

# BUSINESS



Hľadáme spôsoby, ako **udržať prepravu** /  
We're always looking for ways to keep rail shipments

**Prednosť** pri odvoze dreva **pre železniciu** /  
Rail should be prioritised for the carriage of timber

Pri digitalizácii **sledujeme trendy** /  
With digitalisation, we follow trends

## Vážení obchodní partneri,

takto pred rokom zazneli v magazíne ZSSK CARGO Business niektoré pozitívne, ale aj kritické poznámky na adresu výkonov v železničnej nákladnej doprave, ako aj k prostrediu, v ktorom sa realizujú. V obdobnom duchu sa, žiaľ, nesie aj aktuálny rok.

Posledné mesiace výkonom v našom sektore neprajú. Pokračujúca neistota na globálnom ekonomickom trhu znásobená konfliktmi na Ukrajine a Blízkom východe nevytvára požadovaný investičný optimizmus na finančných trhoch, čo sa prejavuje aj v stagnácii viacerých nosných odvetví, vrátane železničného. Väčšia systémová podpora je prinajlepšom stále len na papieri a v čase nevyhnutnej konsolidácie verejných financií si len ťažko hľadá cestu na naše koľaje.

Niežby sme v tejto situácii len lamentovali, čas slabších objemov prepráv je vhodnou príležitosťou pracovať nad rozvojovými projektmi. V našom prípade dokonca povinnosťou, keďže ZSSK CARGO okrem iného ťahá za sebou obrovský investičný dlh, ktorý ju s rastúcim vekom jej parku koľajových vozidiel dobieha. Aj preto hodnotím pozitívne fakt, že sme pokročili v príprave schémy štátnej pomoci pre jednotlivé vozňové zásielky a nie sme tak ďaleko od fázy notifikácie štátnej pomoci pre obnovu vozňového parku. Obidve schémy sú životne dôležité pre ďalšie fungovanie ZSSK CARGO ako celosieťového operátora.

Navyše súbežne pripravujeme projekty obnovy rušňového parku, modernizácie a rozšírenia našich kapacít v termináloch v Dobrej a Bratislave s cieľom terminálového prepojenia Slovenska v smere východ - západ a opačne v očakávaní (dúfajme, že nie v nedohľadne) oživenia prepráv s Ukrajinou po ukončení vojnového konfliktu.

Verím, že sa naše ambície naplnia, lebo máme schopných a usilovných zamestnancov. Udržať ich a získať nových s potenciálom rastu je preto prvoradá úloha vedenia spoločnosti. A to za každých okolností, bez ohľadu či sa nám darí viac alebo menej. Len tak dokážeme prinášať riešenia a služby v kvalite, ktorú ocenia naši zákazníci.

**Jaroslav DANIŠKA**

**Predseda predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK CARGO**



## Dear business partners,

A year ago, in this magazine ZSSK CARGO Business were made some positive but also critical remarks about the performance of rail freight transport as well as the environment in which it is carried out. Unfortunately, the current year has been in a similar vein.

The last few months have not been kind to performance in our sector. The continuing uncertainty on the global economic market, compounded by the conflicts in Ukraine and the Middle East, does not create the required investment optimism on the financial markets, which is also reflected in the stagnation of a number of key sectors, including rail. Greater systemic support is still only on paper at best, and at a time of necessary consolidation of public finances, it is hardly finding its way onto our tracks.

Rather than just lamenting this situation, a time of weaker transport volumes is a good opportunity to work on development projects. In our case it's even an obligation, as ZSSK CARGO is, among other things, dragging behind a huge investment debt which is catching up with the growing age of its rolling stock. This is also why I positively evaluate the fact that we have progressed in the phase of preparing the state aid scheme for single wagonload shipments and we are not so far from

the stage of notifying state aid for the renewal the rolling stock. Both schemes are vital for the continued operation of ZSSK CARGO as a network-wide operator.

In addition, we are simultaneously preparing projects for the renewal of the locomotive fleet, modernization and expansion of our capacities in the terminals in Dobrá and Bratislava with the aim of connecting terminals of Slovakia in the east-west direction and vice versa in anticipation (hopefully in foreseeable future) of revival of transport from and to Ukraine after the end of the war conflict.

I believe that our ambitions will come true because we have capable people, employees. Keeping them and recruiting new ones with growth potential is therefore the primary task of the company's management. In all circumstances, whether we are doing more or less well. This is the only way we can deliver solutions and services of a quality that will be appreciated by our customers.

**Jaroslav DANIŠKA**

**Chairman of the Board and CEO of ZSSK CARGO**

<b>Stále hľadáme spôsoby, aby sme udržali prepravy na železnici</b>	<b>4</b>
<b>We're always looking for ways to keep rail freight shipments</b>	<b>5</b>
<b>Prednosť pri odvoze dreva by mala dostať železnica</b>	<b>6</b>
<b>Rail should be prioritised for the carriage of timber</b>	<b>7</b>
<b>Uspejú len dopravcovia flexibilní a pripravení adaptovať sa</b>	<b>8</b>
<b>Only carriers that are flexible and ready to adapt will succeed</b>	<b>9</b>
<b>Stále bližšie k zákazníkovi</b>	<b>10</b>
<b>Always getting closer to the customer</b>	<b>11</b>
<b>Vlečka je najlepší spôsob, ako zvýšiť množstvo prepráv po železnici</b>	<b>12</b>
<b>A siding is the best way to increase the amount of rail traffic</b>	<b>13</b>
<b>Pri digitalizácii sledujeme trendy a hľadáme na potreby zákazníkov</b>	<b>14</b>
<b>With digitalisation, we follow trends and look at customer needs</b>	<b>15</b>
<b>Digitálne automatické spriahadlo v projektoch ZSSK CARGO</b>	<b>16</b>
<b>Digital automatic coupling in ZSSK CARGO projects</b>	<b>16</b>
<b>Tiché vozne majú zelenú, hlučné stopku</b>	<b>17</b>
<b>Silent wagons given the green light while noisy ones the red light</b>	<b>17</b>
<b>Dianie na Ukrajine sa dotýka železníc na Slovensku</b>	<b>18</b>
<b>The events in Ukraine affect the railways in Slovakia</b>	<b>19</b>
<b>Opcia na ďalších desať zmodernizovaných rušňov 742</b>	<b>20</b>
<b>Option for ten more modernised 742 locomotives</b>	<b>20</b>
<b>Depá a opravovne otvorené pre verejnosť</b>	<b>21</b>
<b>Depots and repair workshops open to the public</b>	<b>21</b>
<b>Operatíva pri nákladných vlakoch bude vyššia</b>	<b>22</b>
<b>Greater operational requirements for freight trains</b>	<b>23</b>
<b>Prepravy vojenskej techniky na nových vozňoch</b>	<b>25</b>
<b>Transport of military equipment on new wagons</b>	<b>25</b>
<b>Reprofilácia dvojkolies od Bratislavy po Čiernu nad Tisou</b>	<b>26</b>
<b>Reprofiling of wheelsets from Bratislava to Čierna nad Tisou</b>	<b>27</b>



# Stále hľadáme spôsoby, aby sme udržali prepravy na železnici

ZSSK CARGO už v jeseni intenzívne pripravuje svoju obchodnú a tarifnú politiku na rok 2025 a hodnotí aktuálne výkony. Spoločnosť sa v tomto roku podarilo získať niektoré v minulosti stratené prepravy, ale aj úplne nové kontrakty. Najlepšie čísla uzavrie v komoditách stavebniny, chémia, drevo a trochu paradoxne aj v prepravách uhlia. Zo stavebnín je to vďaka nárastu prepráv trosky a cementu na výstavbu jadrovej elektrárne v Maďarsku, na lepších číslach v chémii sa podieľajú novo získané prepravy pre Duslo a úplne nové tranzity. Uvoľnené vozňové kapacity ZSSK CARGO ponúkla pre tranzitné prepravy dreva a postupne rozbieha vozbu kalamitného dreva z oblasti Horehronia. O situácii na prepravnom trhu sme sa zhovárali s riaditeľom úseku obchodu Miroslavom Luptákom.

**Za prvých osem mesiacov tohto roka ZSSK CARGO prepravila takmer 16,6 milióna ton, čo predstavuje medziročný pokles o 1,6 milióna ton a predpokladáte, že táto strata bude aj do konca roka konečná. Prepravám ktorých komodít sa teda darilo menej?**

V porovnaní s minulým rokom sa darilo najmenej prepravám železnej rudy, ktorej odvezieme o takmer 1,7 milióna ton menej. Väčšina tohto poklesu ide na vrub prepráv pre Liberty Ostrava. Na prelome rokov sme s obavami sledovali vývoj v tejto českej oceliarni, najhoršie scenáre sa žiaľ naplnili a v Liberty výrobu neobnovili. S týmto súvisí nerealizovanie ďalších prepráv, či už dolomitov, uhlia alebo hotovej produkcie. Druhou komoditou v tomto negatívnom rebríčku sú potraviny. Po obrovskom dopyte po prepravách obilnín, kukurice a ďalších agroproduktov z Ukrajiny, keď objem týchto prepráv vlni atakoval 1 milión ton, tak v roku 2024 to bude len polovica. Otvorením čiernomorskej námornej cesty postupne ochladol dopyt po týchto výkonoch a v súčasnosti vozíme minimálny počet vlakov.

**Prečo spomínate paradox pri prepravách uhlia?**

Napriek trendu dekarbonizácie, a v tej súvislosti definitívne ukončeniu spaľovania uhlia v našich dvoch tepelných elektrárnach v Novákoch a Vojanoch, evidujeme celkový medziročný nárast pri tranzitných prepravách uhlia na Ukrajinu. Najväčšie nové prepravy predstavujú sumárne viac ako 600 tisíc ton.

**Čo teda čaká zákazníkov v nasledujúcom obchodnom roku 2025?**

V súčasnosti doladujeme a finalizujeme našu tarifnú a obchodnú politiku, aj keď ešte nepoznáme úplne všetky vstupy, ktoré sa premietnu do celkovej ceny prepravy. Dnes už vieme takmer s istotou povedať, že spolpatnenie železničnej infraštruktúry ostane zachované. Aj touto cestou sa chcem poďakovať nášmu akcionárovi, ministerstvu dopravy za podporu a vypočutie našich argumentov v prospech rozvoja železničnej nákladnej dopravy na Slovensku. A potom je tu konsolidácia verejných financií s otáznym dopadom na náklady podnikov, očakávaná výška inflácie prehodnotená smerom nahor a tiež nárast osobných nákladov.

**Takže ceny prepravy v budúcom roku určite porastú?**

Žiaľ, je to logický dôsledok. Pozitívom je zrýchlenie spätnej väzby obchodníkov v procese poskytovania cenových ponúk a následne sprava-



covania zmluvných dokumentov vďaka digitalizácii obchodných vzťahov, čo zákazníci už dnes oceňujú. Našou úlohou je pokúsiť sa nájsť rovnováhu medzi vynúteným nárastom výnosov na pokrytie rastúcich nákladov a konkurencieschopnosťou na prepravnom trhu, s cieľom udržať prepravy na železnici a prirodzene v réžii ZSSK CARGO. Uvedomujeme si, že nájsť takúto rovnováhu nebude ľahké, najmä v situácii, keď je na trhu množstvo voľných kapacít, a to nielen na Slovensku, ale aj v okolitých krajinách.

**Bez zvýšenia efektivity to asi nepôjde. Majú sa zákazníci obávať obmedzovania vozby niektorých prepráv? Nemyslíme teraz kvôli výlukám, ale napríklad keď ide o dlho diskutované jednotlivé vozňové zásielky.**

ZSSK CARGO si plne uvedomuje spoločenskú zodpovednosť a ekologickú výhodu železničnej dopravy. Chceme byť súčasťou naplňovania cieľov EÚ postupného presúvania tovaru z ciest na železnici. Sme presvedčení, že bez systému jednotlivých vozňových zásielok (JVZ) nie sú tieto ciele dosiahnuteľné. Nie všetky prepravy je možné realizovať len v ucelených vlakoch. Aby však bol systém JVZ dlhodobo udržateľný, nehovoriac rentabilný, bez podpory zo strany štátu alebo EÚ sa to nezaobíde. Mnohé krajiny sú v tejto oblasti už popredu a rôznymi spô-

sobmi kompenzujú dopravcom časť nákladov na tieto prepravy. Na Slovensku, možno s výnimkou zliav z poplatku za dopravnú cestu, sa očakáva takáto podpora najskôr v roku 2026.

#### **Ako chce ZSSK CARGO dosiahnuť zlepšenie efektivity prepráv?**

So spomínaným systémom JVZ súvisí aj obnova rušňového parku. Nie všetky trate na Slovensku sú elektrifikované, a aj na tých „pod elektrickou“ musí napríklad manipulačný vlak obslúžiť menšie vlečky, poprípade iné nakladacie miesta dieselovým rušňom. Preto sme sa rozhodli modernizovať ďalších desať rušňov radu 742, postupne ich budeme mať tridsať. Budú nasadzované na vozbu v rámci systému JVZ, takzvanú miestnu prácu, ale aj na traťový výkon.

#### **A ako je na tom firma s vozňami?**

Ideálnym vozňom pre zákazníka je taký, ktorý zohľadňuje špecifiká

jeho vlastného tovaru. Často sú to rôzne vozne špeciálnej stavby. Ideálnym vozňom pre dopravcu, ktorý zároveň vozňami disponuje alebo ich priamo vlastní, je čo najuniverzálnejší vozeň, v ktorom je možné prepravovať širšie spektrum tovarov. Našou ambíciou je obnova aj vozňového parku práve takým typom vozňov, ktoré by skĺbili obidve tieto výhody. Vozne bude možné následne používať plošne, nielen na konkrétne prepravy, ale napríklad aj na prepravy JVZ. V situácii, keď sa často menia tovarové toky, budujú a zatvárajú fabriky, hutnícke podniky budú postupne prechádzať na elektrické pece, trh bude vyžadovať väčšiu flexibilitu v oblasti vozňových kapacít. Na to je samozrejme potrebné nájsť dodatočné zdroje. Na začiatku som spomínal extrémny dopyt po prepravách obilnín z Ukrajiny v predchádzajúcich dvoch rokoch. Kto by vtedy obstaral čisto obilninové vozne na pokrytie týchto prepráv, dnes by len veľmi ťažko hľadal pre ne uplatnenie.

(lj)

## **We're always looking for ways to keep rail freight shipments**

**Autumn is coming and ZSSK CARGO is already intensively preparing its business and tariff policy for 2025 and evaluating the current transport services. This year the company has managed not only to regain some of the transport orders lost in the past, but also to get completely new contracts. Best figures will be reported for the commodities of building materials, chemical products, timber and, somewhat paradoxically, also for the transport of coal. We have interviewed Miroslav Lupták, the Trade Division Director, about the situation on the transport market.**

**In the first eight months of this year, ZSSK CARGO transported almost 16.6 million tonnes, which represents a year-on-year decrease of 1.6 million tonnes, and you assume that this loss will not grow by the end of the year. The transport of which commodities was least successful?** Compared to last year, the transport of iron ore was least successful, with a decrease of almost 1.7 million tonnes in the volume transported. This decrease is predominantly imputable to shipments for Liberty Ostrava. At the turn of the year, we watched the development in this Czech steel mill with concern, unfortunately the worst scenarios came true, and production was not resumed at Liberty. This is related to the non-performance of other shipments, be it dolomites, coal or finished products. The second commodity in this negative ranking is foodstuffs. After the huge demand for the transport of cereals, maize and other agricultural products from Ukraine, when the volume of these shipments reached nearly 1 million tonnes last year, in 2024 it will only be half. With the opening of the Black Sea maritime route, the demand for these services was gradually weakening, and we are currently running just a minimum number of trains.

#### **What awaits customers in the following business year 2025?**

We are currently fine-tuning and finalising our tariff and business policy, although we do not yet know all the inputs that will be reflected in the total transport cost. Today we can almost say with certainty that rail infrastructure charges will remain. I would also like to take this opportunity to thank our shareholder, the Ministry of Transport, for supporting and listening to our arguments in favour of the development of rail freight transport in Slovakia. And then there is the consolidation of public finances with a questionable impact on enterprises' costs, the expected level of inflation revised upwards, and also an increase in personnel costs.

#### **So are the transport prices sure to rise next year?**

Unfortunately, it's a logical consequence. The positive is the acceleration of feedback from the sales staff in the process of providing quotations and subsequent processing of contractual documents thanks to the digitalisation of business relationships, which is already appreciated by the customers today. Our task is to try to find a balance between the forced increase of revenues to cover the growing costs and the competitiveness on the transport market, with the aim of keeping shipments on the railway and naturally under the direction of ZSSK CARGO. We realise that finding such a balance will not be easy, especially in a situation where there is a lot of free capacity on the market, not only in Slovakia, but also in neighbouring countries.

**It probably won't work without increasing efficiency. Should the customers be concerned about restrictions on the carriage of some shipments? I don't mean now because of traffic closures, but, for example, when it comes to long-discussed single wagonload shipments.**

ZSSK CARGO is fully aware of the social responsibility and ecological advantage of rail transport. We want to be a part of fulfilling the EU's goals of gradually moving goods from roads to railways. We are convinced that without the system of single wagonload shipments (SWL) these goals cannot be achieved. Not all shipments can be carried out only using block trains. However, in order for the SWL system to be sustainable in the long term, not to mention profitable, it's not achievable without support from the state or the EU. Many countries are ahead of us in this area and in various ways compensate carriers for part of the costs of these shipments. In Slovakia, maybe except for discounts on rail infrastructure charges, such support is expected in 2026 at the earliest.

#### **How does ZSSK CARGO want to improve transport efficiency?**

The renewal of the locomotive fleet is also related to the mentioned SWL system. Not all lines in Slovakia are electrified, and even on those "under electricity", for example, the handling train must serve smaller sidings or other loading points with a diesel locomotive. That's why we decided to modernise another ten locomotives of the 742 series, gradually we will have thirty of them. They will be deployed for carriage within the SWL system, the so-called local work, but also for carriage on railway lines.

(lj)

# Prednosť pri odvoze dreva by mala dostať železnica



**Lykožrútova kalamita priniesla do lesov na Horehroní skazu. Stovky hektárov vyschnutých a napadnutých porastov bude potrebné podľa ministerstva pôdohospodárstva vyťažiť, aby sa hmyz nešíril. Vo veľkom bola od začiatku leta nasadená technika, zintenzívnila sa ťažba, objednali externé spoločnosti, ktoré majú kapacity a technológie, aby drevo vyťažili. Dôležité je aj zabezpečiť odvoz dreva, samozrejme prednosť by pri tom mala dostať železnica.**

V prípade, že sa nebude brať ohľad na spôsob odvozu a veľkú časť prepráv zveria autodopravcom, obyvateľstvu na Horehroní – no nielen tam, to prinesie zahľtené miestne komunikácie, vyššie riziko nehôd, poškodzovanie ciest, ktoré nie sú na takú záťaž stavané. Všeobecne to môže na dlhé mesiace zhoršiť životné podmienky obyvateľov obcí. ZSSK CARGO už podnikla aktivity, aby nečakané objemy prepráv zvládla.

Z rozsahu kalamity je jasné, že nejde o nepodstatné množstvá drevenej hmoty. Lesníci evidovali už začiatkom roka 400 tisíc kubíkov dreva zasiahnutých lykožrútom v okolí Čierneho Balogu. Aby hmyz dokázali zastaviť a nezasiahol okolité porasty, chcú lesníci poškodený les vyťažiť. Problémom je, že v suchom letnom počasí sa hmyz šíri rýchlejšie, ako ťažiť stíhali. Pri maximálnom úsilí sa im mesačne darí spracovať 70 000 až 80 000 kubíkov dreva, podkôrný hmyz však podobne rýchlym tempom každý mesiac napadne nové oblasti. Ministerstvo hospodárstva odhadlo, že ak sa nepodarí kalamitu obmedziť, celkovo môžu byť ohrozené milióny kubíkov smreka.

## Zmierniť dopady kalamity pre obyvateľov

Pre ZSSK CARGO je to príležitosť zabojsť o prepravu dreva a zmierniť obyvateľom nepriaznivé dopady kalamity. Prvé nakládky kalamitného dreva zákazníci smerovali v júni do staníc Brezno a Pohronská Polhora. V druhej menovanej stanici sa však nakládka ani vykládka už niekoľko rokov nevykonávali, preto bolo potrebné vykonať opatrenia na obnovenie prepráv, okrem iného napríklad poznanie trate pre rušňovodičov.

- **ZSSK CARGO si kvôli komfortu pre zákazníkov prenajala v železničnej stanici Brezno plochu vedľa všeobecných nákladkových a vykládkových koľají. Aby si zákazníci mohli drevo aj zložiť v časovom**

**predstihu a pri objednávke vozňov na konkrétny deň už len priamo nakladali z plochy do vozňa,** - informuje vedúci skupiny drevo, stavebniny zo sekcie predaja Jozef Cenký.

## Najviac sa osvedčili vozne Ea

Drevná hmota sa okrem vyššie uvedených staníc nakladá aj v železničných staniciach Polomka, Gašparovo, prípadne Podbrezová alebo Hronec. Drevo z uvedených staníc smeruje do Maďarska, Rumunska, na Slovensko a v septembri sa rozbehli aj prepravy do Českej republiky. Zvoz dreva do Česka bol pritom dlhodobou zabezpečovaný pre krátku vzdialenosť cestnou dopravou.

- **Úsilie nášho úseku obchodu prinieslo svoje ovocie a môžeme povedať, že úspešne zabezpečujeme prepravy do Českej republiky k spokojnosti zákazníka,** - nešetrí slovami chvály J. Cenký. Nezabudne pritom poznamenať, že víťazom je určite obyvateľstvo a životné prostredie po prepravnej trase do Českej republiky, ktoré nie je zaťažené vysokou intenzitou áut, hlukom a emisiami z cestnej dopravy.

Zákazníci majú na výber rôzne typy vozňov, ako sú Ea, Sps, Snps. - **Pri kalamitnom dreve sa najviac osvedčili vozne radu Ea. Pre zákazníkov sú naši zamestnanci pripravení poskytnúť posun vozňov pri nakládke, výmenu vozňov a ďalšie služby na požiadanie,** - vymenúva J. Cenký komplexné služby, ktoré ZSSK CARGO pri likvidácii kalamity poskytuje.

## Od objednania vozňov po odovzdanie vlaku

Horehronská kalamita však nie jedinou oblasťou nakládky dreva. ZSSK CARGO zabezpečuje prepravy dreva z celého Slovenska. V posledných rokoch to však nie sú len jednotlivé vozne a uceleného vlaky z jednej odosielacej stanice, ale ako jediný dopravca dokáže zabezpečiť zvozy dreva z rôznych oblastí do jednej zhromažďovacej stanice, odkiaľ naraz celý vlak prepraví do požadovanej pohraničnej priechodovej stanice. - **ZSSK CARGO v segmente prepráv dreva dokazuje, že je stabilným a dôveryhodným partnerom, ktorý sa dokáže prispôsobiť potrebám zákazníkov a dokáže zvládnuť celý logistický proces od objednania vozňov po odovzdanie vlaku nasledujúcemu dopravcovi,** - uzatvára Jozef Cenký.

Ladislav JANDOŠEK

# Rail should be prioritised for the carriage of timber

**The bark beetle calamity brought destruction to the forests of Horehronie region. According to the Ministry of Agriculture, hundreds of hectares of dried and infested trees will need to be harvested to prevent the spread of insects. Since the beginning of the summer, machines have been deployed on a large scale to intensify harvesting, external companies that have the capacity and technology to extract timber have been engaged. It is also important to ensure the transport of timber and, of course, priority should be given to rail.**

In the event that the method of transport is not taken into account and a large part of shipments is entrusted to truck carriers, this will bring the inhabitants of the region of Horehronie - but not only there, congested local roads, a higher risk of accidents, and damage to roads that are not built for such a load. In general, this can worsen the living conditions of the inhabitants of the villages for many months. ZSSK CARGO has already undertaken activities to handle the unexpected volumes of transported timber.

It is clear from the extent of the calamity that these are not insignificant volumes of timber. Already at the beginning of the year, foresters

**directly from the area into wagons**, - informs Jozef Cenký, the head of the timber and building materials commodity group, of the Sales Section.

## **Ea wagons proved to be most suitable**

In addition to the aforementioned stations, timber is also loaded at the Polomka, Gašparovo, Podbrezová and Hronec railway stations. Timber from the mentioned stations goes to Hungary, Romania or is distributed within Slovakia, and in September, shipments to the Czech Republic also started. The carriage of timber to the Czech Republic was long provided by road transport due to a short distance.

- **The efforts of our trade division have borne fruit and we can say that we successfully provide transport to the Czech Republic to the satisfaction of the customer**, - Mr. Cenký does not spare words of praise. He hasn't forgotten to note that the winner is definitely the population and the environment along the transport route to the Czech Republic, which is not burdened by the high intensity of vehicles, noise and emissions from road traffic.

Customers have a choice of different types of wagons such as Ea, Sps, Snp. - **Ea wagons proved to be most suitable for the carriage of**



registered 400,000 cubic meters of timber attacked by the bark beetle in the vicinity of Čierny Balog. In order to stop the insects from attacking the surrounding vegetation, the foresters want to harvest the damaged trees. The problem is that in the dry summer weather, the insects spread faster than they could harvest. With maximum efforts, they manage to process 70,000 to 80,000 cubic metres of timber per month.

## **To mitigate the impacts of the calamity on residents**

For ZSSK CARGO, it is an opportunity to fight for timber shipments and mitigate the adverse impacts of the calamity on residents. The first wagons loaded with calamity timber were sent by customers to the Brezno and Pohronská Polhora stations in June. However, at the latter station, loading and unloading had not been carried out for several years, therefore it was necessary to take measures to resume transport, among other things, for example, it was necessary for train drivers to become familiar with the route.

- **ZSSK CARGO has rented an area next to the general loading and unloading tracks at the Brezno railway station for the convenience of its customers. So that customers can also collect timber ahead of time and after ordering wagons for a specific day, they just load timber**

**calamity timber. For our customers, our employees are ready to provide the shunting of wagons during loading, exchange of wagons and other services upon request**, - Mr. Cenký mentions the comprehensive services that ZSSK CARGO provides for the eradication of the consequences of the calamity.

## **From ordering wagons to handing over the train**

However, the calamity-affected Horehronie region is not the only area where timber is loaded. ZSSK CARGO provides timber transport from all over Slovakia. In recent years, however, it has not only been single wagonload shipments and block trains from one dispatching station, but ZSSK CARGO is the only carrier which is able to arrange for the collection of timber from different locations to one gathering station, from where the entire train is transported to the required border crossing station at once. - **In the timber transport segment, ZSSK CARGO proves that it is a stable and reliable partner able to adapt to the needs of customers and can handle the entire logistics process from ordering wagons to handing over the train to the next carrier**, - concludes Jozef Cenký.

Ladislav JANDOŠEK

# Uspejú len dopravcovia flexibilní a pripravení adaptovať sa

Posledný kvartál býva pre obchod už tradične najrušnejším obdobím, v ktorom sa začína a prebieha kontraktácia obchodných prípadov na ďalší rok. Do hry vystupuje množstvo premenných, ktoré ovplyvňujú nastavenie cien. Vo všeobecnosti musíme vziať do úvahy očakávaný vývoj na strane nákladových položiek, a to najmä železničnú dopravnú cestu, trakčné médiá, osobné náklady či infláciu. A samozrejme, citlivo treba vnímať a reflektovať na vývoj u konkurencie, a to nielen na železnici, ale aj na ceste. - **Prioritou je dosiahnuť balans medzi potrebami firmy a požiadavkami trhu, - hovorí v rozhovore riaditeľka sekcie podpory predaja a marketingu Veronika Hagarová.**

**Pre stanovenie relevantnej obchodnej a tarifnej politiky je prvým a nevyhnutným predpokladom znalosť rozhodujúcich zložiek nákladov. Ako to s nimi vyzerá pre rok 2025?**

Podľa najnovších odhadov Slovensko pravdepodobne zažije v roku 2025 jedno z najvýraznejších zdražovaní za posledné roky. Hoci nejde o dvojciferné čísla z rokov 2022 a 2023, inflácia podľa prognóz prekóna hranicu 4%. Toto sa samozrejme prejaví v rámci celej ekonomiky. Vývoj osobných nákladov závisí od výsledkov kolektívneho vyjednávania v súbehu s rastom minimálnej mzdy, súvisiacich príplatkov, stravného a tak ďalej. Podobne ako ďalší dopravcovia bojujeme s nedostatkom zamestnancov vo viacerých kľúčových profesiách a potrebujeme ľudí udržať a prilákať. Hoci podobne ako po minulé roky ešte neboli oficiálne zverejnené informácie týkajúce sa spolplatenia železničnej infraštruktúry, našim zákazníkom môžeme prezradiť, že pre rok 2025 počítame so zachovaním štruktúry, ako aj výšky zliav. To je myslím veľmi dobrá správa. Čo sa týka trakčnej elektrickej energie, ŽSR budú pravdepodobne pokračovať v nákupe na báze spotov. Sú však indície, že aspoň časť dodávok by mohla mať cenu zafixovanú. Uvedené zohľadníme v našich východiskových hodnotách, kvartálne kontrakty ale nateraz meniť nebudeme. Tento systém považujeme s ohľadom na delbu rizika za vyvážený.

**ZSSK CARGO však hľadá aj nenávratné zdroje spolufinancovania a podporu. O ktoré konkrétne ide?**

Súčasný vývoj nákladových položiek a situácia na prepravnom trhu neprajú najmä prepravám realizovaným formou jednotlivých vozňových zásielok (JVZ). Vzhľadom na skutočnosť, že ide o technicko-technologicky, personálne, a teda aj ekonomicky najnáročnejší spôsob prepravy, zostal na pleciach bývalým „národným“ železničným dopravcom. Viaceré železničné podniky už pristúpili k jeho obmedzeniu, respektíve k úplnému zrušeniu. Takouto cestou ísť nechceme. JVZ považujeme za dôležitú súčasť nášho produktového portfólia a kľúčový nástroj, ktorý dokáže stiahnuť časť tovarových tokov z cestnej dopravy na železničnú. A práve to je jedným z cieľov dopravnej politiky Slovenska a celej EÚ. Kým ale – obrazne povedané – čísla vychádzajú na červeno, zákazník nebude myslieť na zeleno. Pre zachovanie systému je preto potrebný aktívnejší prístup zo strany štátu, a to formou nediskriminačnej podpory pre všetkých dopravcov v súlade s legislatívou EÚ, podobne ako je tomu v iných členských štátoch. Už dlhšiu dobu prebieha na túto tému intenzívna diskusia s Ministerstvom dopravy SR

a Ministerstvom financií SR. Veríme, že tieto snahy padnú na úrodnú pôdu a podarí sa nám ich pretaviť do reálnej podpory.

**Sú aj iné oblasti spolufinancovania a podpory okrem jednotlivých vozňových zásielok?**

V nedávnej minulosti získala naša spoločnosť viaceré nenávratné finančné príspevky z nástroja na prepájanie Európy CEF v hodnote niekoľkých miliónov EUR a o ďalšie sa bude uchádzať. Hoci ich získanie je jednoznačne obrovským plusom, ide o reakcie na výzvy s danými cieľmi a podmienkami. Uvedomili sme si, že pokiaľ chceme získať spolufinancovanie aj na ďalšie strategické oblasti, musíme byť viac aktívni. Z tohto dôvodu si ZSSK CARGO obstarala právne poradenstvo k možnostiam čerpania prostriedkov z fondov EÚ a je v intenzívnom kontakte s Ministerstvom dopravy SR.

Našou najbližšou ambíciou, popri prebiehajúcej obnove rušňového parku, je radikálne zmodernizovať park nákladných vozňov, pričom budúcnosť vidíme v modulárnych systémoch. Je to veľmi šikovné, flexibilné a viacúčelové riešenie a práve také do budúcnosti na železnici potrebujeme.

**Keď už hovoríme o budúcnosti, ktoré sú ďalšie hlavné hybné sily železničnej nákladnej prepravy u nás?**

Prepravné požiadavky zákazníkov sú ovplyvňované nielen vývojom ekonomiky, ale aj politickými rozhodnutiami či geopolitickou situáciou. K politickým rozhodnutiam môžeme zaradiť Európsku zelenú dohodu, ktorá bola schválená v roku 2020 ako súbor politických iniciatív Európskej komisie s cieľom dosiahnutia klimatickej neutrality EÚ do roku 2050. V našom sektore sledujeme napríklad viditeľný pokles prepráv energetického uhlia, kde obidve slovenské uhoľné elektrárne v priebehu niekoľkých mesiacov ukončili svoju činnosť a teplárne postupne prechádzajú na využívanie ekologickejších palív. Očakávame tiež významné zmeny v štruktúre vozby pre hutnícky priemysel v dôsledku prechodu na elektrické oblúkové pece.

**A čo v prípade geopolitiky?**

Asi netreba zdôrazňovať, ako významne sa prejavuje vojenský konflikt na Ukrajine. Došlo k ukončeniu prepráv surovín z Ruska, presmerovaniu etablovaných prepravných tokov, vznikli nové prepravy a objavili sa aj nové komodity. Asi „najkontroverznejšou“ z nich je agro. Po zablokovaní prístavu Odesa nastal obrovský boom a nápor na prepravné a prekládkové kapacity nasledovaný prudkým poklesom po obnovení činnosti prístavu. Takéto nárazové požiadavky možno očakávať aj do budúcnosti a musíme sa s nimi vedieť popasovať. Po ukončení konfliktu zasa predpokladáme masívne reverzné toky v smere západ – východ v súvislosti s obnovou a rekonštrukciou Ukrajiny. Toto bude pre celý sektor železničnej nákladnej prepravy, nielen na Slovensku, obrovská výzva. Vraví sa, že keď nastane koniec sveta, železnica si to ešte tri dni nevšimne. Tento vtip už nie je aktuálny. V nadchádzajúcom období uspejú len tí dopravcovia, ktorí budú flexibilní a najlepšie pripravení adaptovať sa v krátkom čase. Bavíme sa najmä o dostatočných vozňových a rušňových kapacitách, a – nielen – v súvislosti s Ukrajinou, aj o prekládkových a preskladňovacích kapacitách. (H)



# Only carriers that are flexible and ready to adapt will succeed



**The last quarter is traditionally the busiest period for business, in which the contracting of business cases for the next year begins and is carried out. A number of variables come into play that affect the setting of prices. In general, we have to take into account the expected development on the side of cost items, in particular rail infrastructure charges, traction energy, personnel costs and inflation, respectively. And of course, it is necessary to sensitively perceive and reflect on the development of the competition, not only on the railway, but also on the road. - The priority is to achieve a balance between the needs of the company and the requirements of the market, - says interviewed Veronika Hagarová, the Sales Support and Marketing Section Director.**

**In order to set a relevant business and tariff policy, the first and necessary prerequisite is having knowledge of the decisive cost components. What do they look like for 2025?**

According to the latest estimates, in 2025, Slovakia will probably experience one of the most significant price increases over recent years. Although these are not double-digit numbers as in 2022 and 2023, inflation is forecast to exceed 4%. This will of course affect the entire economy. The development of personnel costs depends on the results of collective bargaining along with the growth of the minimum wage, related allowances, meal allowance, and so on. Like other carriers, we are faced with a staff shortage in a number of key professions and need to retain and attract people. Although, as in previous years, the information regarding rail infrastructure charges has not yet been officially published, we can reveal to our customers that for the year 2025 we expect to maintain both the structure and amount of discounts. I think this is very good news.

As for traction electricity, ŽSR will probably continue to purchase on a spot basis. However, there are some indications that at least part of the supplies could have a fixed price. We will take this into account in our baseline values, but we are not about to change the quarterly contracts for the time being. We consider this system to be balanced with regard to risk sharing.

**However, ZSSK CARGO is also looking for non-refundable sources of co-financing and support. Which ones are specifically concerned?**

The current development of cost items and the situation on the transport market are particularly unfavourable for single wagonload shipments. We consider them an important part of our product portfolio and an essential tool that can redirect part of the goods flows from road to rail. And this is one of the goals of the transport policy of Slovakia and the entire EU. But until, figuratively speaking, the numbers come out in the red, the customer will not think in a green way. In order to preserve the system, a more active approach on the part of the state is therefore necessary by providing non-discriminatory support to all carriers in accordance with EU legislation, similarly as in other member states.

**Are there other areas of co-financing and support besides single wagonload shipments?**

Our company has recently received several multi-million EUR CEF non-refundable financial contributions and will apply for more. Our immediate ambition, in addition to the ongoing renewal of the locomotive fleet, is to radically modernise the fleet of wagons, while we see the future in modular systems. It is a very smart, flexible and multi-purpose solution, and that's exactly what we need on the railways in the future.

**Speaking of the future, what are the other main drivers of rail freight transport in our country?**

The transport requirements of customers are influenced not only by the development of the economy, but also by political decisions or the geopolitical situation. Among political decisions can be included the European Green Deal, which was adopted in 2020 as a set of political initiatives by the European Commission with the aim of achieving climate neutrality in the EU by 2050. In our sector, for example, we are observing a visible decrease in the transport of energy coal. We also expect significant changes in the structure of metallurgical industry shipments due to the transition to electric arc furnaces.

**What about geopolitics?**

There is probably no need to emphasise how significant the military conflict in Ukraine is. The transport of raw materials from Russia was terminated, the established transport flows were redirected, new shipments were contracted for, and new commodities appeared. Probably the most "controversial" of them are agricultural products. After the blockade of the port of Odessa, there were a huge boom and surge in shipping and transshipment capacities, followed by a sharp decline after the resumption of port operations. Such sudden demands can be expected in the future as well. After the end of the conflict, we expect massive reverse flows in the west-east direction in connection with the restoration and reconstruction of Ukraine. They say that when the world ends, the railway won't notice it for three days. This joke is no longer relevant. In the coming period, only those carriers which will be flexible and best prepared to adapt in a short time will succeed. We are mainly talking about sufficient wagon and locomotive capacities, and - not only - in connection with Ukraine, also about transshipment capacities. (lj)

# Stále bližšie k zákazníkovi

Príchody a odchody vlakov, prednostné radenie vozňov, predpokladané odchody a príchody vlakov a ešte množstvo ďalších informácií dostane zákazník denne od 6,00 do 22,00 hodiny na telefónnych číslach, ktoré patria zákazníckemu centru. Takýto monitoring vybraných ucelených vlakov a vozňov v prevádzke majú pod palcom zamestnanci aj na adrese [infoservis@zscargo.sk](mailto:infoservis@zscargo.sk). Zákazníci si na túto službu zvykli a v ZSSK CARGO sa neustále pracuje na ďalšej digitalizácii a zlepšení poskytovaných služieb.



Manažér zákazníckeho centra Matúš Kandrik.  
Matúš Kandrik, the Customer Centre manager.

## Prednostné radenie

Novou službou v zákazníckom centre je aplikácia prednostného radenia vozňov. Ide o novú funkcionálnosť na zákazníckom portáli ISP.

- Aplikácia umožňuje zdefinovať zásielky do prednostného radenia nielen cez zákaznícky portál ISP, ale aj „manuálne“ prostredníctvom zákazníckeho centra, - informuje Matúš Kandrik, manažér zákazníckeho centra. A dodáva, že po schválení sa prioritné vozne zvýrazňujú v zápisníku vozňov symbolom „PR“.

Okrem vozňov s príznakom prednostného radenia sa v zápisníku vozňov zobrazujú aj cudzie vozne nad 24 hodín do 48 hodín a cudzie vozne nad 48 hodín, čo je nová funkcionálnosť v zápisníku vozňov. Aplikácia funguje tak, že zákazník si prostredníctvom podaja zásielky vie označiť aj prednostné radenie. Ide tu o snahu prednostne zaradiť zásielky do určitého vlaku a v súčasnosti už aplikáciu v tzv. testovacej prevádzke využíva niekoľko zákazníkov.

## ETA

Novou službou je aj zostava ETA (Estimated time of arrival) - predpokladaný čas príchodu zásielok do stanice príchodu. - **V tejto službe ponúkame zákazníkovi na základe ich požiadavky denné zasielanie tabuľky s výpočtom času predpokladaného príchodu, ktorého základom sú historické jazdné časy a následný prepočet, ak dôjde napríklad k odstaveniu vlaku a podobne,** - vysvetlil M. Kandrik.

Je to vlastne prehľadná excelovská tabuľka, kde si zákazník dokáže vyhľadať predpokladaný príchod svojich zásielok - vnútroštátnych aj zahraničných. ETA zostava sa posielala zákazníkovi podľa požiadaviek na dohodnuté adresy.

## Sledovanie vlakov s limitným časom

V ISP je v testovacej prevádzke aj nová aplikácia pre zákaznícke centrum, a to sledovanie vlakov s limitným časom. Tá monitoruje vlak a vyhodnocuje, či sledovaný vlak stíha dôjsť na dohodnuté miesto. Zákaznícke centrum v aplikácii prostredníctvom tejto novinky zadefinuje požadovaný limitný čas pre konkrétny vlak, čo opäť zjednoduší a upresní informácie pre zákazníka.

## SYMOZA a mimoriadne zásielky

Aplikácia SYMOZA predstavuje komplexný nástroj pre efektívne spracovanie agendy súvisiacej s prepravou mimoriadnych zásielok. Je prepojená so správcom infraštruktúry ŽSR, pričom rovnakú aplikáciu používa aj ČD Cargo. SYMOZA sa používa už vyše dvoch rokov, ale neustále sa pracuje na jej vylepšení. - **Najväčším benefitom tejto aplikácie je, že všetko o mimoriadnych zásielkach je na jednom mieste,** - zdôraznil výhody manažér zákazníckeho centra M. Kandrik. Základná funkcionálnosť SYMOZA používateľom umožňuje zobraziť aktuálny prehľad výlukových činností na sieti ŽSR, evidenciu podaných žiadostí na prepravu mimoriadnych zásielok (MZ), evidenciu, editáciu a prehliadanie údajov MZ v slovenčine a v nemčine a výber vhodného vozňa pre prepravu, ale tiež zadanie obrysových bodov MZ, výpočet prírážok pre preverenie priestorovej prechodnosti, zobrazenie obrysov MZ a ložné miery. Ďalej je to zadávanie železnice a odosielacej stanice, stanice určenia, prechodových vstupných a výstupných staníc, načítanie, export a import prepravnej cesty zo stanice odosielacej do stanice určenia v module Mapa. Systém umožňuje tvorbu a odosielanie telegramov, vkladanie dokumentov k záznamu o MZ, či ukladanie záznamov o mimoriadnych zásielkach a avizách do archívu. Len spomenieme, že prostredníctvom aplikácie SYMOZA sa spracovávajú aj vojenské zásielky.



Zákaznícky portál ISP.  
The ISP customer portal.

## WEB-formulár

Ďalším benefitom pre zákazníka je web-formulár. Na webovej stránke ZSSK CARGO a rovnako aj na zákazníckom portáli ISP je umiestnený link na webový formulár: Žiadosť o súhlas na prepravu mimoriadnej zásielky, kde si zákazník vyplní webový formulár, ktorý sa automaticky prenesie do systému SYMOZA. Web formulár je aj v nemčine a angličtine.

**Bližšie informácie k novým aplikáciám poskytne sekcia obchodno-  
-prevádzkových činností - manažér zákazníckeho centra Matúš  
Kandrik (Kandrik.Matus@zscargo.sk, 0911 876 421)**

(sch)

# Always getting closer to the customer

**Arrivals and departures of trains, prioritised sequencing of wagons, expected departures and arrivals of trains and a lot of other information are available to the customer daily from 6:00 a.m. to 10:00 p.m. on the Customer Centre telephone numbers. Such monitoring of selected block trains and wagons in operation is under the control of employees at infoservis@zscargo.sk. Customers have become accustomed to this service, and ZSSK CARGO is constantly working on further digitalisation of the services provided.**

## Prioritised wagon sequencing

The prioritised wagon sequencing application is a new service in the Customer Centre. This is a new functionality on the ISP customer portal.

- **The application makes it possible to define shipments in a prioritised sequence not only through the ISP customer portal, but also “manually” through the Customer Centre, - informs Matúš Kandrik, the Customer Centre manager. And he adds that once approved, prioritised wagons are highlighted in the wagon logbook with the “PR” symbol.**

In addition to wagons with a prioritised sequence flag, foreign wagons over 24 hours to 48 hours and foreign wagons over 48 hours are also displayed in the wagon logbook, which is a new functionality in the wagon logbook. The application works in such a way that the customer can mark a prioritised sequence when submitting the shipment. This is an effort to preferentially place shipments in a certain train, and the application, which is currently in the so-called test operation, is already used by several customers.

## ETA

Another new service is the ETA (Estimated Time of Arrival) report - the estimated time of arrival of shipments to the station of arrival.

- **In this service, we offer customers, based on their request, the daily sending of a table with the calculation of estimated arrival times, which is based on historical running times and subsequent recalculations, if, for example, the train is put out of service and the like, - explained Mr. Kandrik.**

It is actually a clear Excel table where the customer can look up the estimated arrival times of their shipments - both domestic and foreign ones. The ETA report is sent to the agreed addresses as required by the customer.

## Monitoring trains with a time limit

A new application for the Customer Centre is also in test operation in the ISP, namely the monitoring of trains with a time limit. It monitors the train and evaluates whether the monitored train will arrive at the agreed destination on time. Through this application, the Customer Centre defines the required time limit for a specific train, which again simplifies and updates the information for the customer.

## SYMOZA and special consignments

The SYMOZA application is a comprehensive tool for efficient processing of the agenda related to the transport of special consignments. It is connected to the infrastructure manager ŽSR, while ČD Cargo also uses the same application. SYMOZA has been in use for over two years but is constantly being improved.

- **The biggest benefit of this application is that everything about special consignments is in one place, - Customer Centre manager Mr. Kandrik emphasised the benefits.**

The basic functionality of SYMOZA allows users to view an up-to-date overview of traffic closures on the ŽSR network, records of submitted applications for the transport of special consignments (SC), registration, editing and viewing of SC data in Slovak and German, and the selection of a suitable wagon for transport, as well as entering SC boundaries, the calculation of surcharges for checking spatial capacity, displaying SC boundaries, and loading gauge. Furthermore, it offers entering the railway and the dispatching station, the destination station, transit entry and exit stations, the loading, export and import of the transport route from the dispatching station to the destination station in the Map module. The system enables the creation and sending of telegrams, adding documents to SC records, and the storage of records of special consignments and notices in the archives. It should also be noted that military shipments are also processed through the SYMOZA application.

## WEB form

Another benefit for the customer is a web-form. The ZSSK CARGO website and the ISP customer portal contain a link to the web form: Request for consent to the carriage of a special consignment, where the customer fills in a web form that is automatically transferred to the SYMOZA system. The web form is also available in German and English.

More detailed information on the new applications can be obtained from the Business and Operations Activities Management Section - Customer Centre manager Matúš Kandrik (Kandrik.Matus@zscargo.sk, 0911 876 421)

(sch)

Detail sledovaného vlaku s limitným časom		
Vlak:	Plán odch.: 24.09.2024, Slup. č.: 0-48370, AK. č.: 0-48370, Sl. číslo: 131367 Devínska Nová Ves	
Limitný čas:	24.09.2024 11:11	<input type="checkbox"/> Sledovať odovzdanie
Stanica:	101459	Kuty st. tr.
Popis vlaku:	Falkenberg	
Predpokladaný čas príchodu:	24.09.2024 13:39	skutočný príchod
Čas príchodu:	24.09.2024 13:39	
Čas odovzdania:	24.09.2024 13:39	
Referenčný čas pre spracovanie:	24.09.2024 13:39	skutočný príchod
Stanica prepočtu:	101459 Kuty st. tr.	
Čas spracovania:	24.09.2024 16:10	Stav spracovania: F
Začítanie:	20190 24.09.2024 13:17	Posl. modifikácia: system 24.09.2024 16:10

**Sledovanie vlaku s limitným časom.**  
Monitoring trains with a time limit.

# Vlečka je najlepší spôsob, ako zvýšiť množstvo prepráv po železnici

**Dôležitým aspektom v krajinách, kde stále pretrvávajú jednotlivé vozňové zásielky (JVZ), je uchovať tento segment a výraznejšie ho podporiť. Jedným zo spôsobov je podpora vzniku nových a udržiavanie, revitalizácia a modernizácia existujúcich železničných vlečiek. Aj pri nich totiž platí to, čo pri JVZ: zrušia sa veľmi ľahko, no ich následná obnova je potom takmer nemožná.**

Komplikovanosť vybavovania novej vlečky väčšinu záujemcov odrádza. No je tu aj iná cesta. Slovensko má z minulosti veľké množstvo železničných vlečiek a funkčných je dnes len zlomok z nich. Ak je teda nejaká šanca napojiť sa na nevyužívanú, ale už aktívnu vlečku, ide o najjednoduchšie riešenie.

## Ako sa to dá

Výhodou aktívnej vlečky je, že tam už často funguje obsluha od ZSSK CARGO. Náklady pri viacerých nájomcoch zvyčajne klesajú – všetko však závisí od majiteľa vlečky a jeho požiadaviek na poplatky za jej využívanie. Napríklad spoločnosť Betacar v Pezinku má na vlečke päť spoluužívateľov, medzi nimi aj Lesy SR. To je dôkazom, že keď majiteľ vlečky žiada za jej užívanie rozumné peniaze, záujemcovia sa nájdu. Iný príklad je spoločnosť Saker, ktorá na vlečke KBZ v Zohore ako spoluužívateľ vlečky nakladá šrot s obsluhou dvakrát týždenne. Do tretice, priam exemplárny prípadom je ďalšia spoločnosť obchodujúca so šrotom, FRV v Bratislave-Rači. Pôvodne nakladali na vykládkovej a nakládkovej koľaji na stanici vo Vajnoroch, no rozhodli sa kúpiť existujúcu vlečku a dnes tam už k spokojnosti nakladajú túto druhotnú surovinu, ktorú ZSSK CARGO z jednotlivých vozňových zásielok skladá do skupín vozňov a ucelených vlakov. Tie smerujú k spracovateľom na Slovensku, aj v zahraničí.

Podľa vyjadrenia zástupcov firmy netušili, že obsluha železnicou môže byť taká jednoduchá. A na to, aby bolo všetko dohodnuté na dlhodobú spoluprácu, stačili tri stretnutia so ZSSK CARGO.

## S kým komunikovať?

Pre ekologicky zmysľajúce firmy, ktoré uvažujú o pripojení sa na existujúcu vlečku, nie je jednoduché zistiť, s kým o tom majú rokovať. Aj tu však vie ZSSK CARGO pomôcť. Ako hovorí koordinátorka pre zmluvné činnosti vlečkovej agendy Anna Imreová, - **s kontaktom na vlastníka vlečky, ktorého je potrebné osloviť, vieme pomôcť. Posunieme správny kontakt, treba však byť pripravení na to, že nie každý chce vlečku využívať či prenajímať. Avšak radi poskytneme kontakty na správne osoby, či už na vlastníkov, alebo na firmy, ktoré vedú vlečku opraviť po stavebnej stránke do prevádzkyschopného stavu.**

A. Imreová pritom chodí osobne so zákazníkmi na prieskum vlečiek, zisťujúc, ktoré prekážky stoja v ceste tomu, aby tovar jazdil po koľajniciach. A niekedy sú to doslova fyzické prekážky. - **Nedávno sa nám napríklad v Bratislave stalo, že pri prieskume vlečky sme narazili na veľký strom, ktorý vyrástol medzi dvoma koľajami – tak dlho sa vlečka nepoužívala,** - spomína. Najjednoduchší prvý kontakt je obchodný manažér príslušného regiónu.



## Keď sa vlečka podarí sprevádzkovať

Keď už nič nebráni v prevádzkovaní vlečky, zostáva ešte posledná vec. Vlečková zmluva so ZSSK CARGO. V nej sa dohodne technológia obsluhy – teda ako často sa pristavujú a odvážajú vozne. - **Pri rozvrhu obslúh sa snažíme maximálne vyjsť v ústrety zákazníkov. Ideálne sú obsluhy dvakrát týždenne, kedy zákazník vždy stihne vyožiť a naložiť všetko potrebné,** - hovorí A. Imreová.

Najlepšie tovary, ktoré majú šancu konkurovať cestnej doprave, sú tie, ktoré veľa vážia – čiže napríklad šrot, drevo, obilniny, cukrová repa, chémia. Obrovský nevyužitý potenciál majú na Slovensku stavebniny, najmä štrky a piesky, ktoré sa vozia nákladnými autami.

Na čo je nutné myslieť na záver? - **Dôležité je objednávať si len toľko vozňov, koľko sa na vlečku zmestí. Lebo keď privátne vozne stoja na vlečke, netreba platiť za ne. Ak sa však odstavia v stanici či na všeobecných nakládkových a vykládkových koľajach, za pobyt vozňa na danom mieste sa už platí,** - dáva Anna Imreová tipy z praxe.

Taktiež je dôležité optimalizovať počet denných obslúh. Napríklad jedna zo slovenských automobiliek má objednaných 14 obslúh denne, ktoré sa však vždy nevyužívajú. Personál ZSSK CARGO ale musí zostať v pohotovosti a nemôže tak efektívne obslúžiť iných zákazníkov.

Obnovenie, sprevádzkovanie, pripojenie sa či aktivácia železničnej vlečky je veľmi individuálna záležitosť, no pri ZSSK CARGO, sa môžete spoľahnúť na to, že kde je vôľa, tam sa vždy hľadá najvhodnejšia cesta. Tá železničná.

Lubomír ČECH

Foto: autor a Marek BIELICH

**Vaše otázky a dopyty ohľadom vlečkových služieb v ZSSK CARGO vám vždy radi zodpovedia naši obchodní manažéri v jednotlivých regiónoch na Slovensku.**

# A siding is the best way to increase the amount of rail traffic

**An important aspect in countries where single wagonload (SWL) shipments are still used is to preserve this segment and support it more significantly. One of the ways is to support the creation of new sidings and the maintenance, revitalisation and modernisation of existing ones. The same applies to them as to SWL shipments: it is very easy to cancel them, but it is almost impossible to restore them subsequently.**

siding, it's not easy to figure out who to talk to about it. However, ZSSK CARGO can help here as well. As Anna Imreová, coordinator for siding agenda contractual activities, says – **we can help you to find the owner of the siding who needs to be contacted. We will forward the correct contact, but we must be prepared for the fact that not everyone wants to use or rent the siding. However, we will be happy to provide information to contact the right persons, either**



The complexity of equipping a new siding discourages most of those interested. Well, there is another way. Slovakia has a large number of railway sidings from the past – and today only a fraction of them are operable. So if there is any chance to connect to an unused but already active siding, this is the simplest solution.

## How to do that

The advantage of an active siding is that it is often operated by ZSSK CARGO. Costs are usually lower with multiple lessees – but it all depends on the siding owner and their requirements for charges for its use. For example, the company Betacar in Pezinok has five co-users on the siding, among them Lesy SR (the Forests of the Slovak Republic). This proves that when the owner of a siding asks for reasonable money for its use, there will be interested parties. Another example is the company Saker, which, as a co-user of the KBZ siding in Zohor, loads scrap metal twice a week.

Thirdly, an exemplary case is another company dealing in scrap – FRV in Bratislava-Rača. Originally, they loaded scrap on the general loading and unloading track at the Vajnory station, but they decided to buy the existing siding and today, to their satisfaction, they load this secondary raw material there, which ZSSK CARGO assembles from single wagonload shipments into groups of wagons and block trains. These are headed to scrap processing companies in Slovakia and abroad.

## Who to communicate with?

For green-minded companies thinking about connecting to an existing

**siding owners or companies that can reconstruct the siding into an operable condition.**

Mrs. Imreová personally accompanies the customers inspecting the sidings to find out which obstacles prevent goods from being conveyed by rail. And sometimes they are literally physical obstacles. – **Recently, for example, it happened to us in Bratislava that while inspecting the siding, we came across a large tree that had grown between two tracks – the siding had not been used for so long,** - she recalls.

The simplest way is to contact the sales manager of the respective region first.

## When the siding can be put into operation

When nothing prevents the siding from being operated, there is one last thing left. And it is a siding track services contract with ZSSK CARGO. The service technology will be agreed therein – that is, how often the wagons are brought in and taken away. – **When scheduling the siding track services, we try to accommodate the customer's needs as much as possible. The ideal is services provided twice a week, when the customer always has time to unload and load everything they need,** - says Mrs. Imreová.

The best goods that have a chance to compete with road transport are those that weigh a lot – that is, for example, scrap metal, timber, grains, sugar beet, chemical products. In Slovakia, building materials, especially gravel and sand, which are transported by trucks, have a huge untapped potential.

The renewal, commissioning, connection or activation of a siding is a very individual matter, but with ZSSK CARGO, you can count on the fact that where there is a will, there is always a way. A railway.

**If you have any questions or inquiries regarding siding services at ZSSK CARGO, our sales managers in individual regions.**

**Lubomír ČECH**  
**Photo: author and Marek BIELICH**

# Pri digitalizácii sledujeme trendy a hľadáme na potreby zákazníkov

ZSSK CARGO sa usiluje udržať krok s trendmi a digitalizuje svoje prevádzkové postupy, aby zvýšila efektívnosť, bezpečnosť, spoľahlivosť a spokojnosť zákazníkov. V uplynulom období sa spoločnosť v rámci digitalizácie zamerala na podporu práce vozmajstrov, rušňových čiat, vlečkovej agendy a tak isto realizovala niekoľko úprav na zákazníckom portáli s vplyvom na spracovanie a následné riadenie prepravy zásielok. Aj podpora práce vozmajstrov a rušňových čiat má priamy vplyv na spoľahlivosť a plynulosť prepravy s dopadom na dodacie lehoty.

## Podpora práce vozmajstrov a rušňových čiat

Na podporu práce uvedených profesií slúži aplikácia v prostredí operačného systému Android, pomenovaná ako mVlak. Ide o funkcionality na zaznamenávanie výkonov technických prehliadok priamo v koľajisku a prenosom údajov prostredníctvom mobilnej siete do systému ISP s možnosťou priamej komunikácie medzi vozmajstrom a rušňovodičom. Hlavnou úlohou aplikácie mVlak je informačne podporiť vykonávanie úplnej skúšky brzdy (ÚSB) a taktiež podporiť zaznamenávanie rôznych informácií o stave vozňov zaradených vo vlaku. Používaním aplikácie v praxi dochádza k skráteniu času vykonania ÚSB, pretože vozmajster môže činnosti skúšky brzdy vykonávať bez toho, aby fyzicky prevzal tabuľku „Nepohybovať“. Tak isto dochádza k zvýšeniu spoľahlivosti informácií, ako sú napríklad informácie, na ktorých vozňoch sú ručné brzdy utiahnuté alebo vypnuté a podobne.

## Nové možnosti na Zákazníckom portáli

V ZSSK CARGO máme k dispozícii elektronickú objednávku prepravy, elektronický nákladný list a elektronický podaj. Takisto máme elektronickú fakturáciu, elektronický dodaj, no donedávna nám chýbal elektronický odovzdávkový a návratový list. Našťastie aj tie sme už vyriešili, zdigitalizovali. Aby sme uzatvorili celý proces digitalizácie a interakcie medzi spoločnosťou a našimi zákazníkmi, tak sme na zákazníckom portáli ISP nasadili funkcionality, ktorej cieľom je zvýšenie portfólia poskytovaných elektronických služieb. Vytvorili sme nové aplikácie, v ktorých používatelia majú prehľadné informácie o dokladoch, prepravných súpisoch výkonov a vozňoch nachádzajúcich sa na vlečkách a zároveň môžu evidovať návratové listy, odsúhlasovať odovzdávkové listy, resp. prepravné súpisy výkonov. Aby tieto údaje mohli byť vymieňané medzi ISP (Informačný systém pre zákazníka) a zákazníckym portálom, vytvorili sme nové volania, ktorými sa tieto údaje medzi systémami zasielajú.

Mimo to sme na zákazníckom portáli replikovali údaje o vlečkách, obsluhách, zmluvách, ako aj ďalšie údaje, aby sa celý systém čo najviac zjednodušil a bol nápomocný zákazníčkovi pri vyplňaní požadovaných údajov. Okrem tejto, dá sa povedať veľkej zmeny, sme na zákazníckom portáli nasadili aj niekoľko nižšie uvedených menších zmien, ktorých cieľom je zjednodušiť zadávanie údajov do zásielok a skrátiť tak čas spracovania nákladného listu na strane zákazníka.

Doplnili sme:

- filtrovanie na základe používateľa, ktorý nákladný list zaevidoval - Doplnenie novej položky filtra „Nákladný list vytvoril“ - textová položka pre zadanie prihlasovacieho mena používateľa, ktorý vy-

tvoril nákladný list. Potvrdením filtra s vyplnenou hodnotou, sa zo skupiny nákladných listov, ku ktorým má prihlásený používateľ prístup, zobrazia tie, pre ktoré platí, že zásielku zaevidoval používateľ s prihlasovacím menom uvedeným vo filteri. Používateľ má tak isto možnosť uviesť viacero používateľských mien, respektíve zaškrtnúť políčko „Mnou vytvorené nákladné listy“ (nákladné listy vytvorené aktuálne prihláseným používateľom),

- možnosti pre neprevzatie vozňov do nového nákladného listu (NL) v prípade jeho vytvorenia kópiou z iného NL - Systém pri výbere tlačidla Kópia najskôr overí, či existujú vozne na pôvodnom NL a ak nejaké nájde, tak používateľovi zobrazí upozornenie v zmysle „Nákladný list, z ktorého sa vytvára kópia má zaevidované vozne (X ks). Prevziať vozne do nového nákladného listu?“,
- rolovaciu lištu do upozornenia pri vytváraní zásielky kópiou zo zásielky s veľkým počtom elektronických príloh - Rolovacia lišta sa zobrazí v prípade existencie viacerých elektronických príloh tak, aby sa používateľ komfortne dostal k tlačidlám v spodnej časti upozornenia a označil tak svoju voľbu pri preberaní/nepreberaní elektronických príloh do novovytvárajúcej zásielky,
- pridanie/aktualizáciu vozňov s intermodálnou prepravnou jednotkou (IPJ) zo zoznamu prostredníctvom použitia dvoch, prípadne viacerých riadkov po sebe nasledujúcich pre:
  - vyplnenie viacerých IPJ k jednému vozňu (podľa počtu IPJ nachádzajúcich sa na jednom vozni),
  - vyplnenie viacerých tovarov k jednému IPJ (podľa počtu NHM nachádzajúcich sa v jednom IPJ),
  - vyplnenie viacerých plomb ku jednému vozňu (podľa počtu plomb nachádzajúcich sa na jednom vozni),



- možnosť definovať zásielku ako prednostne radenú a doplnkovú funkcionálnosť do ISP, prostredníctvom ktorej je preprava takto definovanej zásielky riadená naprieč celým procesom jej prepravy.

Z hľadiska poskytovania informácií boli vďaka zavádzaniu TAF TSI (technické špecifikácie interoperability pre subsystém telematických aplikácií v železničnej nákladnej doprave) dopracované nové možnosti sledovania polohy zásielok, najmä poskytovanie informácií o ETA (Estimated Time of Arrival – približný čas príchodu) a ETH (Estimated Time of Handover – približný čas prevzatia) prostredníctvom automatického generovania a zasielania informácií na vybrané elektronické adresy.

### Prichádza umelá inteligencia

Vývoj digitalizácie v ZSSK CARGO bude pokračovať aj v nadchádzajúcom období, pretože predstavuje kľúčový krok smerom k efektívnejšej, bezpečnejšej a udržateľnejšej železničnej nákladnej doprave.

S pokračujúcim technologickým pokrokom môžeme očakávať, že aj naša spoločnosť v rámci digitalizácie použije existujúce, respektíve vyvinie nové nástroje na princípe umelej inteligencie a strojového učenia. Medzi priority v roku 2025 bude zaradená aktualizácia elektronickej komunikácie s Finančnou správou SR, elektronický nákladný list v medzinárodnej preprave, elektronická vlaková dokumentácia a plnohodnotné zavedenie komunikácie v súlade s TAF TSI s partnermi, ktorí budú na takúto komunikáciu pripravení. A v neposlednom rade sa budeme venovať aj požiadavkám a potrebám zákazníkov na poskytovanie informácií a podporných aplikácií.

**Peter IHNÁT**

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

**Ilustračné foto: Peter POLANSKÝ**

## With digitalisation, we follow trends and look at customer needs

**ZSSK CARGO strives to keep up with trends and digitalises its operational procedures to increase efficiency, safety, reliability and customer satisfaction. In the past period, the company focused on supporting the work of train foremen, crews, siding agenda as part of digitalisation, as well as implemented several modifications to the customer portal with an impact on the processing and subsequent management of shipments. Supporting the work of train foremen and crews also has a direct impact on the reliability and smoothness of transport, affecting delivery times.**

### Support for the work of train foremen and crews

An application available for the Android operating system, called mVlak, is intended to support the work of the mentioned professions. This is a functionality that enables recording the performance of technical inspections directly on the track and transferring data via the mobile network to the ISP system with the possibility of direct communication between the train foreman and the driver. The mVlak application is predominantly designed to informationally support the performance of a complete brake test (CBT), as well as to facilitate the recording of various information about the condition of the wagons forming the train. Using the application in practice reduces the time required to perform a CBT because the train foreman can perform the brake test activities without physically taking over the "Do not move" table. This also helps to enhance the reliability of information, e.g. information on which wagons the hand brakes are tightened or turned off, etc.

### New options on the Customer Portal

At ZSSK CARGO, we have at disposal an electronic shipping order, an electronic consignment note and electronic submission. We also have electronic invoicing, electronic delivery, but until recently we lacked electronic handover and return notes. Fortunately, we have already managed to convert them into digitalised form. In order to complete the entire process of digitalisation and interaction between the company and our customers, we have deployed a functionality on the ISP Customer Portal that is designed to broaden the portfolio of electronic services provided. We have created new applications where users have clear information about documents, listings of transport services and wagons located on sidings, and at the same time they can register return notes, approve handover notes or transport service listings.

In order for these data to be exchanged between the ISP (Customer Information System) and the Customer Portal, we have created new calls that send these data between the systems.

In addition, we have transferred data on sidings, operators, contracts, as well as other data to the Customer Portal in order to simplify the entire system as much as possible and help the customer fill in the required data. In addition to this, one might say, major change, we have also made several minor changes to the Customer Portal as mentioned below, the aim of which is to simplify shipment data entry and thus shorten the consignment note processing time on the customer's side. The following has been added:

- filtering based on the user who registered the consignment note,
- an option for not accepting wagons in a new consignment note (CN) if it is created by copying from another CN,
- a scroll bar for notification when creating a shipment by copying from a shipment with a large number of electronic attachments,
- adding/updating wagons with an intermodal transport unit (ITU) from the list,
- the possibility to define the shipment as prioritised and an additional functionality to the ISP.

In terms of providing information, thanks to the deployment of TAF TSI (technical specifications of interoperability for the subsystem of telematics applications for rail freight), new options for tracking the location of shipments were added, in particular providing information on ETA (Estimated Time of Arrival) and ETH (Estimated Time of Handover) through automatic generation and sending of information to selected electronic addresses.

Priorities for 2025 will include updating electronic communication with Financial administration of the Slovak republic, an electronic consignment note in international transport, electronic train documentation and full implementation of communication in accordance with TAF TSI with partners who will be ready for such communication. And last but not least, we will also address the requirements and needs of customers for the provision of information and supporting applications.

**Peter IHNÁT**

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

**Photo: Peter POLANSKÝ**

# Digitálne automatické spriahadlo v projektoch ZSSK CARGO

**ZSSK CARGO aktívne sleduje vývoj nahrádzania ťahadlového a narážacieho ústrojenstva novým digitálnym automatickým spriahadlom (DAC - z angl. Digital Automatic Coupling). DAC znamená významnú zmenu v oblasti konštrukcie a prevádzkovania železničných koľajových vozidiel – hnacích dráhových vozidiel a nákladných vozňov, preto aj ZSSK CARGO vstupuje do tohto významného projektu.**

Cieľom DAC je zefektívniť a tak zabezpečiť zvýšenie konkurencieschopnosti a bezpečnosti nákladnej železničnej dopravy v rámci logistických preprav v Európe. V súčasnosti je ešte veľa otvorených otázok, na ktoré subjekty zúčastňujúce sa logistických reťazcov vrátane ekonomických expertov hľadajú kompetentné odpovede. Vzhľadom na rozsah projektu zavádzania DAC a jeho vplyv na prevádzku vedenie ZSSK CARGO rozhodlo o účasti na tomto významnom európskom železničnom projekte. Zámerom je v úzkej spolupráci so železničnými autoritami v Európe a obchodnými partnermi overiť efektívnosť navrhovaných technických riešení v praxi.

Najefektívnejším spôsobom, ako získať skúsenosti s DAC, je jeho overenie v skúšobnej prevádzke. V rámci testovania má spoločnosť zámer overiť digitálne automatické spriahadlo jednak na konvenčných vozňoch Ea, ale tiež na modulárnych systémoch (jedna platforma s možnosťou použitia rôznych nadstavieb podľa potrieb zákazníkov). Konvenčné vozne majú byť nasadené na prepravy v rámci Slovenskej republiky, modulárne systémy zasa na medzinárodnú prepravu s Českou republikou. Projekt má naplánované fázy, ktoré budú pravidelne reportované a vyhodnocované.

Intenzívne diskusie prebiehali aj na tohtoročnom veľtrhu InnoTrans v Berlíne koncom septembra, kde sa manažéri ZSSK CARGO zúčastnili na medzinárodnom stretnutí ohľadom implementácie DAC. V rámci tejto komplexnej témy je podľa účastníkov a partnerov projektu nutné

predstaviť optimálne technické riešenie, definovať legislatívne rámce a tiež nastaviť ekonomické parametre. Projekt DAC predstavuje významný míľnik v oblasti železničnej nákladnej dopravy a je zastrešovaný spoločným podnikom Europe's Rail zriadeným Radou EÚ v rámci nového európskeho partnerstva v oblasti železničného výskumu a inovácií. Toto partnerstvo bolo založené v rámci programu Horizon Europe (2020 – 2027) a je univerzálnym nástupcom spoločného podniku Shift2Rail. Členom Europe's Rail sú významní partneri z oblasti železničnej dopravy v Európe.

**Miroslav BUC**

**Riaditeľ sekcie technicko-technologickej prípravy prevádzky**

**Foto: Ladislav JANDOŠEK**



**Digitálne automatické spriahadlo umožňuje prenos dát a ďalší pokrok v digitalizácii a automatizácii prevádzky.**

*The Digital Automatic Coupling enables data transfer and further progress in digitization and automation of operations.*

## Digital automatic coupling in ZSSK CARGO projects

**ZSSK CARGO is actively following the trend of replacing the drawing and impact equipment with new Digital Automatic Coupling (DAC). DAC entails a significant change in the construction and operation of rolling stock - locomotives and wagons, which is why ZSSK CARGO is also participating in this important project.**

*The aim of DAC is to make it more efficient and thus ensure an increase the competitiveness and safety of rail freight within the framework of logistic freight shipments in Europe. Considering the scope of the DAC implementation project and its impact on operations, the ZSSK CARGO management decided to take part in this important European railway project. The aim is to verify the effectiveness of the proposed technical solutions in practice in close cooperation with railway authorities in Europe and business partners.*

*The most effective way to gain experience with DAC is to test it in trial operation. As part of the testing, the company intends to verify the digital automatic coupling both on conventional Ea wagons, but also*

*on modular systems (one platform with the possibility of using different superstructures according to customer needs). Conventional wagons are to be used for transporting goods within the Slovak Republic, while modular systems should be deployed for international transport to the Czech Republic.*

*Intensive discussions also took place at this year's InnoTrans trade fair in Berlin at the end of September, where ZSSK CARGO managers participated in an international meeting regarding the implementation of DAC. The DAC project represents a significant milestone in rail freight transport and has been entrusted to the Europe's Rail Joint Undertaking, established by the EU Council as part of the new European partnership for rail research and innovation.*

**Miroslav BUC**

**Director of the Technical and Technological  
Preparation of Operations Section**



# Tiché vozne majú zelenú, hlučné stopku

Problematike znižovania hluku v železničnej doprave sa ZSSK CARGO venuje prakticky od roku 2007, keď sa zúčastnila na workshope UIC v Paríži, kde bol predstavený práve zámer nahradzovania liatinových klátikov za dovtedy nepoznané kompozitné klátiky. Zmeny boli implementované aj do vznikajúcich technických špecifikácií interoperability (TSI) v oblasti nákladných vozňov a hluku.

V rámci implementácie znižovania hluku sa spoločnosť zúčastnila v európskom projekte EUROPE TRAIN, do ktorého poskytla vozne a tiež trakciu v rámci jazdy testovacieho vlaku po tratiach na Slovensku. Po ukončení projektu už v roku 2013 vyšli prvé testovacie vozne z revíznej opravy vystrojené kompozitným klátikmi typu LL. Vozne boli pravidelne monitorované a kontrolované, vrátane meraní hodnôt klátikov a monoblokov.

V ďalšom období ZSSK CARGO prijala rozhodnutie o postupnom prestrojení vozňov na kompozitné klátiky, ktoré sa následne zrýchlilo po ohlásení Nemecka o prevádzkovaní len tichých vozňov od určitého termínu. S cieľom poskytnúť zákazníkovi a partnerovi vozne spôsobilé medzinárodnej prevádzky prestrojenie prebieha kontinuálne.

V súčasnosti sa na trhu stretávame s prekvapujúcimi reakciami ohľadom krátkočasového prestrojenia vozňov do decembra 2024. Pre



ZSSK CARGO je tento míľnik súčasťou dlhodobého projektu prestrojovania vozňov, preto potvrdzuje, že je na túto zmenu pripravená a v súčasnosti viac ako 90% jej vozňového parku spĺňa technicky a ekonomicky náročnú európsku legislatívu v oblasti hluku. Cieľom je pritom prestrojenie celej flotily vozňov. (mb)

## Silent wagons given the green light while noisy ones the red light

ZSSK CARGO has been dealing with the issue of noise reduction in rail transport since 2007, when it participated in the UIC workshop in Paris, where the idea of replacing cast iron brake blocks with composite blocks, which had been unknown until then, was presented. Changes were also implemented in the emerging Technical Specifications for Interoperability (TSI) concerning freight wagons and noise.

As part of the implementation of noise reduction, the company participated in the European project EUROPE TRAIN, for which it provided wagons as well as traction for a test train running on the tracks in Slovakia. After the completion of the project in 2013, the first test wagons equipped with LL type composite blocks came out of the

overhaul.

In the next period, ZSSK CARGO made a decision to gradually equip wagons with composite brake blocks, which subsequently accelerated after Germany announced it would only allow the operation of silent wagons from a certain date. At the moment, we are encountering surprising reactions on the market regarding the short time for retrofitting the wagons until December 2024. For ZSSK CARGO, this milestone is part of a long-term project to retrofit the wagons, therefore it confirms it is ready for this change and currently more than 90% of its wagon fleet meets the technically, and economically demanding European legislation concerning noise. The goal is to retrofit the entire fleet of wagons. (mb)

## ECM v kocke

Legislatívou v oblasti železničných koľajových vozidiel v ZSSK CARGO sa zaoberá ECM - Subjekt zodpovedný za údržbu. Ako ECM poskytuje spoločnosť prístup a neustálu aktualizáciu k predpisom:

- Systém údržby hnacích dráhových vozidiel,
- Systém údržby nákladných vozňov.

V prípade voľných kapacít poskytuje svojim obchodným partnerom najmä služby:

- ECM v zmysle platnej legislatívy na železničných koľajových vozidlách,
- vykonávanie technických kontrol dráhových vozidiel,
- preberanie a akceptácia tovarov a služieb.

ZSSK CARGO spĺňa všetky požiadavky nariadenia ECM z hľadiska kultúry bezpečnosti, zodpovednosti za údržbu a zhody so Spoločnými bezpečnostnými metódami (CSM) Systému riadenia bezpečnosti (SRB).

# Dianie na Ukrajine sa dotýka železníc na Slovensku

Za prvých osem mesiacov tohto roka prepravili Ukrajinské železnice celkom 118 miliónov ton tovarov, čo v porovnaní s rokom 2023 predstavuje nárast o vyše 24%. Takýto „pohyb“ u nášho východného suseda neostáva bez vplyvu na prepravu ani na Slovensku. S výkyvmi smerom nahor či nadol sa stretávame od začiatku vojny, keď sa zastavili prepravy komodít z Ruska a blokovaním prístavov v Čiernom mori bolo potrebné z Ukrajiny vyviezť veľké objemy obilnín a iných agrokomodít. Do toho prichádza aktuálne útlm v produkcii európskych automobiliek, súvisiacom nižšom dopyte po hutnickej produkcii, k ekonomickým problémom oceľární či už vplyvom konkurencie mimo EÚ alebo sprísňovaním ekologických noriem pre výrobu.

Európa by rada rozšírila spoluprácu s Ukrajinskými železnicami, pripravila preto programy na podporu rozsiahlych investičných projektov na prepájanie s Ukrajinou po rozchode 1 435 mm. Zo slovenskej strany však zaznievajú výhrady, že európske investície do tratí či prekladísk na ukrajinskom území predstavujú priamu konkurenciu pre doteraz budované a modernizované kapacity prekladiska v Čiernej nad Tisou. Preto by plánované investovanie malo byť koordinované, aby na hraniciach nevznikli neproporčné kapacity nad rámec budúcich potrieb a neznehodnocovali dlhé roky vynakladané prostriedky.

## Čierna nad Tisou a Maťovce

Ak si vezmeme výkony v pohraničných priechodových staniciach (PPS), za prvých osem mesiacov roku 2024 ZSSK CARGO z Ukrajiny doviezla cez obe naše PPS po širokom rozchode celkom 6,4 milióna ton všetkých tovarov. Cez PPS Čierna nad Tisou to bolo bez mála 3 milióny ton, cez PPS Maťovce 3,4 milióna ton. V roku predchádzajúcom sa pritom cez Čiernu nad Tisou previezli 4 milióny ton a cez Maťovce 3,8 milióna ton. - **Celkovo tak spoločnosť vykazuje pokles 1,4 milióna ton, čo je asi 18%. Príčiny výrazného poklesu objemov prepravy sú známe, je to výrazné zníženie predovšetkým dovozu železnej rudy cez obe PPS, ale predovšetkým cez Čiernu nad Tisou,** - uvádza generálny zástupca ZSSK CARGO na Ukrajine Jozef Virba.

Pri detailnejšou prehľade dovozu kľúčovej komodity - železnej rudy na Slovensko vyplýva, že v prvých ôsmich mesiacoch tohto roku ZSSK CARGO doviezla z Ukrajiny o viac ako 1 milión ton železnej rudy menej ako v rovnakom období roku 2023, čo je o vyše 15% menej. - **Výrazný pokles dovozu železnej rudy je spojený predovšetkým s úplným zastavením dovozu do českého hutnickeho kombinátu LIBERTY Ostrava. Železná ruda pre tento hutnícky kombinát sa naposledy doviezla v októbri 2023,** - spresňuje dôvody J. Virba. Medziročný prepád u tohto zákazníka je mínus 817 tisíc ton.

Z ostatných komodít treba spomenúť aj prepravu obilnín a výrobkov z nich, čo je spojené s presmerovaním tovarových tokov zo západných pohraničných staníc Ukrajiny do prístavov Veľ-

kej Odesy po obnovení dočasného námorného koridoru od septembra minulého roku. - **Náklady na dopravu do námorných prístavov Veľkej Odesy – Pivdennej, Čornomorsk a Odessa sú pre ukrajinských zákazníkov oveľa nižšie ako na ukrajinské západné železničné PPS,** - vysvetľuje generálny zástupca ZSSK CARGO na Ukrajine dôvody presmerovania tokov.

## Podpora investícií na Ukrajine

Ukrajinské železnice v priebehu roku 2024 plánujú rozsiahle investičné projekty, jedným z nich je vybudovanie novej, 22-kilometrovej trate rozchodu 1 435 mm, ktorá bude spájať Užhorod s Čopom. V apríli tohto roka Ukrajinci slávnostne položili prvé koľajové pole novej trate. - **Užhorod sa stane prvým ukrajinským regionálnym centrom, ktoré bude s Európou spojené železnicou iného typu ako širokým rozchodom,** - zdôrazňuje J. Virba. V máji sa mala začať samotná výstavba tejto trate, projekt sa bude realizovať s 50-percentným grantovým spolufinancovaním z fondu EÚ - CEF. Pre úplnosť dodajme, že celková cena projektu dosahuje hodnotu 28 miliónov eur a termín výstavby je stanovený na 14 mesiacov, no už teraz je nereálny, lebo s výstavbou sa nezačalo.

- **Ukrajinské železnice majú z prostriedkov fondov EÚ zámer vybudovať aj trať o rozchode 1 435 mm, ktorá bude spájať Užhorod cez Pavlovo s Maťovcami. Tento projekt je ešte vo fáze prípravy,** - podotýka J. Virba a doplní, že projektov je ešte viac, napríklad na hraniciach s Poľskom výstavba železničného spojenia Mostiska - Lvov Sknyliv po rozchode 1 435 mm, takisto s masívnym financovaním donorov.



## Riziká vzájomnej konkurencie

Hoci koniec vojny na Ukrajine si nikto nedovolí odhadovať, je jasné že po nej dôjde k rýchlemu obratu dopravných tokov. Na Ukrajinu budú prúdiť veľké objemy tovarov na jej obnovu. - **Zásadné riziko prítom predstavujú prípadné európske investície do konkurenčného prekladiska na ukrajinskom území. Zásadne by ohrozili vyťaženie Čiernej nad Tisou**, - vyjadruje obavy generálny riaditeľ ZSSK CARGO

Jaroslav Daniška. Podľa jeho slov majú európske investície prinášať synergie a nie ohrozovať železničné podniky. ZSSK CARGO sa pritom už uchádza o podporu investícií vo svojich prekladiskách, či už ide o rozšírenie rámp, prekládkových kapacít a mechanizmov alebo tiež modernizáciu infraštruktúry kontajnerového prekladiska v Dobrej.

Ladislav JANDOŠEK

Foto: Veronika HAGAROVÁ

# The events in Ukraine affect the railways in Slovakia

*In the first eight months of this year, Ukrainian Railways transported a total of 118 million tonnes of goods, which represents an increase of more than 24% compared to 2023. Such a "movement" in our eastern neighbour's territory inevitably affects rail freight transport in Slovakia. We have been experiencing upward and downward traffic fluctuations since the beginning of the war, when the transport of commodities from Russia stopped and the blocking of ports in the Black Sea made it necessary to export large volumes of grain and other agricultural commodities from Ukraine. In addition, there is currently a slowdown in the production of European car companies related to the lower demand for metallurgical production and the economic problems of steel mills, whether due to competition from outside the EU or the tightening of ecological standards for production.*

Europe would like to expand cooperation with Ukrainian Railways, therefore it has prepared programmes to support large-scale investment projects for connecting with Ukraine on 1,435 mm tracks. However, there are reservations raised by the Slovak Republic that European investments in Ukrainian railway lines or transshipment yards represent direct competition for the hitherto built and modernised capacities of the transshipment yards in Čierna nad Tisou. Therefore, planned investing should be coordinated so that disproportionate capacities do not arise at the borders beyond future needs and do not devalue the funds that have been spent over many years.

## Čierna nad Tisou and Maťovce

When considering the transport volumes at border crossing stations (BCSs), in the first eight months of 2024, ZSSK CARGO imported a total of 6.4 million tonnes of all goods through our both BCSs on broad gauge tracks from Ukraine. Through the BCS Čierna nad Tisou it was almost 3 million tonnes and through the BCS Maťovce 3.4 million tonnes. In the previous year, 4 million tonnes were transported through Čierna nad Tisou and 3.8 million tonnes through Maťovce. - **In the aggregate, the company reports a decrease of 1.4 million tonnes, which is about 18%. The reasons for the large decline in transport volumes are known, it is a significant reduction primarily in the import of iron ore through both BCSs,**

**but especially through Čierna nad Tisou**, - says Jozef Virba, general representative of ZSSK CARGO in Ukraine.

A more detailed overview of the import of the key commodity - iron ore to Slovakia shows that in the first eight months of this year, ZSSK CARGO imported from Ukraine over 1 million tonnes of iron ore less than in the same period of 2023, which is more than a 15% decrease. Of the other commodities, we should also mention the transport of cereals and products made from them, which is connected with the redirection of goods flows from the western border stations of Ukraine to the Greater Odessa seaports after the restoration of the temporary maritime corridor since September last year. - **The costs of transport to the seaports of Greater Odessa – Pivdenny, Chornomorsk and Odessa are much lower for Ukrainian customers than for the Ukrainian western railway border crossing stations**, - the general representative of ZSSK CARGO in Ukraine explains the reasons for the redirection of goods flows.

## Investment support in Ukraine

Ukrainian Railways is planning large-scale investment projects in the course of 2024, one of which is the construction of a new, 22-kilometre track with a gauge of 1,435 mm, which will connect Uzhhorod and Chop. In April this year Ukrainians ceremoniously laid the first track field of the new line. - **Uzhhorod will become the first Ukrainian regional centre that will be connected to Europe by a railway other than a broad-gauge track**, - emphasises Mr. Virba. The actual construction of this line was supposed to start in May, with the project being implemented with 50 per cent grant co-financing from the EU - CEF funds.

- **Ukrainian Railways also intends to use EU funds to build a 1,435 mm line, which will connect Uzhgorod and Maťovce via Pavlovo. This project is still in the preparation phase**, - Mr. Virba points out and adds that there are even more projects, for example, at the border with Poland it is planned to construct a 1,435 mm railway line between Mostiska and Lviv Sknyliv also with massive funding from donors.

## Risks of mutual competition

Although no one dares to predict the end of the war in Ukraine, it is clear that once it ends, there will be a rapid reversal of traffic flows. Large volumes of goods will flow to Ukraine for its reconstruction. - **A fundamental risk is potential European investments in a competitive transshipment facility in the Ukrainian territory. They would fundamentally threaten the exploitation of Čierna nad Tisou**, - ZSSK CARGO CEO Jaroslav Daniška expresses concern. According to him, European investments should bring synergies and not threaten railway companies. At the same time, ZSSK CARGO has already applied for investment support for its transshipment yards, whether it is the expansion of ramps, transshipment capacities and mechanisms or the modernisation of the infrastructure of the container transshipment site in Dobrá.

Ladislav JANDOŠEK

Photo: Veronika HAGAROVÁ



# Opcia na ďalších desať zmodernizovaných rušňov 742



Manipulačný vlak v Pezinku na čele s modernizovaným HDV 742. Foto: Daniel Sadloň.

Handling train in Pezinok headed by a modernised 742-series locomotive. Photo: Daniel Sadloň.

ZSSK CARGO v júli formou dodatku uplatnila opciu k zmluve na modernizáciu ďalších desiatich hnacích dráhových vozidiel radu 742, pričom zmluva umožňovala opciu v maximálnom počte 20 kusov. Pristavovanie rušňov na modernizáciu bude prebiehať od augusta 2024 do apríla 2025. Prvý opčný rušeň by mal dodávateľ CZ LOKO poskytnúť o rok v auguste 2025 a desiate opčné vozidlo v apríli 2026. V tomto termíne by mala mať ZSSK CARGO v prevádzke 30 kusov modernizovaných HDV radu 742, z toho 14 s európskym zabezpečovačom ETCS. Ako informoval riaditeľ sekcie technicko-technologickej prípravy prevádzky Miroslav Buc, práve rušne s ETCS budú mať homologizáciu na slovenskej, českej a maďarskej železničnej infraštruktúre.

Začiatkom septembra mala spoločnosť k dispozícii 12 kusov modernizovaných HDV radu 742, či presnejšie 742.6, ktoré poznáme tiež

pod výrobným označením EffiShunter 1000M. Do konca januára 2025 by to malo byť už 20 rušňov, z toho štyri s ETCS.

- Dodané modernizované rušne 742 sú denne nasadzované na slovenských tratiach, pričom doteraz nabehali viac ako 150 tisíc kilometrov, - pridáva krátku štatistiku začiatkom septembra M. Buc. Tieto stroje poznáme podľa typickej jasnej tyrkysovej farby a moderného vzhľadu a deponované sú väčšinou na západnom Slovensku - od Bratislavy cez Leopoldov, Nové Zámky až po Trenčiansku Teplú. V máji bol jeden z rušňov dodaný do Prešova. - Z pohľadu obchodných a prevádzkových potrieb plánujeme nasadzovať tieto modernizované vozidlá na vozbu v systéme jednotlivých vozňových zásielok, miestnu prácu, traťový výkon na neelektrifikovaných tratiach a na odklonové prepravy hlavne z dôvodu výlukových prác na elektrifikovaných tratiach, - dodal riaditeľ sekcie Miroslav Buc.

(lj)

## Option for ten more modernised 742 locomotives

In July, ZSSK CARGO exercised an option by way of an amendment to the contract for the modernisation of another ten locomotives of the 742 series, while the contract allowed for an option for a maximum of 20 motive power units. The handover of locomotives for retrofitting will take place from August 2024 to April 2025. The supplier CZ LOKO should provide the first under-option locomotive in August 2025 and the tenth under-option one in April 2026. By this date, ZSSK CARGO should have in operation 30 modernised locomotives of the 742 series, of which 14 should be equipped with the ETCS system. As informed by Miroslav Buc, the Director of the Technical and Technological Preparation of Operations Section, ETCS-equipped locomotives will be technically approved to be operated on the Slovak, Czech and Hungarian rail infrastructure.

At the beginning of September, the company had at its disposal 12 modernised locomotives of the 742 series, or more specifically the 742.6 series, which are known under the technical name EffiShunter

1000M. By the end of January 2025, there should already be 20 locomotives, four of them with ETCS.

- The delivered modernised locomotives of the 742 series are used daily on Slovak tracks, and so far they have run more than 150 thousand kilometres, - Mr. Buc adds a short statistic at the beginning of September. We recognise these engines by their typical bright turquoise colour and modern appearance, and they are mostly deployed in western Slovakia - from Bratislava through Leopoldov, Nové Zámky to Trenčianska Teplá. In May, one of the locomotives was delivered to Prešov. - From the point of view of commercial and operational needs, we plan to deploy these modernised locomotives for carriage within the single wagonload system, for local work, carriage on non-electrified lines, as well as for shipments diverted mainly due to traffic closure works on electrified lines, - added Miroslav Buc, the Director of Section.

(lj)

# Depá a opravovne otvorené pre verejnosť

Komentovaná prehliadka rušňového depa a opravovne nákladných vozňov vo Zvolene a v Spišskej Novej Vsi prilákala koncom júna študentov stredných škôl a bola pre nich skvelou príležitosťou viac sa dozvedieť a vidieť na vlastné oči práce na údržbe a opravách železničných koľajových vozidiel. ZSSK CARGO rozbehla dni otvorených dverí na svojich pracoviskách v rámci podpory náboru zamestnancov na prevádzkové pozície, ktoré potrebuje dopĺňať.

Študenti sa na návšteve dozvedeli, aké činnosti sa vykonávajú v rušňových depách ZSSK CARGO, ako sa sústružia dvojkolia, čo je ovalita, hlavná oprava, alebo akú údržbu musia majitelia koľajových vozidiel riešiť pravidelne, tiež čo robí zámočník a aké vzdelanie potrebuje napríklad sústružník. Okrem toho si mohli sami vyskúšať niektoré jednoduché činnosti, siahnuť si na nástroje. - **Páčilo sa mi, že sme videli priamo v dielni, ako vyzerá rozobratý rušeň a jeho komponenty. Zaujímavé bolo, ako funguje presuvňa, ale aj si posediť v kabíne rušňa za riadiacim pultom či vojsť do strojovne,** - skonštatoval jeden zo študentov vo zvolenskom depu. Mládež na pracoviskách sprevádzali tí najpovolanejší – prednostovia stredísk údržby a opráv a prednostovia dep, ktorí si kontakt s adeptmi a možnosť predstaviť im viac o ponúkanej práci aj o svojich očakávaniach, takisto pochvaľovali.

(sch)

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ



## Depots and repair workshops open to the public

**A guided tour of the locomotive depots and wagon repair workshops in Zvolen and Spišská Nová Ves attracted high school students at the end of June and was a great opportunity for them to learn more and see with their own eyes rolling stock maintenance and repair work. ZSSK CARGO started open door days at its workplaces to support the recruitment of employees for the operational positions it needs to fill.**

*During the visit, the students learnt what operations are carried out at ZSSK CARGO locomotive depots, how to lathe wheelsets, what ovality or overhaul is, or what maintenance needs to be performed by rolling stock owners regularly, as well as what a locksmith does and what education a lathe operator needs, for example. Besides, they could try to perform some simple operations themselves and touch the tools. - **I enjoyed seeing, right in the workshop, what a disassembled locomotive and its components look like. It was interesting to see how the shunting hall works, but also to sit in the locomotive cab in front of the control panel or enter the engine room,** - said one of the students at the Zvolen depot. The young people were accompanied at the workplaces by the most professional ones - heads of maintenance and repair centres and depot heads, who also enjoyed the contact with potential future employees and the opportunity to make them acquainted with the work offered and their expectations.*

(sch)

Photo: Dana SCHWARTZOVÁ

# Operatíva pri nákladných vlakoch bude vyššia

V budúcom roku správca infraštruktúry Železnice SR očakáva vyššie operatívne požiadavky pri prepravách vlakov nákladnej dopravy. Národný dopravca ZSSK totiž v rámci objednávky dopravných výkonov vo verejnom záujme pre nový GVD 2024/2025 rozširuje ponuku vlakov, čo znamená nárast z priemerného denného počtu vlakov ZSSK z 1740 na 1810 vlakov osobnej dopravy. Navýšenie počtu vlakov znamená zvýšenie požiadaviek nielen na kapacitu infraštruktúry, a tým i spomínané vyššie operatívne požiadavky pri prepravách vlakov nákladnej dopravy, ale aj na riešenie mimoriadností v doprave a taktiež aj synergiu pri zabezpečení výlukovej činnosti, ktorá sa v roku 2025 očakáva najmä v údržbe a obnove železničnej infraštruktúry.

**Ročný plán výluk na rok 2025 je dostupný na webovom sídle ŽSR, pričom vyberáme nasledovné:**

- v mesiacoch júl a august je plánovaná obnova relatívne všetkých výhybiek na žilinskom zhlaví v ŽST Bratislava hl. st., čo dočasne obmedzí priepustnosť stanice;
  - v úseku Bratislava-Rača - Trnava - Leopoldov je plánovaná stavba pre zvýšenie počtu automatických hradiel v danom úseku. Spolu s nimi je plánovaná aj modernizácia elektronického stavadla (ES) CRD Trnava a úprava polôh balíz ETCS L1 na úseku Bratislava-Rača - Leopoldov - Púchov - AH Príkrik. Predpokladaný termín začatia stavby je január 2025 s dĺžkou výstavby 15 mesiacov od odovzdania staveniska;
  - v rámci pokračujúcej modernizácie uzla Žilina bude naďalej znížený počet nástupiskových hrán v ŽST Žilina a obmedzená priepustnosť prvkov uzla Žilina;  
V období 1. 10. 2024 - 30. 4. 2025 bude z dôvodu modernizácie ŽST Žilina vylúčená trať na Rajec;  
Trakčná konverzia v úseku Bytča - Strážov bude prebiehať v mesiacoch marec - apríl 2025 a dĺžka trvania konverzie bude 8 dní, a to 1. traťová koľaj 4 dni nepretržite, 2. traťová koľaj 4 dni nepretržite a napätovo Bytča - Strážov 1. a 2. koľaj - 8 dní nepretržite. Konverzia v uzle Žilina je plánovaná na začiatok roku 2026;
  - v ŽST Liptovský Hrádok je v mesiaci jún plánovaná obnova výhybiek a prípojných polí;
  - v úseku Ružomberok - Liptovská Teplá je v mesiaci august a september plánovaná oprava koľajového lôžka koľaje a súvislá výmena koľajnic vrátane upevňovadiel v celom úseku 2. traťovej koľaje;
  - v ŽST Štrba je v mesiaci jún plánovaná obnova výhybiek na košickom zhlaví;
  - v úseku Margecany - Krompachy je v mesiaci júl plánovaná oprava koľajového lôžka koľaje a súvislá výmena koľajnic vrátane upevňovadiel v celom úseku 1. traťovej koľaje;
  - modernizácia úseku Poprad-Tatry - Vydriák začne v termíne 2. 3.-30. 4. 2025 výstavbou dočasnej Výhybne Gánovce a od 1. 5. 2025 pokračuje stavba modernizácie;
  - v ŽST Košice pokračuje rekonštrukcia nástupíšť, akcia je plánovaná do mája 2025. Zároveň sa v roku 2025 predpokladá aj rekonštrukcia SZZ (staničného zabezpečovacieho zariadenia) ŽST Košice.  
V roku 2025 sú plánované aj nadväzujúce výluky, ktoré zásadne ovplyvnia dopravné možnosti ŽST Košice:
- Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom, komplexná rekonštrukcia



- železničného zvršku (KRŽŽ) 1. a 2. traťová koľaj (8 mesiacov),
- Nižná Myšľa - Ruskov KRŽŽ so sanáciou železničného spodku 1. a 2. traťová koľaj (9 mesiacov),
- Filakovo - Výh. Holiša KRŽŽ so sanáciou žel. spodku (7 mesiacov);
- výluka Kúty - Kúty št. hr. pokračuje výstavbou mosta cez Moravu + rekonštrukcia traťových koľají do 19. 12. 2025;
- výluka Zohor - Devínska Nová Ves 2. TK + nepárna skupina staničných koľají v ŽST Zohor začne od 9. 1. 2025. Výlukové práce budú plynulým pokračovaním prác po dobudovaní pätiak trakčného vedenia a osadení nových trakčných stožiarov a trakčných brán, ktorých ukončenie je plánované 20. 12. 2024;
- výluka Devínska Nová Ves - Marchegg bude plynule pokračovať aj

- v GVD 2024/2025, s predpokladaným ukončením máj 2025;
- výluka Nová Baňa (vrátane) – Hronský Beňadik (vrátane) bude plynule pokračovať aj v GVD 2024/2025;
- v období marec až september 2025 je plánovaná tzv. brúsna kampaň na koridore Bratislava-Rača – Žilina – Košice. Brúsenie bude vykonávané priebežne v jednotlivých úsekoch a staniaciach, pričom brúsenie koľají sa očakáva v nočnom čase, brúsenie výhybiek je možné len v dennom čase. Vzniknú kapacitné obmedzenia ako pre osobnú, tak aj nákladnú dopravu;
- na úseku Šelpice – Boleráz je plánovaná komplexná rekonštrukcia

- trate, s nepretržitou výlukou v období marec až október;
- výluka Čadca – Čadca št. hr. pokračuje komplexnou rekonštrukciou zvršku do 15. 10. 2025;
- elektrifikácia a s ňou spojená výluka úseku Bánovce nad Ondavou – Michalovce je plánovaná do 30. 7. 2025.

**Peter ŠULKO**  
**Riaditeľ odboru dopravy ŽSR**  
**Foto: Martin ŠOŠKA**

## Greater operational requirements for freight trains

**In the coming year, the infrastructure manager Železnice SR (ŽSR) expects greater operational requirements for rail freight shipments. The national carrier ZSSK is expanding the offer of trains as part of the order for transport services in the public interest for the new TTT 2024/2025, which means an increase from the average daily number of ZSSK trains from 1,740 to 1,810 passenger trains. An increase in the number of trains means an increase in requirements not only for infrastructure capacity, and thus the aforementioned greater operational requirements for rail freight shipments, but also for dealing with traffic emergencies and also for synergy in securing traffic closure operations, which are expected in 2025 mainly in the maintenance and renewal of rail infrastructure.**

**The annual traffic closure plan for 2025 is available on the ŽSR website, where the following information can be found:**

- in July and August, the reconstruction of almost all switch points of the Žilina gridiron at the railway station Bratislava hl. st., which will temporarily limit the capacity of the station;
- on the Bratislava-Rača – Trnava – Leopoldov section, construction is planned to increase the number of automatic gates on the given section. In addition, the modernisation of the electronic signal box (ES) of the CRD Trnava and the adjustment of ETCS L1 balise positions on the section Bratislava-Rača – Leopoldov – Púchov – AH Príkrik are also planned. The estimated construction start date is 1/2025 with a construction duration of 15 months from the handover of the construction site;
- as part of the ongoing modernisation of the Žilina traffic node, the number of platform edges at the Žilina railway station will still be reduced and the capacity of the Žilina traffic node will be limited; From 1 October 2024 to 30 April, the railway line to Rajec will be closed due to the modernisation of the Žilina railway station; The traction conversion on the section Bytča – Strážov will take place in March and April 2025 and its duration will be 8 days, namely the 1st track 4 days continuously, the 2nd track 4 days continuously, and the voltage conversion on the 1st and 2nd tracks of the section Bytča – Strážov – 8 days continuously. The conversion in the Žilina traffic node is planned for the beginning of 2026;
- at the Liptovský Hrádok railway station, the reconstruction of switch points and connecting fields is planned for June;
- on the section Ružomberok – Liptovská Teplá, the repair of the track bed and continuous replacement of rails, including fasteners on the entire section of the 2nd track is planned for the months of August and September;
- at the Štrba railway station, the reconstruction of switch points at the Košice gridiron is planned for June;
- on the section Margecany – Krompachy, the repair of the track bed and full replacement of rails, including fasteners on the entire section of the 1st track is planned for July;

- the modernisation of the section Poprad-Tatry – Vydriňák will begin between 2 March and 30 April 2025 by the construction of the temporary Gánovce track crossing point and the modernisation will continue from 1 May 2025;
- the reconstruction of platforms at the Košice railway station is ongoing and planned to continue until May 2025. At the same time, the reconstruction of interlocking equipment at the Košice railway station is also planned for 2025; In addition, subsequent road closures are also planned for 2025, which will fundamentally affect the traffic options for the Košice railway station:
  - Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom, full reconstruction of the railway superstructure 1/2 running track (8 months);
  - Nižná Myšľa – Ruskov full reconstruction of the railway superstructure with reconstruction of the railway substructure 1/2 running track (9 months);
  - Fíľakovo – Výh. Holiša full reconstruction of the railway superstructure with reconstruction of the railway substructure (7 months);
- Kúty – Kúty state border closure operations are continued by construction of a bridge over the Morava river + reconstruction of running tracks until 19 December 2025;
- the closure of the Zohor – Devínska Nová Ves 2nd running track + odd group of station tracks at the Zohor railway station will start from 9 January 2025. The closure works will be a smooth follow-up to the works after the completion of the footings of the traction line and the installation of new traction masts and traction gates, the completion of which is planned for 20 December 2024;
- the Devínska Nová Ves – Marchegg track section closure will continue smoothly even in the TTT 2024/2025, with an expected termination date in May 2025;
- the Nová Baňa (including) – Hronský Beňadik (including) track section closure will continue smoothly even in the TTT 2024/2025;
- from March to September 2025, the so-called grinding campaign is planned for the corridor Bratislava-Rača – Žilina – Košice. Grinding will be carried out continuously on individual sections and stations; track grinding is expected to be carried out at night, while the grinding of switch points is only possible during the day. There will be capacity restrictions for both passenger and freight transport;
- full reconstruction of the line is planned for the Šelpice – Boleráz section, with continuous traffic closure from March to October;
- the Čadca – Čadca state border traffic closure continues with full reconstruction of the superstructure until 15 October 2025;
- electrification and the related closure of the section Bánovce nad Ondavou – Michalovce is planned until 30 July 2025.

**Peter ŠULKO**  
**ŽSR Transport Department Director**  
**Photo: Martin ŠOŠKA**



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

---







Vojenskú techniku na oslavy SNP presúvala Armáda SR najmä po železnici. Záber je zo Spišskej Novej Vsi. Foto: Rastislav ŠEBEST.

The Army of the Slovak Republic moved military equipment to the Slovak National Uprising celebrations mainly by rail. The shot is from Spišská Nová Ves. Photo: Rastislav ŠEBEST.

# Prepravy vojenskej techniky na nových vozňoch

**Armáda SR má od júla trinásť nových vozňov Samms určených na prepravu ťažkej techniky v jej výzbroji, okrem iného aj nedávno dodaných nemeckých tankov Leopard. V júli spoločne so ZSSK CARGO otestovala v Trebišove nakládku na nové vozne a v auguste ich použila na prepravu vojenskej techniky na oslavy SNP do Banskej Bystrice.**

Vozne Samms si Armáda SR objednala v Tatravagónke Poprad. Testovacia nakládka bojovej techniky na nové železničné vozne cez čelnú rampu a taktiež nájazd za pomoci mobilných rámp sa uskutočnili koncom júla v Trebišove. Ako testovacie vozidlá použili vojaci samohybnú kanónovú húfnicu Zuzana, bojové vozidlo pechoty, tank T-72 a v ne-

poslednom rade tank Leopard, pre ktoré sú nové vozne prednostne určené. Vozne mali potom začiatkom augusta svoju prvú zaťažkávaciu skúšku, keď prepravili z Michaloviec a Trebišova vojenskú techniku na oslavy SNP, ktoré sa uskutočnili 29. augusta v Banskej Bystrici.

Prvý vlak vychádzal z Trebišova 5. augusta a mal 21 vozňov, druhý vlak išiel spojený z Michaloviec/Trebišova a mal 22 vozňov. Pre úplnosť dodajme, že ZSSK CARGO prepravila do Banskej Bystrice aj tretí vlak, a to z Martina, s deviatimi vozňami.

Šesťnápravové vozne Samms majú nosnosť až do 103 ton a sú určené na prepravu ťažkého tovaru a vojenských pásových i kolesových vozidiel. Nové vozne zlepšia logistické operácie slovenskej armády a poskytnú spoľahlivú prepravu ťažkej techniky. (lj)

## Transport of military equipment on new wagons

**Since July, the Slovak Army has had thirteen new Samms wagons, which are designed for the transport of heavy military equipment in its arsenal, including the recently delivered German Leopard tanks. In July, together with ZSSK CARGO, they tested the loading of new wagons in Trebišov, and in August, they used them to transport military equipment for the Slovak National Uprising celebrations in Banská Bystrica.**

Samms wagons were ordered by the Slovak Army from Tatravagónka Poprad. The test loading of combat equipment onto new railway wagons via the frontal ramp and also with the help of mobile ramps took place at the end of July in Trebišov. As test vehicles, the soldiers used the Zuzana self-propelled howitzer, an infantry fighting vehicle,

a T-72 tank and, last but not least, a Leopard tank, for which the new wagons are primarily intended. The wagons then had their first stress test at the beginning of August, when they transported military equipment from Michalovce and Trebišov to the Slovak National Uprising celebrations, which took place in Banská Bystrica on 29 August.

Samms six-axle wagons have a load capacity of up to 103 tonnes and are intended for the transport of heavy goods including tracked and wheeled military vehicles. The new wagons will improve the logistics operations of the Slovak army and provide the reliable transport of heavy equipment. (lj)

Nakládka tanku Leopard pomocou mobilnej rampy v Trebišove.  
Loading of the Leopard tank using a mobile ramp in Trebišov.



# Reprofilácia dvojkolies od Bratislavy po Čiernu nad Tisou



**Najnovší kolosústruh je v Košiciach, kde sa chystá nepretržitá prevádzka. Moderný stroj RAFAMET UFB 125N slúži na sústruženie profilu dvojkolies.**

*The newest wheelset lathe is in Košice, where continuous operation is planned. The modern RAFAMET UFB 125N machine is used to reprofile wheelsets.*

**Presná reprofilácia dvojkolies je vzhľadom na potrebu zabezpečenia bezpečnej a efektívnej prevádzky železničných koľajových vozidiel neoddeliteľnou súčasťou servisných zásahov. Z tohto dôvodu takmer na všetkých pracoviskách údržby a opráv ŽKV po celom Slovensku disponuje ZSSK CARGO kolosústruhmi určenými na reprofiláciu dvojkolies železničných koľajových vozidiel všetkých typov a priemerov.**

Na pracoviskách rušňových dep a opravovní nákladných vozňov od Bratislavy po Čiernu nad Tisou zabezpečujeme reprofiláciu dvojkolies všetkých štandardných profilov UIC (napr. EN 13715-S1002-h28/e32,5/6,7% (P-1595a), EN 13715-S1002-h30/e32,5/6,7% (P-3239a), EN 13715-S1002-h32/e32,5/6,7% (P-1719a)). - **Naše pracoviská v Bratislave, Žiline, Zvolene, Spišskej Novej Vsi a v Haniske pri Košiciach sú vybavené podúrovňovými kolosústruhmi, na ktorých sa vykonáva reprofilácia dvojkolies bez nutnosti ich vyviazania spod koľajového vozidla**, - vymenoval pracoviská s podúrovňovými kolosústruhmi Andrej Slávik, riaditeľ sekcie údržby a opráv ŽKV. A dodal, že na ďalších pracoviskách, konkrétne v Štúrove, Košiciach a Čiernej nad Tisou disponujú kolosústruhmi, pomocou ktorých sa sústruženie dvojkolies vykonáva vo vyviazanom stave. - **Najnovší kolosústruh, ktorý máme v košickej opravovni nákladných vozňov, je z roku 2022 a ide o moderný a technologický vyspelý stroj, ktorý pokrýva veľký rozsah opráv**, - doplnil informácie Miloš Nádasdi, vedúci oddelenia modernizácie ŽKV a špeciálnych činností a jedným dychom

dodal: - **Samozrejme aj všetky ostatné zariadenia spĺňajú najprísnejšie kvalitatívne parametre, sú pravidelne udržiavané a ich presnosť je pravidelne verifikovaná etalónmi.**

Zaujímavosťou je, že v Košiciach a v Haniske pri Košiciach dokážu sústružiť aj dvojkolesia vo vyviazanom stave s rozchodom 1 520 mm. V Bratislave, Košiciach a Čiernej nad Tisou sa zas vykonáva na týchto zariadeniach aj sústruženie brzdových kotúčov dvojkolies. Súčasťou vybavenia pracoviska v Spišskej Novej Vsi je technológia na výmenu obrúči dvojkolies hnacích dráhových vozidiel.

## **Sústružíme aj v noci**

Za posledných 12 mesiacov v ZSSK CARGO na pracoviskách spolu vykonali reprofiláciu na približne 7-tisíc dvojkolesiach koľajových vozidiel. Vzhľadom na zvýšený dopyt po sústružení dvojkolies bola v Bratislave zavedená aj nočná prevádzka a v rovnakom režime je v budúcnosti naplánovaná prevádzka v košickej opravovni. Medzi stabilných zákazníkov ZSSK CARGO, samozrejme okrem vlastnej prevádzky, patria spoločnosti ako sú napríklad ZSSK, RS LEASE, ŽOS Vrútky, AXbet, U. S. Steel Košice, Leo Express, RegioJet, BLG a mnoho ďalších.

**Dana SCHWARTZOVÁ**

Služby údržby a opráv ŽKV si vie ktorýkoľvek záujemca objednať prostredníctvom regionálnych obchodníkov alebo priamo na e-mailovej adrese [cargo.S41@zscargo](mailto:cargo.S41@zscargo).



**Ročne sa na pracoviskách údržby a opráv po celom Slovensku vykoná reprofilácia na vyše 7-tisíc dvojkolesiach.**

*Over 7,000 wheelsets are annually reprofiled at the maintenance and repair workplaces throughout Slovakia.*

## Reprofiling of wheelsets from Bratislava to Čierna nad Tisou



**V Spišskej Novej Vsi je v rušňovom depe sústruženie dvojkolies pravidelnou činnosťou.**

*At the Spišská Nová Ves locomotive depot, wheelset reprofiling is a regular activity.*

**Given the need to ensure the safe and efficient operation of rolling stock, the exact reprofiling of wheelsets is an integral part of service operations. For this reason, at almost all rolling stock maintenance and repair workplaces throughout Slovakia, ZSSK CARGO has wheelset lathes designed for the reprofiling of rolling stock wheelsets of all types and diameters.**

*At locomotive depots and wagon repair workshops from Bratislava to Čierna nad Tisou, we provide the reprofiling of wheelsets of all UIC standard profiles (e.g. EN 13715-S1002-h28/e32.5/6.7% (P-1595a), EN 13715-S1002-h30/e32.5/6.7% (P-3239a), EN 13715-S1002-h32/e32.5/6.7% (P-1719a)). - **Our workplaces in Bratislava, Žilina, Zvolen, Spišská Nová Ves and Haniska pri Košiciach are equipped with underfloor wheelset lathes, on which wheelsets are reprofiled without the need to dismount them from the rolling stock**, - Andrej Slávik, the Director of the Rolling Stock Maintenance and Repairs Section, named the workplaces with underfloor wheelset lathes. And he added that at other workplaces, namely in Štúrovo, Košice and Čierna nad Tisou, there are wheelset lathes designed to be used for the reprofiling of dismantled wheelsets. - **The newest wheelset lathe, which we have in the Košice wagon repair workshop, is dated 2022 and is a modern and technologically advanced machine that offers a large range of repairs**, - Miloš Nádasdi, the head of the rolling stock modernisation and special activities unit, added information, adding in the same breath: - **Of course, all other machines also meet the strictest quality parameters, are regularly maintained and their accuracy is regularly verified by standards.***

*It is interesting that in Košice and Haniska pri Košiciach they can also reprofile dismantled 1,520 mm wheelsets. In Bratislava, Košice and Čierna nad Tisou, these machines are also used to reprofile wheelset brake discs. The Spišská Nová Ves workplace equipment also includes technology for changing the treads of wheelsets of locomotives.*

### **Lathe machine operations also performed at night**

*Over the past 12 months, ZSSK CARGO workplaces have performed reprofiling on around 7,000 rolling stock wheelsets. In view of the increased demand for wheelset reprofiling, a night operation mode was also introduced in Bratislava, and the Košice repair workshop is planning to operate in the same mode in the future. Among ZSSK CARGO's stable customers, of course in addition to its own workplaces, are companies such as ZSSK, RS LEASE, ŽOS Vrútky, AXBenett, U. S. Steel Košice, Leo Express, RegioJet, BLG and many others.*

Anyone interested can order rolling stock maintenance and repair services through regional sales agents or directly at the e-mail address **cargo.S41@zscargo**.

## 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, ZVOLEN

#### Luboš MIERNY

tel.: +421 41 229 2241  
mobil: +421 903 597 472  
e-mail: mierny.lubos@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 ŽÁSIELOK / 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 - DEPO SERVICES/ 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 / ECM SERVICES

#### 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 HNAČÍCH DRÁHOVÝCH VOZIDIEL / RENTAL OF LOCOMOTIVES

#### Krátkodobý prenájom / Short-term rental

#### István SZÜRÖS

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 VOZŇŮV / 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