiskových krúžkov a spôsob opravy už nevyhovoval predpisom a požiadavkám zákazníkov.

V roku 2023 nám dodávateľ dodal aj certifikované zariadenie na skúšanie a testovanie pružín a pružníc do ONV Štúrovo. Zrýchlili sme tak proces realizácie revízných opráv. Keďže nám z ONV Štúrovo rastie kvalitná opravovňa s veľkým potenciálom na vykonávanie revízných opráv nákladných vozňov, chceme aj tento rok doplniť vybavenie pracoviska hlavne o zariadenie na testovanie nárazníkov. Okrem týchto zásadných investícií sme obstarali finančne menej náročné technologické zariadenia, ktoré však výrazne skvalitnia a zrýchlia proces opráv ŽKV. Spomeniem napríklad nový rezací ploter, tabuľové nožnice, gravírovačky a rôzne menšie technologické zariadenia a ručné náradie. Musíme si uvedomiť, že konkurencia v opravárenskom prostredí je silná a naši zákazníci majú stále vyššie nároky na kvalitu a rýchlosť opráv svojich koľajových vozidiel. Tento postoj zákazníkov je správny a my na zabezpečenie ich požiadaviek potrebujeme primerané technické a technologické vybavenie.



Z väčších investícií rezonuje ešte príprava výstavby lakovne v ONV Košice, v akej fáze je tento projekt?

V ONV Košice realizujeme podstatnú časť revízných opráv N8 pre firmu aj externých zákazníkov. Pracovisko je zamerané najmä na opravy a revízie vysokostenných vozňov. Najpracnejšia časť je oprava plechovej skrine a podlahy vozňa. Zákazníci od nás po oprave vyžadujú kompletnú kvalitnú povrchovú úpravu vozňa tak, aby bez problémov vydržala niekoľko rokov. Preto sme naplánovali nový lakovací a otryskávací box. V súčasnosti dodávateľ zabezpečuje všetky potrebné povolenia a verím, že takto o rok už budeme povrchovú úpravu riešiť v novej lakovni.

Ak sa predsa len ešte obzrieme za minulým rokom, čo najnáročnejšie sa udialo?

Pri práci musíme často prijímať rôzne náročné a aj nepopulárne rozhodnutia. Jedným z takýchto rozhodnutí bolo uzatvorenie Rušňového depa Trenčianska Teplá. Dôvodov bolo veľa, aspoň v krátkosti spomeniem, že prvotným impulzom bolo rozhodnutie ZSSK o ukončení objednávania si výkonov údržby a opráv pre ich vozidlá od decembra 2023. Skokovo sme tak prišli zhruba o 35 percent výkonov. A ďalším dôvodom bolo rozhodnutie prevádzky o dislokovaní modernizovaných HDV 742, ktoré si vyžadujú výrazne menej opráv ako pôvodné, aj do depa v Trenčianskej Teplej. Nás to však stálo ďalších takmer 35 percent výkonov. A nepochybne výrazný vplyv na rozhodnutie o ukončení činnosti depa bola aj potreba extrémne finančne náročných investícií do koľajiska a budov. Takže činnosť depa sa ukončila k 1. 2. 2024.

Z pohľadu obchodnej činnosti bol jedným z najdôležitejších krokov uzatvorenie zmluvy so spoločnosťou Leo Express Slovensko na údržbu a opravu jednotiek LINT 41. Okrem tejto zmluvy sme uzavreli aj ďalšiu významnú na záručný a pozáručný servis modernizovaných rušňov radu 742 s CZ LOKO. Kvalitne sa zapracovať do procesu údržby týchto HDV je pre nás tento rok veľkou výzvou.

Často hovoríte o zvyšovaní kvality a efektívnosti práce, čo zásadné vás v tejto oblasti čaká v najbližšom období?

Naším hlavným a trvalým cieľom je poskytovať služby prevádzke a externým zákazníkom tak, aby mali dostatočný počet spoľahlivých vozidiel na realizáciu svojich preprav. Keďže chceme aj naďalej ponúkať kvalitné služby, musíme neustále zdokonaľovať svoju činnosť a rozširovať služby. Veríme, že sa nám podarí zrealizovať všetky naplánované a schválené investičné akcie. Sú navrhované tak, aby zefektívni a skvalitnili našu činnosť, prípadne rozšírili portfólio ponúkaných služieb.

Vzhľadom na nedostatok zamestnancov na niektorých pracoviskách a potenciálny nárast výkonov veríme, že sa nám podarí rýchlo a plnohodnotne zapracovať činnosť externých zamestnancov do procesu opráv v ONV Košice a ONV Čierna nad Tisou. A určite je tu aj ďalší priestor na skvalitnenie a zlepšenie pracovného prostredia pre našich zamestnancov. Keďže vlni nám odišlo do dôchodku 10 percent ľudí, je pre nás prioritou sa v tomto roku špeciálne venovať zamestnancom úseku služieb

ŽKV – Depo Services. Väčšina išla do dôchodku na základe zmeny legislatívy, čo nás výrazne zasiahlo. No na druhej strane je to výzva na oživenie a omladenie kolektívov. A na tom musíme stavať. Naším cieľom je preto venovať pozornosť náboru a výberu nových zamestnancov, ich adaptácii, udržaniu si získaných, ale aj súčasných kvalitných zamestnancov.

**Ďakujem za rozhovor.
Dana SCHWARTZOVÁ**

Greater work efficiency and quality are of paramount importance to us

Maintenance and repairs of locomotives and wagons are the responsibility of the Rolling Stock Services Division – Depo Services. We have interviewed division director Lubomír Kuřka not only about last year, the repairs and investments made, but also about other plans and visions for this year. You will read about the new lathe and the paint shop underway in Košice.

How would you briefly evaluate the previous year in the Rolling Stock Services Division – Depo Services?

In 2023, our wagon repair workshops carried out more than 400 revision repairs of wagons for ZSSK CARGO and external customers. We successfully carried out all major repairs of motive power units (MPUs) and completed the first major repair of a 736-series locomotive with a modern CAT internal combustion engine at the Zvolen depot.

This year we want to continue the set trend and carry out further major repairs of these MPUs. We have increased the plan for N8 revision repairs of wagons, so our goal will be to carry out at least 500 N8 revision repairs for ZSSK CARGO and external customers. Last year, we successfully completed a demanding and lengthy accreditation process lasting several months for training and verifying the professional competence of natural persons to perform work on electrical, pressure, lifting and transport designated technical equipment.

At the same time, we managed to exceed the planned revenues from the external environment in accordance with the business plan, with a reasonable profit being earned. Revision repairs of wagons for U. S. Steel Košice and Cargo Wagon contributed the most to this.

Last year's investments in the equipment of maintenance and repair workplaces were quite successful. What was achieved?

From the point of view of the implementation of investments in workplace equipment, it was a really successful year, even though investment activity is sometimes a long run and the preparation of some investment projects began even earlier. Among the most important can surely be included the delivery of a horizontal CNC lathe for working the inner diameter of wheelset treads, the so-called Karusel, to the Spišská Nová Ves locomotive depot, which significantly improved the quality and speeded up the process of replacing treads when repairing locomotive wheelsets.

From the point of view of improving the quality of wheelsets and acquiring more potential customers, it was necessary to purchase bearings induction heating equipment for the largest repair workshops, which are used for disassembling and assembling the inner rings of wheelset axle bearings. They will thus replace the repair technology where the bearing rings were irreversibly damaged and the repair method no longer met the regulations and customer requirements.

In 2023, the supplier also delivered to the Štúrovo wagon repair workshop certified equipment for testing springs and spring bands. This helped us speed up the process of carrying out revision repairs. Since the workplace in Štúrovo is growing into a high-quality repair workshop

with great potential for carrying out revision repairs of wagons, we want to supplement the workplace's equipment this year, too, mainly with buffer testing equipment. In addition to these fundamental investments, we procured less financially demanding technological equipment, which will, however, significantly improve the quality and speed up the process of repairing rolling stock. I will mention, for example, a new cutting plotter, shears, engraving machines and various smaller technological devices and hand tools.

Among large investments is the prepared construction of a paint shop in the Košice wagon repair workshop, at what stage is this project?

In Košice we carry out a substantial part of 8 revision repairs for our company and external customers. The workplace specialises mainly in repairs and revisions of high-walled wagons. The most laborious part is the repair of the steel body structure and floor of a wagon. After the repair, customers require a complete, high-quality surface treatment of the wagon from us so that it can last for several years without problems. And this also requires application of paint, which, due to the volume of orders, can no longer be carried out in the hall as before. That's why we have planned a new painting and blasting box. Currently, the supplier is seeking to obtain all the necessary permits, and I believe that in a year's time we will carry out surface treatment in the new paint shop.

If we look back at the past year, what was the most challenging thing that happened?

At work, we often have to make various difficult and even unpopular decisions. One of such decisions was the closing down of the Trenčianska Teplá locomotive depot. There were many reasons, but I will briefly mention that the initial impetus was ZSSK's decision to stop ordering maintenance and repair services for their wagons from December 2023. We thus lost roughly 35 per cent of our service orders. And another reason was the operations unit's decision to relocate also to the Trenčianská Teplá depot modernised 742-series locomotives, which require significantly fewer repairs than the original ones. However, we thus lost almost another 35 per cent of service orders. And the need for extremely financially demanding investments in tracks and buildings undoubtedly had a significant influence on the decision to close down the depot. So the depot closed down on 1 February 2024. From a business perspective, one of the most important steps was the conclusion of a contract with Leo Express Slovakia for the maintenance and repairs of LINT 41 units. In addition to this contract, we concluded another important one for warranty and post-warranty service of modernised 742-series locomotives with CZ LOKO. Getting involved in the process of maintenance of these locomotives properly is a big challenge for us this year.

**Thank you for the interview.
Dana SCHWARTZOVÁ**

Nákladná doprava na severe Slovenska



Pre svoj hornatý ráz sa regióny Kysúc, Turca, Oravy či Liptova nemôžu chváliť hustou železničnou sieťou. No vďaka tranzitným tepnám a významným podnikom je aj tu železničná doprava stále aktívna. A jej nevyužitý potenciál je ešte omnoho väčší.

Kysuce – nadvláda tranzitu

V severozápadnom regióne Slovenska vedie jediná, nákladnú dopravou využívaná železničná trať. V Žiline sa spája východo-západná vetva so severo-južnou a všetky vlaky smerujúce do Čiech i Poľska prechádzajú po hlavnej trati až do priechodovej stanice Čadca, odkiaľ ich ešte čaká náročné stúpanie na Jablunkovský priesmyk. ZSSK CARGO v Čadci preberá a odovzdáva veľké množstvo vlakov a tak tu nie je núdza o ruch ucelených súprav spájajúcich Baltské, Jadranské a Čierne more, ale aj smerujúcich do a zo slovenských „suzozemských prístavov“ na ukrajinskej hranici. Regionálna vozba je tu však slabá.

Aby mohli prepravy dreva konkurovať cestnej doprave, rieši sa to technologicky vytváraním skupín vozňov. Nakládka prebieha v Kysuckom Novom Meste, Krásne nad Kysucou a v Čadci – a skupiny vozňov sa spájajú do uceleného vlaku. Okrem prepravy dreva v rámci miestnej vozby na Kysuciach sporadicky evidujú dobeh uhlia z Čiech.

Žilina a okolie – automobilka hrá prím

V samotnej Žiline je najaktívnejším zákazníkom automobilka KIA Motors. Okrem poskytovania prípojnej a vlečkovej prevádzky vykonáva ZSSK CARGO aj prevádzkovanie dráhy. Nevozia sa len hotové automobily. ZSSK CARGO zabezpečuje tiež obsluhu podniku Ferona, kde hlavné výkony tvorí dobeh ucelených vlakov s plechmi určenými pre závod KIA. Vo Ferone je krytý sklad, kde je možnosť plechy dočasne uskladniť. Presun do podniku KIA pre just-in-time logistiku je na poslednej míli riešený autodopravou.

Vlečka Ferony sa nachádza na miestnej trati do Rajca. Tamojšie pre-

pravy dolomitu do Ostravy, žiaľ, ustali z dôvodu problémov na strane moravských železniární. Podobne je na tom utlmená preprava odsírovacieho vápenca z Lietavskej Lúčky pre ukončenie výroby v uhoľnej elektrárni Nováky.

Je dôležité poznamenať, že v druhej polovici roku 2024 bude na asi osem mesiacov odstavená celá rajecká trať z dôvodu napájania koľají na modernizovaný koridor v Žiline. Počas tejto výluky nebude prevádzkovaná žiadna doprava - ani osobná, ani nákladná. Týka sa to teda aj potenciálnych prepráv vápenca, aj občasných JVZ v podobe dreva.

V meste Žilina sa nachádza ešte vlečka Žilinskej teplárenskej, kde aktuálny kontrakt na dovoz uhlia trvá ešte do konca roku 2026, no podobne ako tepláreň v Martine, aj tu prechádza technológia na iný systém spaľovania a nie je isté, či bude môcť železnica slúžiť pri dodávkach paliva aj v budúcnosti. Susediaca vlečka do papierní nedokázala konkurovať kamiónovej doprave: hotové hygienické papierové výrobky sú veľmi ľahké a cena železničnej dopravy sa napriek neustálym pokusom vždy ukáže ako takmer dvojnásobná oproti doprave po





ceste. Je to síce ekologickejšie, no ekonomika nepustí. Keďže vápencové zásoby sú nielen v Rajeckej doline, ale v celom okolí Žiliny, neďaleko zriaďovacej stanice v Žiline-Teplicke, odkiaľ jazdia pravidelné zmiešané vlaky do Štúrova, Bratislavy, Zvolena, Košíc aj Ostravy, je ďalšia aktívna vlečka spoločnosti Dolvap Varín. Tu sa nakladajú vozne do prevažne ucelených vlakov, ale aj skupín vozňov k zákazníkom, predovšetkým v hutníckom priemysle.

Vrútky a Martin – potenciál vlečiek

Pokračujúc po hlavnej trati Košicko-bohumínskej železnice na východ sa po sérii tunelov dostaneme do Vrútok a Martina. Pravidelný manipulačný vlak vyváža náklad zo Žiliny stúpaním do Hornej Štubne, kde sa záťaž JVZ aj skupín vozňov delí následnými manipulačnými vlakmi vo vetve na Prievdzu a Nováky a v smere na Hronskú Dúbravu a Zvolen.

Slabé napojenie aktívnych vlečiek v Turci nezásobuje ZSSK CARGO veľkým počtom jednotliviek. Vlečky v oblasti Vrútok však majú vysoký potenciál. Momentálne sa riešia najmä prepravy ocelového šrotu. Príkladom je vlečka Hotis Recycling, na ktorej bude ZSSK CARGO vykonávať prevádzkovanie dráhy.

Orava – po hutníctve zostalo už len drevo

V Kralovoch sa z hlavnej trate vetví jediná trať regiónu Orava. Tá končí v Tvrdošine. Na nej v minulosti vozili gro tovarov Oravské ferrozliatinárske závody. Napriek tomu, že tieto vozby prebrali súkromní

dopravcovia, po energetickej kríze sa úplne utlmili. Na „Oravke“ tak zostali všeobecné nakládkové a vykládkové koľaje (VNVK) v staniciach, v ktorých sa nakladá drevo a šrot. Obsluhu tu vykonávajú manipulačné vlaky vypravované z Liskovej pri Ružomberku.

Rušeň na týchto vlakoch by vedel byť využitý aj na plánované oživenie skladu dreva v Lubochni. Slowood, významný zákazník ZSSK CARGO, pre ktorého vozí logistické vlaky z rôznych kútov Slovenska do ružomberskej celulóžky, tu plánuje prevádzkovať bývalú vlečku Lesov SR. ZSSK CARGO by na nej tak mohla vykonávať posun a pristavovanie vozňov a následné zriaďovanie ucelených vlakov.

Liptov – neutíchajúca sila papierní a dreva

Na Liptove sa nákladná doprava sústreďuje do Liskovej pri Ružomberku. Tunajšia celulóžka v Mondi SCP využíva železnicu nielen na dovoz logistických zberných vlakov s drevom. Do podniku smerujú aj skupiny vozňov s chémiou z Novák, či ucelené vlaky s uhlíčitým vápenatým z východného Slovenska. Z hotovej produkcie využíva celulóžka železnicu na vývoz buničiny v krytých vozňoch. A okrem logistických vlakov z juhu, východu a západu Slovenska sem smerujú aj ucelené vlaky s drevom z poľského prístavu Gdyňa.

Miestna obsluha obsluhuje posunom aj ružomerskú VNVK, kde dlhodobo a spoľahlivo jazdia vlaky naložené pieskom pre miestnu betonárku, ktorá zásobuje výstavbu diaľničného obchvatu Ružomberka, vrátane výstavby tunela. Tunajšie rušne vyrážajú v prípade potreby aj na satelitné manipulačné vlaky – na spomínanú Oravu, ale aj horný Liptov.

Na hornom Liptove je najsilnejším zákazníkom píla Rettenmeier Tatrattimber. Vozby štiepky už ustali, no najnovšie sa v réžii ZSSK CARGO objavili ucelené vlaky s drevom z Nemecka. Tu liskovská obsluha pomáha pristaviť vozne na vlečku tohto podniku.

Potenciál na vyťaženie hornoliptovského manipuláku tu však je. Stačí spomenúť vozby JVZ s etanolom na vlečku St. Nicolaus, zriedka využívanú VNVK v Liptovskom Mikuláši, kde zvykla prebiehať nakládka dreva či šrotu, nevyužitú vlečku betonárky v Liptovskej Teplej a nakladacie miesta na štrky v Kráľovej Lehote.

Lubomír ČECH

Foto: Jozef MRÁČEK, Martin ZVONÁR a ZSSK CARGO

Freight transport in northern Slovakia

Due to their mountainous landscape, the regions of Kysuce, Turiec, Orava and Liptov cannot boast a dense railway network. But thanks to the transit arteries and large enterprises, rail transport is still active here as well. And its untapped potential is even greater.

Kysuce – predominant transit

In the north-western region of Slovakia, there is a single railway line used for rail freight. In Žilina, the east-west and north-south branches connect, and all trains heading to the Czech Republic and Poland pass along the main line leading to the Čadca border crossing station, from where they have to overcome a challenging ascent leading up to the Jablunkovský pass. In Čadca ZSSK CARGO takes over and hands over a large number of trains, so there is quite a lot of traffic of block trains connecting the Baltic, Adriatic and Black Seas, but also those heading to and from the Slovak “land ports” on the Ukrainian border. However, regional traffic is weak here.

In order for timber shipments to be able to compete with road transport, groups of wagons are technologically created. Loading takes place in Kysucké Nové Mesto, Krásno nad Kysucou and Čadca – and groups of wagons are combined into a block train. In addition to local timber shipments, trains carrying coal from the Czech Republic can be seen in the Kysuce region from time to time.

Žilina and the surrounding area – the car factory plays first fiddle

In Žilina itself, the most active customer is the car maker KIA Motors. In addition to providing shunting and siding track services, ZSSK CARGO also engages in railway operation. Shipments do not only include ready-made cars. ZSSK CARGO also provides services to the Ferona plant, to which block trains carrying steel sheets intended for the KIA plant are primarily headed. The Ferona plant has a covered warehouse where steel sheets can be temporarily stored. For just-in-time logistics, transfer to the KIA plant is carried out by road transport on the last mile.

The Ferona siding track is located on the local line to Rajec. Unfortunately, the local transport of dolomite to Ostrava stopped due to problems on the part of the Moravian ironworks. Similarly, the transport of desulphurisation limestone from Lietavská Lúčka was ceased due to the closing down of the Nováky coal-fired power plant.

It should be noted that from the second half of 2024, the entire Rajec railway line will be closed for about eight months due to connecting the tracks to the modernised corridor in Žilina. During the closure there will be no passenger or freight transport operated. This will also affect potential limestone shipments as well as occasional single wagonload shipments carrying timber.

In the city of Žilina, there is also Žilinská teplárenská siding track, where the current contract for the import of coal expires at the end of 2026, but, like the heating plant in Martin, here, too, the technology is being changed to a different combustion system, and it is not certain whether the railway will also be able to deliver fuel supplies in the future. The adjacent siding track to the paper mills could not compete with truck transport: finished sanitary paper products are very light, and the price of rail transport, despite constant attempts, always turns out to be almost double that of road transport. It is more ecological, but the economy is decisive.

Since there are limestone reserves not only in Rajecká dolina, but in the entire vicinity of Žilina, another Dolvap Varín siding track is in active use near the Žilina-Teplička marshalling yard, from where regular mixed trains are headed to Štúrovo, Bratislava, Zvolen, Košice and Ostrava. Here, wagons are loaded and marshalled mostly into block trains, but also groups of wagons especially for customers in the metallurgical industry.

Vrútky and Martin – siding tracks potential

Continuing along the main Košice-Bohumín railway line to the east,

we go through a series of tunnels to reach Vrútky and Martin. A regular handling train carries cargo from Žilina uphill to Horná Štubňa, where single wagonload shipments and those of wagon groups are shared by subsequent handling trains running on the branch line to Prievidza and Nováky and in the direction to Hronská Dúbrava and Zvolen.

The poor connection of active siding tracks in the region of Turiec causes ZSSK CARGO not to be supplied with a large number of single wagonloads. However, the sidings in the Vrútky area have high potential. At the moment, steel scrap shipments are mostly being dealt with. For example, we can mention the Hotis Recycling siding track, on which ZSSK CARGO will carry out railway operation.

Orava – only timber remained after metallurgy

In Kralovany, the only Orava region line branches off from the main line. It ends in Tvrdosín. In the past, large amounts of goods were transported along that line for Oravské ferozliatinárske závody. Despite having been taken over by private carriers, these shipments were completely ceased after the energy crisis. General loading and unloading tracks have remained on the “Oravka” line in the stations where timber and scrap are loaded. Services are here provided by handling trains departing from Lisková near Ružomberok.

The locomotive pulling those trains could also be used for the planned revival of the timber warehouse in Lubochňa. Slowwood, an important customer for which ZSSK CARGO transports logistics trains from various corners of Slovakia to Ružomberok-based pulp and paper mills, plans to operate the former siding track of the Forests of the Slovak Republic here. ZSSK CARGO could thus use this siding for the shunting of wagons and subsequently marshalling them into block trains.

Liptov – unceasing power of paper mills and timber

In the Liptov region, freight traffic is concentrated in Lisková near Ružomberok. The local Mondi SCP pulp and paper mills use the railway not only for the arrival of logistics timber collecting trains. Headed to the plant are also groups of wagons with chemicals from Nováky and block trains carrying calcium carbonate from eastern Slovakia. As to the transport of finished products, the pulp mills use the railway to export the pulp in covered wagons. And apart from logistics trains from the south, east and west of Slovakia, block trains with timber from the Polish port of Gdynia are also headed here.

The local service also provides shunting operations on the Ružomberok general loading and unloading track, where trains in the long term and reliably transport sand for the local plant supplying concrete for the construction of the Ružomberok motorway bypass, including the construction of a tunnel. If necessary, the local locomotives are dispatched to pull handling trains – to the aforementioned regions of Orava and Upper Liptov.

In the region of Upper Liptov, the sawmill Rettenmeier Tatratismer is the major customer. Wood chip shipments have already stopped, but most recently ZSSK CARGO have been operating block trains with timber from Germany. Here, the Lisková operating staff help position the wagons on the siding track of this company.

There is, however, the potential to exploit the Upper Liptov handling train. It is enough to mention the SWL ethanol shipments on the St. Nicolaus siding, the rarely used general loading and unloading track in Liptovský Mikuláš, where timber and scrap used to be loaded, the unused sidings of the concrete plant in Liptovská Teplá and the gravel loading site in Kráľová Lehota.

Lubomír ČECH

Photographs: Jozef MRÁČEK, Martin ZVONÁR and ZSSK CARGO



ČLEN SKUPINY
MEMBER OF



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



PONÚKANÉ SLUŽBY / OFFERED SERVICES

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

PREKLÁDKA KUSOVÝCH TOVAROV - priama prekládka z vozňov rozchodu 1520 mm do vozňov rozchodu 1435 mm, prekládka z a na cestné motorové vozidlá na pracovisku Východná rampa Portál

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

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

ROZMRAZOVANIE SYPKÝCH SUBSTRÁTOV – rozmrazovanie sypkých substrátov v zimnom období

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

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

TRANSSHIPMENT OF PIECEMEAL GOODS - direct transshipment from 1,520 mm gauge wagons to 1,435 mm gauge wagons, transshipment from and onto road vehicles at the East Ramp - Gantry Crane

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

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

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

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



www.btslovakia.sk

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



Kvalita opráv brzdových zariadení potvrdená

Kvalitné a stopercentné brzdenie je dôležité na akomkoľvek dopravnom prostriedku a výnimkou nie sú ani železničné koľajové vozidlá. Všetky brzdové zariadenia rušňov a vozňov testuje a opravuje ZSSK CARGO v Žiline. A to nielen vlastné, ale aj od externých zákazníkov, keďže v rušňovom depe je jediné certifikované zariadenie na skúšku bŕzd DAKO na Slovensku. Žilincania v apríli obhájili certifikát kvality na opravy vybraných brzdových prístrojov a zároveň na pracovisku brzdových zariadení zmenili organizáciu práce.

Vzhľadom na veľký dopyt po opravách brzdových zariadení v RD Žilina prešlo pracovisko v tomto roku niekoľkými zmenami. – **Som veľmi rád, že sa nám podarilo výrazne omladiť kolektív a navýšiť počet zamestnancov, keďže od marca tu pracujeme v nepretržitej prevádzke,** – povedal Branislav Machyna, prednosta bratislavského strediska údržby a opráv ŽKV, pod ktoré RD Žilina patrí. A dodal, že zavedenie nepretržitej 24-hodinovej prevádzky pri testovaní brzdových zariadení bude mať výrazný vplyv na zvýšenú opravárenskú kapacitu pracoviska. Spoločnosť DAKO CZ je výhradným dodávateľom komponentov pre opravu brzdových zariadení, rukami skúsených majstrov v Žiline prejde veľké množstvo opravených komponentov. – **Ročne opravíme okolo tritisíc brzdových komponentov ako celkov pripravených na priamu montáž do koľajových vozidiel,** – vyčíslil prednosta depa Juraj Sukenik počty opravených bŕzd. A doplnil aj ďalší, omnoho vyšší číselný údaj, a tým je počet súčiastok, ktoré sa ročne použijú pri opravách. Tých je vyše 50 tisíc kusov.

Prvé opravy bŕzd

Prvé opravy brzdových zariadení začali v RD Trenčianska Teplá v roku 2000. Postupne sa práce na opravách zdokonaľovali. O šesť rokov neskôr ZSSK CARGO podpísala zmluvu s firmou DAKO CZ o vytvorení odborného certifikovaného pracoviska pre opravu brzdových zariadení určených pre ŽKV. A tak po vybudovaní tohto pracoviska v RD Trenčianska Teplá získali v roku 2009 od spoločnosti DAKO CZ certifikát kvality. Od 1. apríla 2013 sa pracovisko presťahovalo do Žiliny.



Audítori sa zamerali aj na výstupy z testovacieho zariadenia.

The auditors also focused on the outputs from the testing equipment.

Ďalší rok s certifikátom

Nedávna certifikácia bola zameraná na dodržiavanie technologických postupov, aktuálnosť technickej dokumentácie a samotnú znalosť technickej dokumentácie. Audit preveril aj postupy a priebeh samotných renovácií brzdových zariadení. Audítori sa zaujímali aj o využívané technológie pri opravách.



Kvalita opráv brzdových zariadení potvrdená na ďalší rok.

The quality of brake equipment repairs certified for another year.

Sledovali ich platné certifikácie a pri rozhovoroch so zamestnancami hodnotili ich odbornú zdatnosť ako aj spôsoby riešenia a postupov opráv. – **Zaujímali sa aj o neštandardné poruchy a konkrétne riešenia zo strany opravárov,** – doplnil prednosta depa ďalšiu z činností, ktorú audítori sledovali.

Preverené boli aj sklady, skladovanie materiálu, expiračné doby materiálov. Kontrolou prešla aj archivácia dokumentácie, meracích protokolov, evidencie prác v systéme SAP, kde audítorov zaujímala adrešnosť, a to materiálová aj osobná pri oprave každého zariadenia.

Rekonštrukcia priestorov za dverami

Koncom roka 2021 sa na zariadení na skúšku bŕzd zrealizovala softvérová modernizácia. Jej cieľom bola stopercentná kompatibilita testovacieho stroja s ďalším počítačovým vybavením. Avšak priestory, kde sa technické zariadenia nachádzajú, sú už riadne ošumelé a nasvedčujú tomu, že ide o jedinečné pracovisko. Ale to sa už onedlho zmení. Naplánovaná je kompletná rekonštrukcia priestorov brzdových zariadení. Bude sa týkať nielen stavebných úprav, maľovania, ale pribudne aj klimatizácia. – **Zlepši a skultúrni sa prostredie pre zamestnancov a verím, že to bude aj reprezentatívny priestor firmy, ktorý si pracovisko v RD Žilina určite zaslúži,** – skonštatoval B. Machyna.

(sch)

The quality of brake equipment repairs certified



Novoprijatí zamestnanci omladili pracovný kolektív, ale najmä posilnili rady zamestnancov v nepretržitej prevádzke pracoviska brzdových zariadení. Na fotografii sú Roman Derbal (vpredu) a Matúš Valenta.

Newly hired employees rejuvenated the staff, but above all strengthened the ranks of employees in continuous operation of the brake equipment workplace. The photo shows Roman Derbal (in front) and Matúš Valenta.

High-quality and 100-per cent efficient brakes are important on any means of transport, and rolling stock is no exception. All brake systems on locomotives and wagons are tested and repaired by ZSSK CARGO in Žilina. And not only its own, but also those of external customers, as the locomotive depot has the only certified DAKO brake testing equipment in Slovakia. In April, the Žilina locomotive depot defended the quality certificate for repairs of selected brake components and, at the same time, changed its organisation of work at the brake equipment workplace.

Due to the high demand for brake equipment repairs in the Žilina locomotive depot, the workplace has undergone several changes

this year. – I am very happy that we've managed to significantly rejuvenate the team and increase the number of employees, as we've been working here in continuous operation since March, - said Branislav Machyna, the head of the Bratislava Rolling Stock Maintenance and Repair Centre, under which the Žilina locomotive depot belongs. And he added that the introduction of continuous 24-hour operation for the testing of brake equipment will significantly increase the repair capacity of the workplace.

DAKO CZ is an exclusive supplier of components for brake equipment repairs; a large number of components are repaired by the hands of experienced staff in Žilina. – Annually, we repair around three thousand brake components as wholes ready for direct assembly into rolling stock, - Juraj Sukenik, the head of the depot, quantified the number of repaired brakes. And he also added another, much higher figure, which is the number of parts that are used annually in repairs. These total more than 50,000.

First brake repairs

The first brake equipment repairs began in the Trenčianska Teplá locomotive depot in 2000. Gradually, the repair work was improved. Six years later, ZSSK CARGO signed a contract with DAKO CZ on the establishment of a specialised certified workplace for rolling stock brake equipment repairs. And so, after having been established in the Trenčianska Teplá locomotive depot, this workplace was awarded a quality certificate by DAKO CZ in 2009. Since 1 April 2013, the workplace has been moved to Žilina.

Another year with a certificate

The recent certification was focused on compliance with technological procedures, up-to-date technical documentation and the knowledge of technical documentation itself. The audit also checked the procedures and performance of brake equipment repairs themselves. The auditors were also interested in the technologies used during repairs. They checked their valid certificates and, during interviews with employees, evaluated their professional skills as well as repair methods and procedures. – They were also interested in non-standard malfunctions and specific measures taken by repairmen to fix them, - the head of the depot added another activity that the auditors audited.

Warehouses, material storage, and expiration dates of materials were also checked. The archiving of documentation, measurement protocols, records of work in the SAP system were also audited, where the auditors were interested in both material and personal identification in each equipment repair.

Reconstruction of the premises behind the door

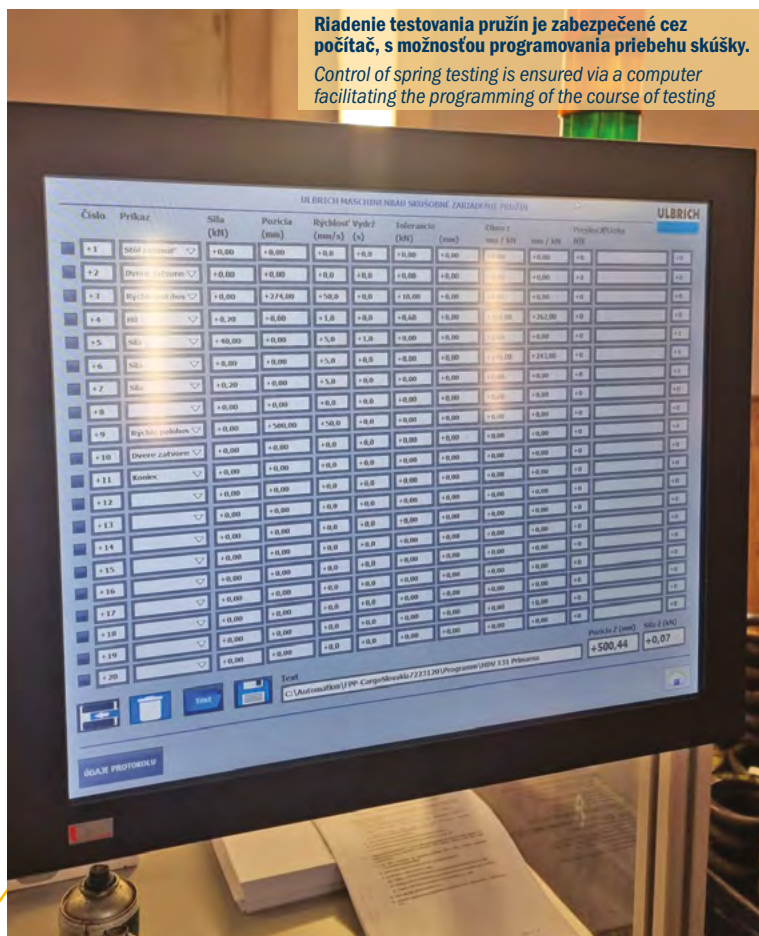
At the end of 2021, a software upgrade was carried out on the brake test equipment. Its goal was full compatibility of the test equipment with other computer hardware. However, the premises where the technical equipment is located are rather shabby and do not give the impression of being a unique workplace. But this will change in a few weeks. A full reconstruction of the brake equipment premises is planned. It will include not only building modifications, painting, but air conditioning will also be installed. - The working environment for employees will be improved and revamped, and I believe that it will also be viewed as the company's exclusive premises, which the Žilina locomotive depot workplace certainly deserves, - stated Mr. Machyna. (sch)

Skúšanie vinutých a listových pružín už aj v Štúrove

Po Košiciach je Štúrovo druhé pracovisko, kde sa len pred nedávnom začalo so skúšaním vinutých a listových pružín. Ide o krok vpred nielen čo sa týka zrýchlenia času opravy, ale je tu istý posun pri organizovaní ďalších činností opravovne. Kým sa totiž odoslané pružiny po testovaní vrátili z metropoly východu, tak vyvesený vozeň „zaberal“ v dielni miesto na vykonávanie inej roboty. Takže cestovaniu pružín a dlhým časom opráv nákladných vozňov v Štúrove odzvonilo - získaním nového testovacieho zariadenia pružín.

Testovacie zariadenie pribudlo v štúrovskej opravovni nákladných vozňov ešte v decembri, kedy ho dodávateľ po namontovaní uviedol do skúšobnej prevádzky. Jej súčasťou bolo zaškolenie personálu. Pred uvedením do prevádzky musela byť v zmysle zákona č. 157/2018 Z. z. o metrológii a o zmene a doplnení niektorých zákonov vykonaná prvotná kalibrácia a o dodaní certifikátu bolo zariadenie v januári uvedené do prevádzky. Štyria zamestnanci odvtedy pracovali na zariadení v skúšobnej prevádzke a počas mesiaca otestovali vyše 160 pružín. – **Od 1. februára pracujú títo zamestnanci už so získanými oprávneniami, takže testovacie zariadenie je v prevádzke bez obmedzení a predpokladané množstvo otestovaných listových a vinutých pružín sa odhaduje asi na 3 až 3,5 tisíc ročne,** - uviedol Branislav Machyna, prednosta bratislavského strediska údržby a opráv ŽKV. Ako sme spomínali v úvode, prevádzkou tohto zariadenia sa opravovňa nákladných vozňov v Štúrove zaradila medzi samostatnejšie pracoviská, kde je priestor na opravy N8, čiže vyššie druhy preventívnej periodickej opravy s vystavením protokolu o tejto prehliadke. Štúrovske pracovisko patrí medzi opravovne, kde sa realizuje najväčší počet týchto plánovaných opráv a nové zariadenie výrazne prispieje

Riadenie testovania pružín je zabezpečené cez počítač, s možnosťou programovania priebehu skúšky.
Control of spring testing is ensured via a computer facilitating the programming of the course of testing



Nové testovacie zariadenie pružín v Štúrove je už v plnej prevádzke.
The new spring testing equipment in Štúrovo is already in full operation.



k skráteniu ich času. – **Chýba nám ešte zariadenie na testovanie nárazníkov, ktorého získaním by sa priebeh opráv ešte viac urýchlil**, - skonštatoval Marek Toběrný, vedúci pracoviska a dodal, že po získaní spomínaného testovacieho zariadenia by bolo Štúrovo úplne samostatnou opravovňou.

Len pre ilustráciu uvedieme, že získaním testeru na pružiny sa skrátila dĺžka opravy zo 14 dní na takmer dve hodiny. Takýto dlhý čas bol spôsobený najmä pomerne komplikovanou dopravou vymontovaných pružín zo Štúrova do Košíc, kde sa testovanie vykonávalo.

Nové zariadenie dodala firma ULBRICHT Slovensko, ktorá vyhovelá všetkým požadovaným parametrom stroja a pri výbere konaní ponúkla aj najvýhodnejšiu cenu. – **Našimi požiadavkami boli okrem iného napríklad regulácia záťažovej sily, pričom maximálna je 200**

kN a minimálna 5 kN. Ďalej sme požadovali výsuvný stôl na naloženie a vyloženie pružín, komunikáciu riadenia cez počítač s možnosťou programovania priebehu skúšky, archivácie nameraných hodnôt a mnohé ďalšie, - doplnil informácie o požiadavkách zariadenia pri jeho nákupe Jozef Brešťanský, vedúci tímu riadenia špeciálnych činností zo sekcie údržby a opráv ŽKV. Opodstatnenosť nového testovacieho zariadenia je teda jasná a čas ukáže aj jeho veľký prínos, ktorý je zjavný od prvej chvíle jeho prevádzky.

V ONV Štúrovo prebehla v uplynulých dňoch aj oprava infraštruktúry, takže v opravovni majú nové koľajnice. Pod tie pôvodné sa podpísal najmä zub času a nové koľajnice v opravovni prispievajú k efektívnejšiemu organizovaniu prác a vyššej bezpečnosti.

(sch)

Coil and leaf springs already tested in Štúrovo

After Košice, Štúrovo is the second workplace where the testing of coil and leaf springs has recently began. This is a step forward not only in terms of speeding up the repair time, but there is a certain shift in the organisation of other activities of the repair workshop. Until the sent springs returned from the metropolis of eastern Slovakia after testing, the suspended wagon “took up” space in the workshop where other work could have been performed. So, this is the end of the travelling of springs and long times of wagon repairs in Štúrovo - thanks to the acquisition of new spring testing equipment.

*The testing equipment was delivered to the Štúrovo wagon repair workshop yet in December, when the supplier installed the equipment and put it into trial operation. This included staff training. Before being put into operation, the initial calibration had to be carried out in accordance with Act No. 157/2018 Coll. on metrology and on amendments and supplements to some acts, and after the delivery of a certificate the equipment was put into operation in January. Since then, four employees have been working using the equipment in trial operation and tested over 160 springs during the month. – **Since 1 February, these employees have been certified to work with the testing equipment, which is in full operation without restrictions, and the number of tested leaf and coil springs is estimated at about 3.000 to 3.500 per year**, - said Branislav Machyna, the head of the Bratislava Rolling Stock Maintenance and Repair Centre. As previously mentioned, with the operation of this equipment, the Štúrovo wagon repair workshop has become a more autonomous where there is room for N8 repairs, i.e. higher types of preventive periodic repairs with the issuance of a report on such technical inspection.*

*The Štúrovo workplace is one of the repair workshops where the largest number of such planned repairs are carried out and the new equipment will significantly contribute to reducing their time. – **We still lack bumpers testing equipment, the acquisition of which would speed up the repair process even more**, - stated Marek Toběrný, the head of the workplace, adding that after acquiring the aforementioned testing equipment, Štúrovo would be a completely autonomous repair workshop.*

Just to illustrate, getting spring tester has shortened the repair time from 14 days to almost two hours. Such a long time was mainly caused by the relatively complicated transport of disassembled springs from Štúrovo to Košice, where the testing was carried out.

*The new equipment was supplied by ULBRICHT Slovensko, which met all the required parameters of the machine and also offered the best price in the tendering procedure. – **Among another things, our requirements included, for example, load force regulation, with the***

maximum being 200 kN and the minimum being 5 kN. Furthermore, we requested a pull-out table for loading and unloading springs, control communication via a computer facilitating the programming of the course of testing, archiving the measured values and much more, - Jozef Brešťanský, the head of the special activities management team from the Rolling Stock Maintenance and Repairs Section, added information about the requirements for the equipment when purchasing it. The necessity of the new testing equipment is thus clearly justified, and time will show its great benefit, which is evident from the first moment of its operation.

In the Štúrovo wagon repair workshop the infrastructure has also been recently repaired, so they have new rails there. The original ones were mainly affected by the ravages of time, and the new rails in the repair workshop will contribute to more efficient organisation of work and higher safety.

(sch)

Počas skúšobnej prevádzky sa otestovalo vyše 160 pružín.
Over 160 springs were tested during the trial operation.



Kontakty/Contacts

PREPRAVA KOVŮV, UHLIA A ŽELEZNEJ RUDY / METALS, COAL, IRON ORE TRANSPORT

Martina SURMÍKOVÁ
tel.: +421 55 229 5543
mobil: +421 903 220 231
e-mail: surmikova.martina@zscargo.sk

PREPRAVA CHÉMIE A ROPNÝCH PRODUKTOV / CHEMICALS AND PETROLEUM PRODUCTS TRANSPORT

Zuzana KORUŠIAK VARGOVÁ
tel.: +421 55 229 5505
mobil: +421 910 782 538
e-mail: vargova.zuzana@zscargo.sk

PREPRAVA POTRAVIN A NEŠPECIFIKOVANÝCH PRODUKTOV / NONSPECIFIED AND FOODSTUFFS TRANSPORT

Denisa PELEŠKOVÁ
tel.: +421 55 229 5414
mobil: +421 903 763 023
e-mail: peleskova.denisa@zscargo.sk

PREPRAVA DREVA A STAVEBNÝCH MATERIÁLOV / TIMBER AND BUILDING MATERIALS TRANSPORT

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

REGIÓN / REGION KOŠICE

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

REGIÓN / REGION ŽILINA

Luboš MIERNY
tel.: +421 41 229 2241
mobil: +421 903 597 472
e-mail: mierny.lubos@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 BRATISLAVA

Mária CAGÁŇOVÁ
tel.: +421 35 229 2320,
mobil: +421 911 540 033
e-mail: caganova.maria@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 PREPRAVA PRE ZAHRAŇIČNÉ FIRMY / AUTOMOTIVE AND FOREIGN UNDERTAKINGS

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

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

PREPRAVA MIMORIADNYCH ZÁSIELOK / EXCEPTIONAL TRANSPORT

Jana BODROGOVÁ
tel.: +421 55 229 5515
mobil: +421 904 597 331
e-mail: cargomz@zscargo.sk

Attila KASSAI
tel.: +421 55 229 5517
mobil: +421 903 456 802
e-mail: cargomz@zscargo.sk

ÚDRŽBA A OPRAVY ŽELEZNIČNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL / MAINTENANCE AND REPAIRS OF ROLLING STOCK - DEPO SERVICES

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

SLUŽBY ECM / ENTITY IN CHARGE OF MAINTENANCE

Radoslav HODOROVSKÝ
tel.: +421 55 229 1608
mobil: +421 911 761 005
e-mail: ecm.wagon@zscargo.sk (wagons)
ecm.hdv@zscargo.sk (locomotives)

GENERÁLNE ZASTÚPENIE NA UKRAJINE/ GENERAL REPRESENTATION IN UKRAINE

Jozef VIRBA
mobile: +380 954 786 565 (UA)
mobil: +421 903 561 253 (SK)
e-mail: gzcargo.lviv@gmail.com

PRENÁJOM HNACÍCH DRÁHOVÝCH VOZIDIEL / RENTAL OF LOCOMOTIVES

Krátkodobý prenájom/Short-term rental
István SZÚRÖS
tel.: +421 55 229 5406
mobil: +421 903 560 550
e-mail: szuros.istvan@zscargo.sk

Dlhodobý prenájom/Long-term rental

Miroslav BUC

tel.: +421 2 2029 4185
mobil: +421 903 909 295
e-mail: buc.miroslav@zscargo.sk

PRENÁJOM VOŽŇOV / RENTAL OF WAGONS

Michaela VAGAŠOVÁ
tel.: +421 55 229 5412
mobil: +421 904 594 713
e-mail: vagasova.michaela@zscargo.sk

ZÁKAZNÍCKE CENTRUM / CUSTOMER CENTRE

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