

CARGO INFO

02 2026
22. ROČNÍK

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIČNEJ
SPOLOČNOSTI CARGO SLOVAKIA, A. S.

Modernizácia MSE na rušňoch
**Medzi škripotom vozňov, hlasmi
z vysieláčiek a údermi koloťuku**
Čo ukázali phishingové kampane

Výsledky vravia jasne

Správou aktuálneho vydania Cargo info môže byť informácia, ktorá sumarizuje objemy prepráv a hospodárenie firmy za minulý rok. Nejde o nič pozitívne, veď historicky najnižší objem prepráv (druhý rok za sebou) alebo zhoršenie hospodárenia o 20 miliónov eur dvíhajú ľudí zo stoličiek a dávajú dôvod na zamyslenie, ako to pôjde so železničnou nákladnou prepravou ďalej. Lenže mizéria je všeobecná, obdobné výsledky a ozdravovanie hlásia aj susedné európske železničné spoločnosti. Čo nie je myslené ako výhovorka, ale zhodnotenie situácie. Popri tom dopravcovia investujú významné čiastky do „železa“, teda vozňov a rušňov, pretože so zastaranými výrobnými prostriedkami, ergo parkom koľajových vozidiel aj tie slabé výsledky by boli len ešte horšie. Preto vari bez nejakých veľkých emócií prešla aj v našej firme správa o lízingu ďalších pätnástich moderných rušňov Vectron, prvý z nich by sa v službách ZSSK CARGO mali objaviť v najbližších mesiacoch. Dôvodom ich obstarania je síce nie v neposlednom rade zmena trakčnej napájacej sústavy v žilinskom uzle, ktorá mení pravidlá v nasadzovaní trakcie, ale to len dotvára obraz o postupujúcej modernizácii a nevyhnutnosti sa tempu prispôbiť. No a okrem spomínaného železa sú tu investície aj do digitalizácie, ktorá dokáže tiež zraziť náklady. Niektorí povia, že na úkor ľudskej sily, ale to dnes málokto prijme ako argument. Navyše je po ruke odhad odborníkov, že digitalizácia, automatizácia, umelá inteligencia v konečnom dôsledku prinesú dostatok iných pracovných príležitostí. Môžeme ale čitateľa upokojiť, že železnice sa to zrejme týkať nebude, historicky je to odvetvie, ktoré vykazuje spojito niekoľko dekád pokles pracovnej sily. Sarkazmus však nie je namieste, slovenská ekonomika nie je štrukturálne nastavená na odvetvia či podnikanie s vysokou pridanou hodnotou, takže jej zaostávanie je symptomatické, s čím sa spája stagnujúca životná úroveň, zdravotníctva, verejných služieb všeobecne. Úvodný text v časopise by mal byť motivačný, tak ho uzavrieme tým, že každá kríza dáva priestor na zlepšenie, a preto sa treba chopiť príležitostí. Ďalšie články a témy v čísle by mali čitateľa presvedčiť, že to tak naozaj je a firma má víziu a posúva sa k jej napĺňaniu.

Ladislav JANDOŠEK



Oživenie prepráv dreva po výlukách na východe

Po elektrifikácii a modernizácii trate Bánovce nad Ondavou – Humenné ukončenej v decembri minulého roka sa na východe Slovenska opäť intenzívne rozbehli prepravy dreva. Na trati v okolí Humenného sa ZSSK CARGO podarilo obnoviť tok dreva z tohto regiónu do Ružomberka a dokonca ho rozšíriť. Kľúčovú úlohu tu zohráva sklad dreva v Strážskom.

V Strážskom sa vyskladňuje guľatina, ktorá sa po zhromaždení väčšieho množstva následne nakladá na vozne. Nejde pritom len o miestnu produkciu, do Strážskeho dobehnú aj vozne z vetiev na Medzilaborce a Stakčín, čo sú oblasti bohaté najmä na listnaté porasty. Zo Strážskeho sa potom vypravuje priamy ucelený vlak do Liskovej k zákazníkovi Mondi SCP. Je to logisticky elegantné riešenie. Namiesto toho, aby každá malá stanica vysielala samostatné skupiny vozňov, všetko sa skonsoliduje v jednom bode a odíde naraz. Zásoby dreva sa v Strážskom naposledy vyskladnili koncom januára. Odtedy sa sklad opäť postupne plní a podľa potreby zákazníka sa drevo opäť niekedy na jar vyvezie v ucelenom vlaku. Tento spôsob logistiky bude základom pre dlhodobšie prepravy dreva z východného Slovenska do Ružomberka. Papiereň a celulózka v Ružomberku patrí k najväčším odberateľom dreva na Slovensku. ZSSK CARGO zásobuje tento podnik guľatinou zo západu, juhu aj východu krajiny systémom jednotlivých vozňových zásielok, zberných ucelených vlakov aj priamych súprav. Je to príklad toho, ako moderná logistika dokáže spojiť a efektívne prepraviť roztrúsené zdroje suroviny. V Liskovej pri Ružomberku sa stretávajú toky dreva

z celého Slovenska. Mondi SCP spracúva státisíce kubíkov guľatiny ročne a železnica tu zohráva kľúčovú úlohu – dokáže stabilne a ekologicky zásobovať výrobu surovinami z lokalít, kam by kamióny museli absolvovať desiatky jednotlivých jász. Pre ZSSK CARGO to znamená prevádzkovať niekoľko paralelných logistických tokov, z ktorých každý má svoju technológiu a rytmus. Všetky však končia na tom istom mieste, na vlečke celulózky v Liskovej. Pripomeňme si dôležitý fakt, že jeden ucelený vlak s drevom nahrádza 50 až 70 jász kamiónov. Pri pravidelných prepravách z viacerých smerov Slovenska do Liskovej to znamená tisíce kamiónov ročne, ktoré nemusí jazdiť po cestách. Čo znamená menej emisií, menej opotrebenia vozoviek, menej dopravných zápch. Pre ZSSK CARGO sú prepravy dreva jedným z pilierov segmentu jednotlivých zásielok. Zásobovanie ružomberskej celulózky drevom nie je jednoduchá logistická úloha. Vyžaduje koordináciu nakládok na desiatkach miest, správne radenie vozňov v zoraďovacích staniách, dieselovú trakciu cez neelektrifikované úseky aj precízne načasovanie prízjazdov na vlečku. No práve táto komplexnosť ukazuje silu celosieťového dopravcu.

(r)

Foto: archív

Stratu v roku 2025 prehýbil výpadok prepráv

ZSSK CARGO dosiahla za rok 2025 (pred auditom) stratu takmer 28 miliónov eur, čo odráža pretrvávajúci trend slabej výkonnosti železničného sektora a priemyselnej výroby na Slovensku a v okolitých krajinách. Medziročne sa strata prehýbila o 20 miliónov eur ako dôsledok výpadku prepravených objemov. Podobný vývoj zaznamenali aj iní železniční dopravcovia, z ktorých mnohí skončili rovnako v stratách.

Za rok 2025 ZSSK CARGO prepravila 22,3 milióna ton tovaru, čo je oproti predchádzajúcemu roku pokles o 7,2 % (1,7 mil. ton), čím dosiahla opätovne historicky najnižší objem realizovaných prepráv. Plán na rok 2025 bol postavený výrazne optimistickejšie, žiaľ z viacerých externých príčin k oživeniu prepráv nedošlo a firma zaznamenala prepad o 2,9 milióna ton (11,5%).

Prevádzkové výnosy, tak ako sú prezentované v manažérskych reportoch, dosiahli 236,3 milióna eur a prevádzkové náklady (bez vplyvu štandardu IFRS16) pred odpismi 230,7 milióna eur. Obe hodnoty medziročne poklesli, celkovo o 10 %, resp. 4 %. Tým, že prevádzkové výnosy (výpadok tržieb) klesli rýchlejšie ako prevádzkové náklady, ktorých výrazná väčšina je fixného charakteru, sa prevádzkový výsledok pred započítaním odpisov, úrokov a daní (EBITDA) medziročne znížil o 17 miliónov eur a dosiahol len necelých 6 miliónov eur. V rámci nákladov sa negatívne vyvíjala napríklad spotovú cena trakčnej elektrickej energie voči plánu, čo tiež ovplyvnilo vývoj a výšku prevádzkových nákladov.

Tým, že trend nízkej výkonnosti pokračoval z roku 2024 a nedošlo k želanému oživeniu, vedenie bolo nútené zintenzívniť procesy na zvýšenie produktivity a úsporu nákladov. Bez naštartovaných opatrení by výsledok za rok 2025 skončil výrazne horšie. Hlavné opatrenia na zvrátenie a elimináciu negatívneho hospodárenia boli zosumarizované v Ozdravnom pláne pre roky 2026-2030. Opatrenia sa okrem vývoja zamestnanosti zameriavajú aj na nevyhnutné úspory iných nákladových položiek - prenájmy nákladných vozňov, hnacích dráhových vozidiel, ICT, iné nakupované služby a generovanie dodatočných výnosov - nové prepravy, nové výkony údržby, jednorazové predaje majetku. Cieľom ozdravného plánu na najbližších päť rokov je určiť základný výhľad hospodárenia ZSSK CARGO pri určitých predpokladoch objemov prepráv a tržieb a stanoviť maximálne investičné rámce, tak aby spoločnosť bola schopná dosahovať akceptovateľné hospodárske výsledky, splácať záväzky a plniť či zlepšovať finančné a iné ukazovatele. Hlavným

problémom je pomerne vysoký dlh a slabá výkonnosť - prevádzkový výsledok. Vysoké strany z minulosti majú za následok nízke vlastné imanie. Na druhej strane stoja vysoké investičné požiadavky a výdavky spojené s realizáciou koncepcií rozvoja parku nákladných vozňov a hnacích dráhových vozidiel, či už vyvolaných legislatívou, zmenami v trakčnom napájacom systéme alebo snahou reagovať na zmeny v konkurenčnom prostredí a snahou znížiť závislosť na hutníctve. Tieto požiadavky prevyšujú aktuálne finančné možnosti ZSSK CARGO. Ozdravný plán momentálne čaká na odsúhlasenie zo strany akcionára.

Aj napriek zníženej prevádzkovej výkonnosti bol investičný plán na rok 2025 pomerne vysoký a atakoval 37,8 milióna eur, čo sa prejavilo medziročným rastom odpisov. Okrem pravidelných výdavkov na hlavné opravy HDV a revízie nákladných vozňov pribudlo do majetku ďalších osem modernizovaných HDV 742.7, ktorých celkový počet na konci roka 2025 bol 23 kusov. Nižší prevádzkový výsledok a úhrady vyšších investičných záväzkov sa prejavili rastom dlhu v roku 2025, ktorý k 31. decembru dosiahol viac ako 142 miliónov eur. Za následok to malo aj rast úrokov.

Ozdravný plán tvorí základné východisko pre podnikateľský plán pre rok 2026. Aj keď neočakávame výrazný medziročný nárast objemu prepráv, je plán postavený pomerne ambiciózne pri plánovaných tržbách - či už prepravy, prenájmov alebo údržby. Výzvy firmu čakajú aj pri realizácii opatrení na strane plánovaných nákladov ako osobné náklady, prenájmy. Ak by sa všetky opatrenia a plánované parametre naplnili, spoločnosť by síce zostala v stratovom pásme, ale podarilo by sa ju výrazne znížiť pod 11 miliónov eur. Vysoký (nad úroveň odpisov) zostáva plánovaný investičný plán v sume 33,5 milióna eur, čo povedie k ďalšiemu zvýšeniu dlhu. Plánovaný prevádzkový výsledok EBITDA (pred IFRS16) by mal presiahnuť 23 miliónov eur. Ako je zrejme z čísel, aj rok 2026 bude náročný s pokračovaním ozdravných opatrení z roku 2025.

Peter FEJFAR

Riaditeľ úseku ekonomiky

2

AKTUALITY

Výsledky vravia jasne

Oživenie prepráv dreva po výlukách na východe

3

AKTUALITY

Stratu v roku 2025 prehýbil výpadok prepráv

4

ROZHOVOR

Nové kompetencie, optimalizované procesy, efektívnosť a širšia zodpovednosť

7

PREPRAVY

Vyhodnotenie prepráv ZSSK CARGO za rok 2025

8

PREVÁDZKA

Modernizácia systému merania spotreby energie na 178 rušňoch

10

NA NÁVŠTEVE

Medzi škriptom vozňov, hlasmi z vysielaciek a údermi koloťuku v prešovskej stanici

12

SEKCIA ICT

Phishingové kampane ukázali, ako sme pripravení čeliť hrozbám

14

Z REDAKČNEJ POŠTY

Kocúr si zahral v americkom filme FOTOHÁDANKA FOTO mesiaca

OBÁLKA

Sprievodca vlakov Radek Dzuba počas posunu v Prešove. V pozadí budova Solivary Prešov z roku 1925.
Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

Nové kompetencie, optimalizované procesy, efektívita a širšia zodpovednosť

Aj tak by sa dali stručne charakterizovať zmeny, ktorými prešiel úsek služieb (U30). Úsek má za sebou rok, ktorý výrazne zmenil jeho podobu. Po začlenení zrušeného úseku služieb údržby a opráv ŽKV dnes zastrešuje spolu šesť sekcií – podpory služieb, informačných a komunikačných technológií, správy majetku, riadenia nákupu a dve sekcie z oblasti údržby a opráv – sekciu riadenia a podpory služieb ÚaO ŽKV a sekciu ÚaO ŽKV. Čo tieto zmeny priniesli jednotlivým oblastiam a čo sa pripravuje ďalej? Pýtali sme sa Mateja Hambálka, podpredsedu predstavenstva a riaditeľa úseku 30.

Ktoré najdôležitejšie zmeny sa na úseku služieb udiali v minulom roku?

Rok 2025 bol pre náš úsek mimoriadne intenzívny a z pohľadu riadenia aj transformačný. Prebehlo niekoľko kľúčových zmien, ktoré zásadným spôsobom ovplyvnili spôsob fungovania úseku služieb ako celku. Najzásadnejšou zmenou bola rozsiahla optimalizácia procesov naprieč celým úsekom. Išlo o systematické a dôsledné prehodnotenie desiatok každodenných činností - od plánovania prác, cez alokáciu zdrojov, až po reporting a komunikáciu s ostatnými útvarmi spoločnosti. Cieľom nebolo robiť kozmetické úpravy, ale odstrániť duplicity, sprehľadniť kompetencie, skrátiť rozhodovacie väzby a nastaviť procesy tak, aby boli merateľné a riaditeľné. Výsledkom je rýchlejšia odozva, nižšia administratívna záťaž a predovšetkým vyššia efektívita využitia ľudských aj technických kapacít.

Druhou významnou udalosťou bola reintegrácia úseku služieb ŽKV pod úsek služieb. Od septembra 2025 je v plnej realizácii akčný plán aktivít na pracoviskách údržby a opráv železničných koľajových vozidiel. Predchádzala mu detailná analýza stavu prevádzok, procesov, kapacít aj výkonnosti jednotlivých pracovísk. Na základe týchto zistení sme spustili systematický akčný plán optimalizácie údržby a opráv ŽKV.

Cieľ je jednoznačný - dosiahnuť spoľahlivejšie, efektívnejšie a dlhodobo udržateľné fungovanie systému údržby v čase, keď trh kladie na nákladnú železničnú dopravu stále vyššie nároky, a to tak z pohľadu výkonu, ako aj z pohľadu nákladovej disciplíny.

Čo sa už podarilo v úvodnej fáze?

Organizačná zmena priniesla očakávané úspory, a to nielen formálne, ale aj reálne. V aktuálnej podobe personálneho obsadenia úseku služieb, po všetkých zmenách v minulom roku, dosahujeme mesačnú úsporu nákladov o viac ako 260 tisíc eur. Zredukovali sme duplicity a riadiace úrovne, zefektívnilí prerozdelenie úloh medzi pracoviskami a nastavili jasnejšie kompetenčné rozhrania. Súčasne cielene pracujeme na lepšom využití existujúcich kapacít – či už ide o personálne zdroje, technické vybavenie alebo časové plánovanie výkonov.

Optimalizácia však nekončí prvou vlnou zmien. Aktuálne pokračujeme v ďalších krokoch, ktoré už nie sú iba o vnútornom usporiadaní, ale o prepojení s veľkými strategickými projektmi spoloč-

nosti. Ide najmä o obnovu a modernizáciu parku HDV, vrátane viacsystémových lokomotív a modernizácie radu 742, plánovanú obnovu a racionalizáciu parku nákladných vozňov, implementáciu nových technológií a diagnostiky a prípravu na budúce požiadavky ETCS, ako aj environmentálnych noriem.

Všetky tieto aktivity priamo ovplyvňujú, ako a kedy budeme môcť na jednotlivých pracoviskách zavádzať ďalšie zlepšenia. Preto je nevyhnutné zosúladiť investičného tempa, vývoja objemu preprav a kapacitných možností údržby.

Po sérii osobných obhliadok a detailnom hodnotení výkonnosti jednotlivých prevádzok sme sa zamerali na stabilizáciu každého pracoviska z dvoch kľúčových uhlov pohľadu. Prvým je personálny rozmer – posilnenie tímov o odborne zdatných zamestnancov, systematické znižovanie fluktuácie a vytváranie lepších pracovných podmienok. Bez stabilného odborného zázemia nie je možné dosahovať udržateľnú výkonnosť.

Druhým uhlom pohľadu je výkonnostný rozmer - nastavenie reálnych cieľov budúcich výkonov, prispôbenie kapacít očakávanému dopytu po údržbe a opravách a eliminácia úzkych miest v procesoch. Len kombinácia týchto dvoch prístupov dáva dlhodobo zmysel.

Takéto zmeny idú ruka v ruke s motiváciou zamestnancov. Plánujete aj zmeny v odmeňovaní?

Áno. Pripravený nový systém odmeňovania považujem za významný mílnik posledného obdobia. Podarilo sa ho vypracovať, prekonzultovať a schváliť po dôkladnej odbornej diskusii, do ktorej boli zapojení aj zástupcovia odborov. Systém prešiel komplexnou revíziou. Nastavili sme ho tak, aby motivoval k vyššej produktivite a kvalite práce, zohľadňoval náročnosť jednotlivých profesií v oblasti údržby a priniesol spravodlivejšie rozloženie príplatkov a prémie. Zároveň má ambíciu stabilizovať kľúčové pozície v čase, keď konkurencia pri získavaní kvalifikovaných technikov a mechanikov nepoľavuje.

V období stagnácie alebo poklesu preprav na európskej úrovni, čo prirodzene cítime aj v ZSSK CARGO, musíme byť ešte efektívnejší, spoľahlivejší a pripravení na oživenie trhu. Každá ušetrená minúta na opravu, každý kilometer bez neplánovanej odstávky a každý stabilizovaný odborník sa priamo premieta do konkurencieschopnosti celej spoločnosti.

Zároveň by som sa chcel poďakovať všetkým, ktorí sa na týchto zmenách podieľajú - od zamestnancov v dielňach, cez plánovačov a manažérov, až po zástupcov odborov. Transformácia má zmysel len vtedy, ak je spoločným úsilím.

Sekcia riadenia a podpory údržby a opráv ŽKV ako aj sekcia údržby a opráv ŽKV prešli vlni väčšími organizačnými zmenami a riaditeľa boli poverení riadiacou funkciou. Koncom roka prebehli konkurzy na riaditeľov. Ako prebiehali výberové konania a koľko záujemcov sa prihlásilo?

Začiatkom novembra minulého roka bolo hromadným mailom vyhlásené interné výberové konanie na pracovné pozície riaditeľa



sekcii riadenia a podpory ÚaO ŽKV (S37) a riaditeľa sekcii ÚaO ŽKV (S38) s miestom výkonu práce podľa výberu v Bratislave alebo Košiciach. Podmienky výberového konania, ako aj požiadavky na uchádzačov boli jasne a transparentne zadané, s cieľom umožniť účasť oprávnenému okruhu zamestnancov bez akýchkoľvek diskriminačných prvkov. Záujem prejavili celkovo traja uchádzači.

Výberové konanie sa uskutočnilo v decembri a zastrešovala ho výberová komisia. Pre každú pozíciu prebehlo v dvoch fázach. Prvou bol písomný test, ktorým sa overovali základné odborné znalosti a orientácia v problematike nevyhnutnej pre výkon danej riadiacej pozície. Po jeho vyhodnotení nasledovala druhá fáza vo forme osobného pohovoru. V rámci neho uchádzači prezentovali svoje návrhy a vízie ďalšieho smerovania príslušnej sekcii a odpovedali na otázky členov výberovej komisie.

Podmienkam napokon vyhovelí dovtedy poverení riaditeľia, ktorí boli následne do svojich funkcií menovaní. Kontinuita riadenia tak bola zachovaná, zároveň však prešla riadnym výberovým procesom, čo považujem za dôležitý prvok transparentnosti a profesionalizácie riadenia.

V oblasti údržby a opráv sa toho už veľa zmenilo a ďalšie úpravy sú na ceste. Ktorá sekcia bude najbližšie na rade? Kde môžu zamestnanci očakávať zmeny v najbližšom období?

Z pohľadu úseku služieb sa najvýznamnejšie zmeny očakávajú na sekcii podpory služieb, sekcii riadenia nákupu a sekcii správy majetku. Hlavnou myšlienkou pri každej z týchto sekcii je systematické hľadanie prienikov v procesoch a ich ďalšie zefektívnenie. Chceme dosiahnuť, aby všetky nevyhnutné podporné služby pre celú spoločnosť fungovali predovšetkým efektívnejšie - teda rýchlejšie, s odstránením duplicitných postupov a zbytočných medzičlánkov. Druhým cieľom je vyššia hospodárnosť, čo znamená dosahovanie nižších nákladov pri zachovaní alebo zvýšení kvality poskytovaných služieb. Ďalším podstatným krokom je prehľadnejšie nastavenie zodpovedností a odstránenie „slepých miest“ v procesoch. Jasne definované kompetencie a zodpovednosť za výsledok sú základom riaditeľného systému.

V neposlednom rade sa chceme posunúť aj technologicky - smerom k väčšej automatizácii rutinných úkonov a lepšiemu využitiu dát pri rozhodovaní. Moderné riadenie podporných služieb sa bez dátovej opory a procesnej digitalizácie už nezaobíde. Konkrétnejšie opatrenia budú komunikované po ich implementovaní, ktorá sa očakáva v mesiacoch na prelome prvých dvoch kvartálov tohto roka.

Prebieha elektronická aukcia na zabezpečenie outsourcingu facility managementu nehnuteľného majetku a prislúchajúcich zariadení. Doteraz to riešila sekcia správy majetku. Znamená to, že táto sekcia zanikne, či jej ostanú činnosti, ktoré nie sú predmetom outsourcingu? Ktoré sú to?

Áno, v súčasnosti prebieha obchodná verejná súťaž na zabezpečenie outsourcingu facility managementu nehnuteľného majetku. Tento krok nadväzuje na analýzu riadenia a nákladovosti technickej správy, údržby objektov, energetického manažmentu a oblasti ekológie. Uvažuje sa o možnosti čiastočného outsourcingu vybraných činností v rámci portfólia sekcii správy majetku. Samozrejme, nie je možné ani účelné outsourcovať všetky aktivity. Ide predovšetkým o tie oblasti, kde vieme dosiahnuť vyššiu efektívnosť, odbornosť a merateľný prínos v spolupráci so špecializovanými externými subjektmi, najmä technická správa objektov a energetický či environmentálny manažment.

Sekcia správy majetku nezanikne. Strategické riadenie majetku, kontrola kvality poskytovaných služieb, dohľad nad plnením zmluvných záväzkov a rozhodovacie kompetencie ostanú v rámci spoločnosti. Až po ukončení obchodnej verejnej súťaže a pred samotným uzatvorením zmluvy bude definitívne vyhodnotená hospodárnosť takéhoto modelu a nastavené jasné rozhrania jednotlivých výkonov a činností. Vychádzame z predpokladu možných úspor nákladov na zabezpečenie výkonov v uvedenej oblasti na úrovni od 30 do 50 percent.

Povráva sa, že na Puškinovej ulici v Košiciach končí nájom. Čo je na tom pravdy?

Nájom administratívnych priestorov na Puškinovej ulici v Košiciach nekončí. V zmysle aktuálne platného znenia zmluvy je doba nájmu minimálne do 24. marca 2027, pričom zmluva zároveň umožňuje uplatnenie pôvodne dojednanej opcie. Je však pravdou, že vzhľadom na aktuálnu ekonomickú situáciu som uložil úlohu zamerať sa aj na systematické znižovanie nákladov v oblasti

nájmu nehnuteľného majetku. V tomto kontexte sa analyzujú všetky prenájmy a prijímajú sa opatrenia, ktoré prinesú najvyšší možný úsporný efekt bez negatívneho dopadu na prevádzku. Týka sa to aj administratívnych priestorov na Tomášikovej ulici v Bratislave, kde sa pristúpilo k redukcii obsadenosti objektu a aktuálne už prebieha dislokácia prvého poschodia. Ide o logický krok smerujúci k efektívnejšiemu využívaniu priestorov a optimalizácii fixných nákladov.

Vlani na sekcii ICT prebehlo niekoľko nových procesov, o niektorých sme aj písali, ako rušenie pevných liniek, nový operátor či výmena techniky. Čo významné sa tu rieši alebo je naplánované v tomto roku?

V tomto roku sa v oblasti IT zameriavame najmä na úspešné dokončenie už rozpracovaných projektov, predovšetkým výmeny poskytovateľa hlasových služieb a obnovy výpočtovej techniky. Pri hlasových službách dochádza k viacerým pozitívnym efektom, a to nielen ekonomickým, ale aj prevádzkovým. Samotná výmena je však procesne náročná a vyžaduje si operatívne riešenie situácií, ktoré nebolo možné v plnom rozsahu identifikovať už v prípravnej fáze projektu.

Pokiaľ ide o obnovu výpočtovej techniky, podarilo sa ju načasovať v období priaznivejších trhových podmienok. Aktuálne sme svedkami výrazných cenových výkyvov a predlžovania dodacích lehôt takmer pri všetkých komponentoch, čo je okrem iného aj dôsledok rastúceho dopytu súvisiaceho s rozvojom umelej inteligencie. Výpočtovú techniku dnes vnímame ako základný pracovný nástroj, pričom jej kvalita a spoľahlivosť sú priamo úmerné komfortu a efektívnosti práce zamestnancov.

Stále častejšie sa hovorí o kybernetickej bezpečnosti. Aj v ZSSK CARGO prebiehali phishingové kampane. Čo je nové v tejto oblasti?

Kybernetická bezpečnosť je dnes neoddeliteľnou súčasťou riadenia informačných technológií. Aj v rámci obmedzených zdrojov sa systematicky venujeme optimalizácii procesov a služieb, ktoré zabezpečuje sekcia ICT, pričom bezpečnostný rozmer je jednou z priorít. V zmysle platnej legislatívy sme povinní zabezpečiť primeranú úroveň ochrany informačných systémov. Za posledné dva roky evidujeme výrazný nárast tlaku v oblasti kybernetických hrozieb, čo si vyžiadalo sprísnenie viacerých bezpečnostných opatrení - od politiky hesiel, cez obmedzenie dostupnosti služieb z internetu, až po pravidelné školenia zamestnancov. Uvedomujeme si, že niektoré opatrenia môžu byť vnímané ako obmedzujúce, no ich cieľom je ochrana spoločnosti ako celku. V tomto roku nás zároveň čaká opakovaný audit kybernetickej bezpečnosti v zmysle platnej legislatívy, na ktorý sa intenzívne pripravujeme.

Čo je nové na sekcii podpory služieb? Zmenilo sa niečo v autodoprave alebo v logistických skladoch?

Sekcia podpory služieb bola aktívne zapojená do reintegrácie úseku služieb ŽKV, z ktorej prevzala procesy, činnosti a personálne zabezpečenie v oblasti metodiky riadenia logistických reťazcov a kompletného skladového hospodárstva.

Autodoprava v súčasnej podobe neprechádza zásadnými organizačnými zmenami a zodpovedá aktuálnemu rozsahu potrieb spoločnosti. Aj tu však rezonuje princíp optimalizácie a maximálnej efektívnosti. V oblasti skladového hospodárstva bola najvýznamnejšou zmenou úprava pracovných časov, najmä turnusovej práce, ktorá reflektuje potreby údržby a opráv ŽKV

na vybraných pracoviskách. Cieľom bolo zosúladiť dostupnosť materiálu a logistickú podporu s reálnym prevádzkovým režimom. V priebehu roka sa sekcia podpory služieb zamerala na akceleráciu odpredaja nepotrebného prebytočného hnuťelného a nehnuteľného majetku, výsledkom čoho bol odpredaj na úrovni 1,65 milióna eur.

Poskytovanie služieb v oblasti nákupu služieb, tovarov a stavebných prác má pod palcom sekcia riadenia nákupov. Šetrí sa na každom kroku, mnohé ceny však vzrástli. Ako sa darí v tejto oblasti? Na čo sa vlani najviac minulo financií?

Na sekciu riadenia nákupu bolo v roku 2025 predložených 78 špecifikácií požiadaviek na nákup tovarov alebo služieb v celkovej hodnote vyše 271 miliónov eur. Výsledkom bolo uzatvorenie 116 zmluvných vzťahov v hodnote vyše 235 miliónov eur. Pred začatím každého procesu nákupu prebieha overenie aktuálnych cien na relevantnom trhu formou informatívnych prieskumov. Zároveň je zo strany Ministerstva dopravy SR v systéme EMA.EVO v rámci trojstupňového schvaľovania realizovaný benchmarking cien v danom segmente. Vďaka týmto kontrolným mechanizmom sa podarilo ceny stabilizovať, respektíve zaznamenať iba mierny nárast v odôvodnených prípadoch. Najväčšie objemy nákupov tvorili prenájom viacsystémových HDV, implementácia ETCS na HDV radu 363, náhradné diely na ŽKV, opravy celkov a hlavné opravy HDV, ako aj služby v oblasti ICT súvisiace so zavádzaním kybernetickej bezpečnosti. Problémy s dodávkami sa vyskytujú len ojedinele, najmä v prípadoch výhradných dodávateľov, kde trh neponúka alternatívu. Rokovania sú v týchto situáciách náročnejšie, napriek tomu sa nám darilo udržať nárasty cien oproti minulým obdobiam spravidla do úrovne 10 percent. Po zmene organizačnej štruktúry a presune údržby a opráv ŽKV pod úsek služieb sa požiadavky riešia efektívnejšie a rýchlejšie, najmä vďaka jednoduchšej a priamočiarejšej komunikácii medzi prevádzkou a nákupom.

Aké sú ambície a smerovanie úseku do ďalších rokov?

Ak sa pozrieme smerom k ďalším rokom, úsek služieb musí byť stabilnou oporou celého obchodného modelu spoločnosti a zároveň partnerom, ktorý prináša merateľnú hodnotu.

Našou ambíciou v ďalších rokoch je:

- ďalej zvyšovať efektívnosť a prehľadnosť procesov naprieč spoločnosťou,
- vybudovať stabilný, plánovateľný a kapacitne zvládnutý systém údržby a opráv,
- posilniť dátové riadenie - aby sme rozhodovali na základe výkonu, nákladov a kvality, nie dojmov,
- pokračovať v digitalizácii a automatizácii rutinných činností,
- systematicky rozvíjať odborné tímy a stabilizovať kľúčové profesie,
- aktívne riadiť majetok tak, aby bol pre spoločnosť prínosom a nie nákladovou záťažou.

Úsek služieb vnímam ako „motor“ v pozadí, nie je vždy viditeľný navonok, ale priamo rozhoduje o tom, či bude spoločnosť spoľahlivá, konkurencieschopná a pripravená na budúce výzvy. A práve to je náš cieľ: aby sme boli v ďalších rokoch už procesne vyspelí, technicky pripravení, personálne stabilní a ekonomicky zodpovední.

Ďakujem za rozhovor.

Dana SCHWARTZOVÁ

Vyhodnotenie prepráv ZSSK CARGO za rok 2025

ZSSK CARGO prepravila v roku 2025 spolu 22,3 milióna ton tovarov, čo je oproti plánu menej o 2,9 milióna ton (- 11,5 %) a medziročný pokles predstavuje 1,7 milióna ton (- 7,2 %) z celkových 24 miliónov ton tovarov v roku 2024. Prepravný výkon dosiahol hodnotu 4,273 mld. čtkm (voči plánu - 13,4 %, medziročne - 9,5 %), čo znamená dosiahnutie priemernej prepravnej vzdialenosti 191,6 kilometra (voči plánu - 4,1 km, medziročne - 4,9 km). Najvyšší pokles v porovnaní s plánom zaznamenala spoločnosť v komodite železná ruda (- 1 446-tis. ton, medziročne - 792-tis. ton) a kovy (- 714-tis. ton, medziročne - 288-tis. ton). Jediný nárast voči plánu nastal v komodite ropné výrobky (+ 447-tis. ton, medziročne + 463-tis. ton).

Podnikateľský plán ZSSK CARGO na rok 2025 rátať s objemom prepravy 25,2 mil. ton, pričom vychádzal z aktuálnych informácií od kľúčových zákazníkov a stavu prepravného trhu. K faktorom ovplyvňujúcim pokles výkonov v minulom roku patrili – žiaľ, musíme konštatovať, že tradične - v prvom rade prepravy pre hutníctvo, ktoré strácali vyše dva milióny ton na plán a 910-tisíc ton medziročne (z toho košická oceľiareň – 825-tisíc ton a železná ruda do ČR a Rakúska – 419-tisíc ton medziročne). Ďalším činiteľom bolo dočasné pozastavenie výstavby elektrárne Paks v Maďarsku, kde prepravy cementu a trosky klesli medziročne o 489-tisíc ton. Potraviny - agroprodukty z Ukrajiny v porovnaní s rokom 2024 klesli v tranzite, dovoze a následnom vývoze po prekládke o 180-tisíc ton.

Navýšené a nové prepravy

Vďaka obchodným aktivitám sa však spoločnosti podarilo získať viaceré nové, ako aj navýšiť existujúce prepravy. Medzi top navýšené prepravy v roku 2025 patrili čierne uhlie z ČD (dovoz prístav + tranzit medziročne + 251-tisíc ton)

a ropné výrobky (medziročne + 463-tisíc ton). Top nové prepravy predstavujú zasa tranzit potravín Balkán – ČR/Nemecko + 40-tisíc ton a viaceré iné ako tranzit potravín Ukrajina – Taliansko, vývoz automotive Trnava – Koper Luka (získanie od súkromného dopravcu), vnútro a vývoz chemickej produkcie zo Strážskeho, tranzit ropných výrobkov z Ukrajiny do Maďarska s prečerpaním vo Vojanoch.

Prepravy, ktoré z trhu zmizli

Zníženie výkonov voči plánu i voči minulému roku bolo spôsobené v prvom rade poklesom prepráv pre hutníctvo. Na základe informácií od košickej oceľiarne plán ZSSK CARGO na rok 2025 uvažoval s postupným navyšovaním výroby od druhého štvrtroka. K tomu však s ohľadom na celkový vývoj hutníctva neprišlo, čo spôsobilo rozhodujúci výpadok prepráv. Poklesli aj prepravy železnej rudy pre české a rakúske oceľiarne. Je potrebné zdôrazniť, že nejde o prepravy, ktoré by prevzali konkurenční dopravcovia, tieto objemy z trhu jednoducho zmizli. Výrazný prepad nastal aj v prepravách agroproduktov z Ukrajiny, a to ako v priamom

tranzite, tak aj v prepravách s prekládkou. Tieto prepravy sú v rozhodujúcej miere, tak ako po minulé roky, závislé na možnostiach ukrajinského prístavu Odesa (blokácia, resp. uvoľnenie). Kým v januári 2024 Cargo previezlo ešte 105-tisíc ton, po otvorení prístavu Odesa sa tovarové toky takmer okamžite výrazne znížili a spadli až na úroveň okolo 30-tisíc ton za mesiac. V roku 2025 pokles pokračoval a až v závere roka prišlo k miernemu nárastu. Firma výrazne pocítila aj útlm výstavby jadrovej elektrárne Paks v Maďarsku. Zatiaľ čo v roku 2024 dosiahol vývoz cementu zo slovenských cementární do Maďarska priemerne 53-tisíc ton mesačne v prvom polroku a až 72-tisíc ton v druhom polroku, v prvom polroku 2025 spadol len na 33-tisíc ton mesačne s miernym rastom v druhom polroku. S tým samozrejme súvisí aj vývoj prepráv trosky z hutníckych podnikov do cementární.

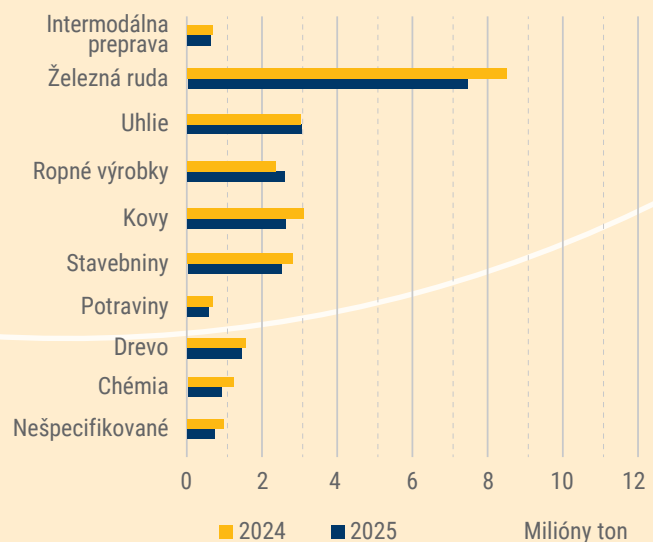
Kríza globálneho priemyslu

Ako sme už uviedli, intenzívnou obchodnou činnosťou sa ZSSK CARGO podarilo získať viaceré nové, ako aj navýšiť existujúce prepravy, a to najmä v komoditách uhlie a ropné produkty. No výpadky prepráv boli natoľko výrazné, že ich napriek enormnej snahe nebolo možné no-vozískanými prepravami kompenzovať. Je to dôsledok poklesu globálneho priemyslu, produkcie a spotreby výrobkov i vstupných surovín tradične silných priemyselných odvetví, a to nielen hutníctva, ale aj automotive, stavebníctva, petrochemického alebo drevospracujúceho priemyslu. Na rok 2026, po zohľadnení situácie na prepravnom trhu, dostupných informácií od zákazníkov a pripravených nových prepravách plánuje ZSSK CARGO objem prepravy na úrovni 22,640 mil. ton, čo je asi o 340-tisíc ton viac ako skutočnosť minulého roka. **Oddelenie marketingu**

Porovnanie objemov prepráv ZSSK CARGO v rokoch 2024 a 2025 podľa komodít – v tonách.

Komodita	2024	2025	rozdiel 25 vs 24	% zmena
Nešpecifikované	913 769	793 534	-120 235	-13,2%
Chémia	1 189 542	888 840	-300 703	-25,3%
Drevo	1 460 933	1 322 786	-138 147	-9,5%
Potraviny	553 463	403 209	-150 254	-27,1%
Stavebniny	2 816 143	2 468 668	-347 475	-12,3%
Kovy	2 825 890	2 535 831	-290 060	-10,3%
Ropné výrobky	2 231 084	2 693 619	462 535	20,7%
Uhlie	2 868 512	2 922 581	54 069	1,9%
Železná ruda	8 485 205	7 692 147	-793 058	-9,3%
Intermodál	674 308	574 984	-99 325	-14,7%
Celkom	24 018 852	22 296 199	-1 722 653	-7,2%

údaje po 2.predbežnej uzávierke



Modernizované merače trakčnej elektriny boli nainštalované aj do 48 dvojíc rušňov 131 v rušňovom depe v Spišskej Novej Vsi.



Modernizácia systému merania spotreby energie na 178 rušňoch

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

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

Meranie spotreby je staršieho dáta

História merania energii v ZSSK CARGO siaha do roku 2006, kedy boli osadené prvé merače s cieľom zriadiť obchodné meranie. - **Hoci prešli v roku 2018 modernizáciou, dynamický vývoj legislatívy a technických podmienok ich odsunul na vedľajšiu koľaj,** - komentuje pokrok techniky manažér procesov a projektov Rastislav Mikuška z projektovej kancelárie a interného auditu.

Tu treba tiež priznať, že hoci snahy o presné meranie spotreby a účtovanie trvajú dve desaťročia a stáli firmu nemalé prostriedky, legislatívne nie sú doteraz úplne ošetrené. Súčasný stav, keď fakturácia trakčnej elektriny prebieha na základe výpočtov a nie reálnych dát, ako sme si povedali, stále vytvára priestor pre nepresnosti a v konečnom dôsledku brzdi efektívnosť.

Prečo prišla zmena?

Hlavným hnacím motorom modernizácie systému merania spotreby energie (MSE) na rušňoch, ktorá sa začala v roku 2020, bola okrem vyššie spomenutých dôvodov aj potreba zosúladiť meranie s takzvanými technickými podmienkami obchodného merania vydanými ŽSR. - **Zavedením transparentného systému sa eliminujú pochybnosti o správnosti účtovaných súm a ZSSK CARGO získava silný nástroj na fakturáciu reálnej spotreby priamo svojim zákazníkom,** - vysvetľuje R. Mikuška.

Začiatkom roka 2020 podpísala ZSSK CARGO zmluvu so spoločnosťou GX CORPFIN o dodaní a montáži nových komponentov systému merania spotreby energie na rušňoch. V roku 2022 prebehla výmena a montáž prvých prototypov meračov. Následne začiatkom roka 2024 spoločnosť spustila kľúčový projekt MSE na svojich hnacích koľajových vozidlách. A zopakujme, že cieľom nie je len splnenie legislatívnych noriem, ale najmä prechod na spravodlivú fakturáciu podľa skutočnej spotreby a otvorenie cesty k energetickej nezávislosti.



Manažér procesov a projektov Rastislav Mikuška hovorí, že modernizácia MSE otvára dvere k liberalizácii trhu s trakčnou elektrinou.

Čo prinesie nový systém MSE?

Podme si povedať viac o prínosoch modernizácie merania TE na rušňoch. Predmetom projektu je kompletná obnova komponentov systému, v medzinárodnej terminológii známeho ako EMS - Energy Measurement System. - **Nejde len o výmenu „budíkov“**. **Modernizované systémy budú plne integrované s palubným počítačom MIREL RM1 a dátovým FTP serverom spoločnosti**, pokračuje vo výpočte predností nového systému merania R. Mikuška.

Aby sme to zhrnuli, kľúčové technologické prínosy zahŕňajú interoperabilitu, komplexný monitoring aj dátovú analýzu. Presnejšie povedané, pri interoperabilite ide o to, že namerané dáta budú kompatibilné so štandardmi EÚ, čo umožní hladký prechod medzi distribučnými sústavami rôznych krajín. Vzhľadom na rastúci objem cezhraničných prepráv je zavedenie interoperabilného systému logický krok. Komplexný monitoring zasa znamená, že okrem merania spotreby systém v reálnom čase sleduje polohu vozidla a prevádzkové parametre. Nové technológie navyše umožnia budovanie energetického dispečingu. - **Budeme presne vedieť, ako štýl jazdy rušňovodiča alebo neplánované zastavenia ovplyvňujú celkovú spotrebu**, - podotýka R. Mikuška.

Táto dátová analýza patrí ku kľúčovým parametrom systému, pretože spomínaný štýl jazdy - rozjazdy, brzdenie majú obrovský vplyv na spotrebu elektriny hnacích vozidiel. Jednoducho povedané, ideálny spôsob jazdy sú plynulé rozjazdy a brzdenie, využívanie zotrvačnosti pohybu vlaku atď. To sú známe veci, ktoré rušňovodiči vždy dodržiavali aj dodržiavajú, no nový systém umožní detailnejšie sledovanie a vyhodnocovanie štýlu jazdy, čo zasa umožní pružnejšie reagovať pri hodnotení rušňovodičov a upozorneniach, na čo si dávať na rôznych úsekoch trate pozor.

- **Modernizácia MSE zároveň otvára dvere k liberalizácii trhu – spoločnosť si v budúcnosti bude môcť vyberať dodávateľa trakčnej elektriny nezávisle od prevádzkovateľa infraštruktúry, čo môže výrazne znížiť prevádzkové náklady**, - uzatvára R. Mikuška.

Ekologická daň pre železnicu

K takejto liberalizácii je zrejme ešte dlhá cesta, ale cieľ je jasný – zvýšiť efektívnosť pri objednávaní médií a nastaviť tento proces tak, aby prinášal výhodu aj zákazníkovi. Tu treba pripomenúť, že aktuálne už tretí rok kvôli energetickej kríze, ktorá prišla so začiatkom vojny na Ukrajine, ŽSR ako poskytovateľ trakčnej elektriny na sieti nemá dlhoročné zmluvy na nákup tohto média za fixné ceny a nakupuje ho na spotovom trhu za aktuálne hodnoty v konkrétny deň. Dopravcovia sa cenu dozvedajú spätne za predchádzajúci mesiac, čo neumožňuje dostatočne včas a predvídateľne kalkulovať cenu za prepravu tovaru. Cenové výkyvy komodity finančne zaťažujú železničných dopravcov a komplikujú aj obchodný vzťah so zákazníkmi. Preto je podľa dopravcov žiaduce, aby si železničné podniky nakupovali elektrinu samé, resp. v koncernoch kvôli výhodnejšej cene. Výsledkom má byť lacnejšia elektrina pre železnicu, čo povedie k priaznivejšej cene za prepravu.

A len krátko odbočíme a spomenieme ešte jednu kuriozitu, ktorou je takzvaná tarifa za prevádzkovanie systému (TPS). Nesúvisí priamo s meraním spotreby, no dobre ilustruje komplex problémov, ktorý je s cenami energií spojený.

TPS ako súčasť ceny za elektrinu mala cenovku ešte donedávna vyše 23 eur za 1 MWh a poplatok tvoril okolo 20 % z ceny elektriny. V súčasnosti je tento poplatok výrazne nižší, no preto, že ŽSR ako dodávateľ elektriny s vysokou ročnou spotrebou spadajú do najlacnejšieho pásma. Pritom v roku 2024 regulátor navrhoval pásmový model zrušiť a uplatňovať na všetkých odberateľov rovnakú sadzbu, čoho sa však napokon vzdal.



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

Už len čerešničkou na torte je fakt, že TPS slúži hlavne na financovanie podpory obnoviteľných zdrojov energie, čiže je akosi ekologickou daňou, čo však akosi nedáva zmysel, ak ňou má byť zaťažovaná ekologicky výhodná železničná doprava.

Aktuálny stav a vízia

Projekt modernizácie MSE sa momentálne nachádza vo svojej finálnej fáze. - **Môžeme konštatovať, že všetky plánované technické zásahy na vybraných typoch hnacích koľajových vozidiel boli úspešne zrealizované**. Modernizácia sa dotkla kľúčových radov našej flotily, konkrétne ide o rušne radov 125, 131, 363, 183 a 240, - vyratúva ešte počty modernizácií manažér procesov a projektov Rastislav Mikuška.

Celkovo bolo novým systémom merania vybavených 178 kusov hnacích koľajových vozidiel. Tento rozsah prác predstavuje zásadný technologický skok pre ZSSK CARGO. Aktuálne sa aktivity sústreďujú na vytvorenie zásob rezervných komponentov, ktoré zabezpečia servisnú stabilitu systému, aby bola garantovaná vysoká prevádzkyschopnosť meracej techniky aj v prípade potreby opráv.

Ladislav JANDOŠEK



Prevodník prúdu a napätia s príslušnou inštaláciou v rušni radu 131.

Medzi škripotom vozňov, hlasmi z vysielaciek a údermi koloťuku v prešovskej stanici

Jeden z februárových piatkov sa na prešovskej stanici ozýva škripot nákladných vozňov, hlasy z vysielaciek a ostré úder koloťuku, ktoré sa miešajú s ruchom každodennej prevádzky. Obvod prevádzky Prešov patrí pod košické stredisko prevádzky a zo štyroch obvodov je rozlohou aj počtom obsluhovaných traťových kilometrov najväčší. Rovnako ako ostatné obvody prešiel v posledných mesiacoch organizačnými zmenami. Tie priniesli rozšírenie jeho pôsobnosti, no nevyhli sa mu personálne škrtky. Aktuálne má obvod 79 zamestnancov, no v súvislosti s prebiehajúcou optimalizáciou sa ich počet ďalej znižuje. Vedúca obvodu Zuzana Rikková má dnes na starosti viac práce a menej ľudí. Ako skúsená vedúca však presne vie, ako si s novou situáciou poradiť. Opiera sa pritom o zohraný a spoľahlivý pracovný kolektív.

Počas našej návštevy od skorého rána vládol na pracovisku čulý ruch. A to aj napriek tomu, že v ten deň bola zrušená jazda logistického vlaku s pohonnými hmotami na trati Stožok – Kapušany pri Prešove, ktorý jazdí denne a domáci si nepamätajú, kedy naposledy nešiel. Certifikovaný vlak Pn 53 101 denne o 6:52 hodine priváža do Kapušian naftu a benzín a prázdne vozne sa vracajú po vykládke späť. Ide o takzvanú kyvadlovú prepravu. V piatok 20. februára však vlak mimoriadne nešiel. Zamestnanci obvodu na prešovskom pracovisku mali aj napriek tomu plné ruky práce. Obslúžiť šesť obsadených a ďalšie desiatky neobsadených tarifných bodov dá často poriadne zabráť. Obsadené tarifné body sú Prešov, Kapušany pri Prešove, Plaveč, Spišská Nová Ves, Poprad a Strážske. K uvedeným obsadeným pripadá 41 neobsadených. A prevádzku tu riešia zamestnanci obvodu, ktorých bolo v januári 85 a v nasledujúcom mesiaci už o šesť menej. Hranice prešovského obvodu sú od západu v Štrbe, na východe v Stakčíne, na juhozápade siahajú po Dobšinskú Ladovú Jaskyňu, na juhovýchode po Strážske a na severe končia v pohraničnej priechodovej stanici Plaveč.



Na prešovskej železničnej stanici sme v technickej kancelárii zastihli aj prednostu Strediska prepravy Košice Miroslava Jesenského (vľavo), ktorý v ten deň odchádzal spolu s vedúcou Zuzanou Rikkovou (vpravo) do Kamenice nad Cirochou, kde riešili vzniknutú prevádzkovú situáciu priamo na mieste aj so zákazníkom. Ďalej je na fotografii referentka technickej kancelárie Jarmila Michňáková (sedí) a za ňou stojí vozmajster Ľuboš Kiseľ.

Rušno už od rána

Už pred ôsmou hodinou boli v spomínaný piatok pripravení zamestnanci prešovskej vlakovej obsluhy vyraziť do koľajiska, aby začali potrebné činnosti pri zriaďovaní východzieho Pn vlaku 59 128, relácia Žilina-Teplička. Na zasnežených koľajniciach na nich čakali naložené vagóny s drevom a aj prázdne cisterny po vykládke pohonných hmôt. Ešte chvíľku strpenia a dostávajú do rúk vlakovú dokumentáciu od kolegyne Jarmily Michňákovéj. Už sa iba dostrojíte, pripravíte vysielacky, nasadíte prilby, natiahnuť rukavice a ide sa. Sprevdáza ich síce slnko, ale poriadne zubaté a čerstvo napadnutý sneh a jeho vrzganie pod pracovnou obuvou navodzujú pocit zimnej idylky. Studený vietor to však celé pokazí a posunujúca záloha v zložení vlakovodúci a sprievodca zvyšujú ostrážitosť, lebo tej medzi vagónmi nikdy nie je dosť.



Posunujúca záloha je už v koľajisku, kde majú dvaja zamestnanci plné ruky práce pri posunovaní a zriaďovaní vlaku. Privesenie, odvesenie, zabezpečenie vozňov proti samovoľnému posunu, komunikácia s rušňovodičom, výpravcom a ešte množstvo ďalších činností majú pred sebou, kým sa vlak zriadi.

Keď práca naberá na obrátkach

Pripravený je už aj rušňovodič v posunovacom rušni a takzvaná rošáda môže začať. Ozvena krokov na zmrazenom snehu sa strieda s prenikavejšími zvukmi posunujúcich vagónov a hlasmi vo vysielacích. Ako prvé sa začnú hýbať cisterny, aby uvoľnili cestu drevu, ktoré bude zaradené ako prvé za rušňom. Všetko samozrejme podľa toho, kde majú jednotlivé vozne svoj cieľ. Zaradenie má posunujúca záloha naštudované a všetko ide podľa plánu. Medzitým počuť hlásenia príchodov a odchodov osobných vlakov na prešovskej železničnej stanici, čo nasvedčuje tomu, že v metropole Šariša to na železnici žije.



Rušňovodič Ladislav Orbán v kabíne posunujúceho rušňa, sústredený na svoj dnešný výkon.



Sprievodca vlakov Radek Dzuba je vo firme vyše 10 rokov, toho času je však už na listine prepustených, a tak bude od 1. mája 2026 nezamestnaným. Nezanevrel však na firmu, aj keď je mu to ľúto, lebo svoju prácu má rád.

Keď ste v práci od 3:15

To už prichádza do stanice rušeň 751 074-6 ako končiaci Mn vlak 81274 z Vranova nad Topľou.

Vlakvedúci Maroš Lehet spolu so sprievodcom vlakov Jozefom Makučom sú v pracovnej zmene od 3:15 hodiny, kedy odchádzali z domovskej stanice do Vranova nad Topľou. Kým však zahlásia, že padla, čaká ich ešte administratívna práca.



Byť v práci od 3:15 dá zabrať aj takým chlapom akým je vlakvedúci Maroš Lehet. Spolu s kolegom Jozefom Makučom sa okolo poludnia vrátili z Vranova nad Topľou.



Maroš Lehet odovzdáva vlakovú dokumentáciu Jarmile Michňákovéj.

Pripravený na odchod

Po zriadení Pn vlaku 59128 nastupuje na rad technická kontrola. Za tú je dnes zodpovedný vozmajster Ľuboš Kiseľ. Neutrúfame si odhadnúť koľko krokov má denne nachodených, ale že ich nie je málo, to je isté. S ťažkým kladivom, takzvaným koloťukom poklepáva kolesá pri každom jednom vozni, niekde aj opakovane. Na konci vlaku zahlási hotovo a na rad prichádza rušeň. Dnes sa do čela vlaku postaví rušeň 131 013-5 a po povolení na jazdu od výpravcu vyrazí smer Žilina – Teplička. Šťastnú cestu!



Ľuboš Kiseľ je dlhoročným železničiarom a dnes ako vozmajster po kontrole odklepne technickú prehliadku Pn vlaku.



Dvojička je už pripravená a čaká na postavenie dopravnej cesty, aby svoj náklad previezla do zriaďovacej stanice Žilina – Teplička.

Obvod prevádzky Prešov a najväčšie prepravy

Na záver našej reportáže ešte prinášame zopár informácií o najčastejšie realizovaných prepravách v prešovskom obvode prevádzky. V najväčšom objeme je prepravovaná drevná hmota smerujúca do Liskovej a do Rakúska a to hlavne v oblasti Strážskeho a na ramene Margecany - Mníšek nad Hnilcom, ale o prepravy dreva nie je núdzá v celom obvode. Do Rakúska tiež smerujú ucelené vlaky medených anód, ktoré sa nakladajú v Kovohutách Krompachy. Z vlečky Kovozber - Spišská Nová Ves sa realizuje nakládka oceľového šrotu v ucelených vlakoch do Talianska resp. jednotlivito do Hanisky pri Košiciach.

Medzi komodity a stanice s najväčšou vykládkou patria už spomínaná nafta, benzín a v malých objemoch aj plyn, v prvom rade v Kapušanoch, kde sa nachádza vlečka Slovnaftu a zriaďujú ucelené vlaky s prázdnyimi cisternami do Stožku. Vykládka pohonných hmôt je aj v Kežmarku, kde je na stanici stáčacie zariadenie firmy Progress Trading. Prešovský obvod zastrešuje ďalej napríklad vykládku áut z Čiech v Poprade. A spomenieme ešte pomerne frekventované vlečky v Bystrom s obsluhou vlečky Zeocem, kam sa vozí slinok z Ukrajiny a Chemko Strážske, kde zasa prebieha vykládka metanolu z Poľska a čpavku z Trnovca nad Váhom.

Dana SCHWARTZOVÁ

Foto: autorka

Phishingové kampane ukázali, ako sme pripravení čeliť hrozbám

V októbri a novembri minulého roka boli v ZSSK CARGO zrealizované simulované phishingové kampane, ktorých cieľom bolo overiť úroveň povedomia o kybernetickej bezpečnosti a schopnosť rozpoznať podvodné e-maily v každodennej praxi. Táto aktivita je súčasťou dlhodobej snahy zvyšovať ochranu informačných systémov a dát. Sekcia ICT ďakuje všetkým zamestnancom za spoluprácu a zodpovedný prístup. Simulované phishingové kampane budú realizované aj v budúcnosti ako súčasť zvyšovania bezpečnostného povedomia. Aj vďaka týmto aktivitám môže byť firma lepšie pripravená čeliť reálnym kybernetickým útokom

Prečo phishingové kampane?

Phishing patrí medzi najčastejšie kybernetické útoky, s ktorými sa organizácie stretávajú. Útočníci sa prostredníctvom dôveryhodne vyzerajúcich e-mailov snažia získať prihlasovacie údaje, vylákať citlivé informácie, prinútiť používateľov otvoriť škodlivé prílohy alebo odkazy a spôsobiť finančné alebo reputačné škody. Simulovaná phishingová kampaň umožňuje bezpečným spôsobom otestovať, ako sme na takéto hrozby pripravení, a identifikovať oblasti, v ktorých sa môžeme zlepšiť.

Počas nedávnych kampaní boli zamestnancom rozoslané e-maily, ktoré napodobňovali bežnú komunikáciu a obsahovali výzvu na kliknutie na odkaz, žiadosť o zadanie prihlasovacích údajov alebo informáciu s limitovaným časom vyžadujúcu rýchlu reakciu. Cieľom nebolo nikoho sankcionovať ani hodnotiť jednotlivcov, ale získať realistický obraz o celkovej úrovni bezpečnostného povedomia v organizácii.

Výsledky kampane ukázali, že väčšina zamestnancov pristupuje k e-mailovej komunikácii zodpovedne. Zároveň sa však potvrdilo, že phishingové správy môžu byť na prvý pohľad veľmi presvedčivé a ľahko zameniteľné za legitímnu komunikáciu.

Najčastejšie rizikové znaky phishingových e-mailov boli naliehavý alebo vyhrážajúci sa tón správy, ďalej neobvyklý odosielateľ alebo drobné odchýlky v e-mailovej adrese, tiež odkazy vedúce mimo oficiálnych domén a gramatické alebo štylistické nezrovnalosti.

Ako sa chrániť do budúcnosti

Sekcia ICT vyzýva všetkých zamestnancov, aby aj naďalej dodržiavali tieto zásady:

- **Overujte odosielateľa** – najmä pri nečakaných alebo urgentných správach.
- **Neklikajte na odkazy a prílohy**, ak si nie ste istí ich pôvodom.
- **Nikdy nezadáвайте prihlasovacie údaje** na stránkach, ku ktorým ste sa dostali cez podozrivý e-mail.
- **Nahlasujte podozrivé správy** podľa interných bezpečnostných postupov na adresu spam@zscargo.sk.

Každý zo zamestnancov zohráva dôležitú úlohu pri ochrane organizácie pred kybernetickými hrozbami. Reťaz je iba tak pevná ako najslabší článok reťaze.



MS Outlook – prvá kampaň

Prvá kampaň simulovaného phishingového útoku sa zamerila na analýzu správania používateľov pri interakcii s e-mailmi, ktoré imitujú bežné bezpečnostné upozornenia. Tento konkrétny scenár využíval podvodný e-mail, ktorý sa tváril ako oficiálne oznámenie od Microsoft Outlooku (v angličtine) o správe umiestnenej do karantény. Obsah e-mailu nabádal používateľa, aby klikol na odkaz vedúci na falošný portál karantény, kde údajne mohol uvoľniť zadržanú správu. V tejto kampani sa monitorovalo kliknutie na odkaz v texte e-mailu.

Hlavným cieľom tejto simulácie boli: identifikácia zraniteľnosti - zistiť, do akej miery sú používatelia náchylní na podobné typy podvodov a, po druhé, meranie efektivity bezpečnostných školení - overiť, ako dobre zamestnanci alebo iní používatelia aplikujú naučené postupy pri identifikácii phishingových hrozieb. Podvodný e-mail bol starostlivo navrhnutý tak, aby pôsobil dôveryhodne. Obsahoval nasledovné charakteristiky: odosielateľ: quarantine@outlook.com; predmet: Email Quarantine Notification; falošný odkaz: Quarantine Portal - ktorý zaznamenáva kliknutie, jazyk: angličtina.

Priebeh a výsledky

E-mail bol rozoslaný všetkým používateľom náhodne od 6. do 17. októbra. Monitorovali sa reakcie počas jedného týždňa od posledného doručenia. Sledovalo, koľko používateľov otvorilo e-mail a koľko kliklo na odkaz.

Celkový výsledok bol ohodnotený známkou B - veľmi dobrý, nakoľko z celkového počtu adresátov len malé percento dôverovalo zaslanému e-mailu. 9,48 % adresátov otvorilo e-mail, celkovo 106 používateľov. A 1,61% adresátov kliklo na podvodný odkaz, celkovo 18 používateľov. Simulácia odhalila, že hoci väčšina používateľov dokázala odolať pokusu o phishing, existuje stále malá skupina, ktorá podcenila varovné signály. Výsledky poukazujú na potrebu pokračovať v bezpečnostných školeniach a zvyšovať povedomie o rizikách kybernetických útokov. Vzhľadom na to, že nebol použitý úradný jazyk užívateľov, dôveryhodnosť bola nižšia.

A1za - druhá kampaň

V rámci druhej kampane simulovaného phishingového útoku sa

sekcia ICT zamerala na analýzu správania používateľov pri interakcii s e-mailmi, ktoré imitujú marketingové ponuky. V tomto prípade sa zvýšila úroveň realizmu, nakoľko e-mail bol v slovenčine. Tento konkrétny scenár využíval podvodný e-mail, ktorý nabádal používateľa na získanie darčekovej poukážky na nákup v e-shope Alza ako súčasť údajnej špeciálnej spolupráce so spoločnosťou ZSSK CARGO. E-mail obsahoval falošné detaily o ponuke a odkaz na jej „aktiváciu“, ktorý presmeroval používateľov na škodlivú webovú stránku. V maili bola aj falošná príloha s údajnou darčekovou poukážkou. V tejto kampani sa monitorovalo kliknutie na odkaz v texte e-mailu alebo na odkaz vložený do tlačidla či obrázku a otvorenie falošnej prílohy.

Cieľom kampane boli, tak ako pri predošlej, identifikácia zraniteľností a meranie efektivity bezpečnostných školení.

Popis, priebeh a výsledky kampane

Podvodný e-mail obsahoval nasledovné charakteristiky. Odosielateľ: benefit@a1za.sk.sk; predmet: Benefit z externého prostredia – ALZA; falošný odkaz: Zobrazíť - ktorý zaznamenáva kliknutie; falošná príloha: poukaz50.pdf – ktorá zaznamenávala otvorenie, jazyk: slovenčina.

E-mail bol rozoslaný všetkým používateľom naraz 3. novembra, oslovených bolo 1289 adresátov. Počas jedného týždňa od odoslania boli zaznamenávané reakcie používateľov.

Celkový výsledok bol ohodnotený známku D – tesné zlyhanie. Z celkového počtu adresátov až 500 používateľov otvorilo daný mail, z toho 328 užívateľov e-mailu dôverovalo a kliklo na odkaz v tele mailu. 331 používateľov otvorilo danú prílohu. Čo možno vyjadriť nasledovne. 44,72 % adresátov otvorilo email. 10,5 % adresátov kliklo na podvodný odkaz - celkovo 135 používateľov. 29,61 % adresátov otvorilo falošnú prílohu - celkovo 331 používateľov. Simulácia odhalila, že za zvyšujúcou sa dôveryhodnosťou kampane je použitie slovenčiny a uvedenie spoločnosti, ktorá má pôsobenie na Slovensku. Významná skupina, ktorá podcenila varovné signály, môže mať fatálne následky v prípade reálneho phishingového útoku. Tieto výsledky poukazujú na potrebu pokračovať v bezpečnostných školeniach a zvyšovať povedomie o rizikách kybernetických útokov.

Hromadný email – tretia kampaň

Posledná kampaň simulovaného phishingového útoku bola zameraná na analýzu správania používateľov pri prijatí a interakcii s e-mailom, ktorý sa tváril ako interná hromadná správa. Podvodný e-mail napodobňoval zaslanie mesačníka Cargo info. E-mail obsahoval odkaz, ktorý po otvorení vyžadoval prihlásenie pomocou firemných prihlasovacích údajov. Tento prvok bol navrhnutý tak, aby simuloval častý typ phishingových útokov, ktoré sa snažia získať prihlasovacie informácie zamestnancov. Kampaň sledovala mieru kliknutí na odkaz a pokusy o prihlásenie.

Ciele a návrh kampane mali podobný charakter ako predchádzajúce dve. Odosielateľ: Hromandy.mail@ZSCARGO.sk; predmet: Cargo info; falošný odkaz: Cargo info; falošná podvrhnutá stránka, ktorá sa tvárila ako prihlásenie do Dotazníka; falošná príloha: Cargo_info_2025.pdf.

E-mail bol rozoslaný používateľom naraz 24. novembra. Počas dvoch týždňov boli zaznamenávané reakcie používateľov. Sledovali sme, koľko používateľov otvorilo e-mail a kliklo na odkaz - vyplnilo údaje do podvrhutej stránky.

Výsledky

Celkový výsledok bol ohodnotený známku D - vyžadujúce zlepšenie. Z celkového počtu adresátov 1289 - 39,95 % otvorilo daný email, čo predstavuje 515 zamestnancov. 34,83 % adresátov

otvorilo odkaz v tele mailu, ktorý smeroval na podvrhnutú stránku, spolu 449 užívateľov. Celkovo 116 užívateľov, resp. 9 % adresátov vyplnilo údaje do podvrhutej stránky. 29,34% adresátov otvorilo falošnú prílohu.

So zvyšujúcou sa sofistikovanosťou phishingovej simulácie sa v tomto prípade preukázalo, že používatelia viacej dôverujú a neoverujú si základné údaje odosielateľa alebo nekontrolujú odkazy v tele e-mailu, ak sa útočník snaží napodobniť bežného odosielateľa, na ktorého sú zvyknutí. Simulácia sa snažila napodobniť internú e-mailovú komunikáciu, čím sa výrazne zvýšila jej dôveryhodnosť. Analýza potvrdila, že viacerí používatelia uverili autentickosti správy a vykonali požadované akcie, čím môže dôjsť k ohrozeniu bezpečnosti organizácie. Táto situácia opäť podčiarkuje dôležitosť pravidelného školenia zamestnancov v oblasti kybernetickej bezpečnosti a potrebu zavádzania pokročilých filtrov na detekciu podvodných správ. Odporúča sa tiež dôsledné overovanie správ, ktoré žiadajú citlivé údaje alebo prístupové oprávnenia.

Záver a kľúčové zistenia

Phishingové kampane pre ZSSK CARGO odhalili významné rozdiely v správaní používateľov pri rôznych úrovniach sofistikovanosti útokov. Testovanie preukázalo, že v prvej kampani MS Outlook - nízka dôveryhodnosť, bol výsledok B - veľmi dobrý. Kliklo iba 1,61 % používateľov. Pri kampani 2 Alza s vyššou dôveryhodnosťou bol výsledok D - tesné zlyhanie. Kliklo 10,5 % používateľov, 29,61 % otvorilo prílohu. V tretej kampani Interný email - najvyššia dôveryhodnosť, bol dosiahnutý výsledok D - tesné zlyhanie. Kliklo 34,83 % používateľov, 9,12 % zadalo prihlasovacie údaje.

S rastúcou dôveryhodnosťou kampane výrazne stúpa riziko. Najväčšiu hrozbu predstavujú útoky napodobňujúce internú komunikáciu. Bezpečnostné školenia sú nevyhnutné, no nestačia – odporúča sa zaviesť technické opatrenia (pokročilé filtre, dvojfaktorová autentifikácia).

Odporúčania pre používateľov, ako rozpoznať phishing použitý v kampani

- **Kontrola odosielateľa.** Vždy kontrolujte správnosť odosielateľa, v tomto prípade bol mail zaslaný s drobnou chybou v doméne odosielateľa ZSCARGO.sk, namiesto písmena O bola použitá číslica 0. Taktiež bola chyba pred doménou, v názve odosielateľa „hromandy“.
- **Neklikajte na podozrivé odkazy.** Pred kliknutím na odkaz ho vždy skontrolujte, tak ako je vysvetlené v prvej kampani.
- **Dávajte pozor na naliehavosť.** Naliehavosť má za cieľ vyvolať paniku a nútiť používateľa konať bez premýšľania.
- **Overte URL.** Ak už otvoríte uvedený odkaz, pred tým ako zadáte údaje, skontrolujte URL. V prípade otázok alebo nejasností sa neváhajte obrátiť na HelpDesk ZSSK CARGO.

Trend oproti minulému roku

Analýza ukazuje zhoršenie výsledkov v porovnaní s predchádzajúcim rokom. Kým v minulosti bola miera úspešnosti phishingových kampaní výrazne nižšia, naposledy sa ukázalo, že kliknutia na odkazy a zadanie prihlasovacích údajov sa zvýšili, najmä pri kampaniach s vyššou dôveryhodnosťou, ako bol interný e-mail. Celková odolnosť používateľov voči phishingu klesla, čo naznačuje potrebu intenzívnejších školení a technických opatrení. Tento trend poukazuje na to, že je nevyhnutné zvýšiť frekvenciu simulácií.

Sekcia ICT

Kocúr si zahral v americkom filme

A bol to tento konkrétny 742.313, ktorý v uplynulých dňoch zachytil autor fotografie v Bratislave-východ. Rušeň s prezývkou kocúr si zahral pred dvoma rokmi v americkom filme Afternburn spolu so 742.389. Ten už dnes neexistuje, nakoľko je po rekonštrukcii a je z neho zmodernizovaný rušeň 742.677.

Oba rušne boli vo filme farebne upravené a vhodne dotvarované plechovým „pancierom“ a veľkými pluhmi. Vo filme si ako rušňovodič zahral a jazdil na kocúrovi počas nakrúcania rušňovodič, v tom čase zo ZSSK CARGO - Dominik Vrba. Natáčanie akčného filmu si



vyžiadalo množstvo prvkov, ktoré odrážajú postapokaliptickú krajinu po slnečnej erózii bez akýchkoľvek pozemských technológií. Po množstve scén so strieľaním, výbuchmi či jazdami na motorkách sa americký štáb presunul na nevyužívaný úsek trate ŽSR medzi Rohožník a Plavecké Podhradie. Na tejto trati sa natáčali scény s futuristickým vlakom, ktorý bol tvorený zo spomínaných dvoch kocúrov ZSSK CARGO. V tejto pôvodnej starej verzii ich je vo firme ešte 19 prevádzkyschopných.

(sch)

Foto: Dávid GALUŠ



FOTO mesiaca

Podaril sa vám zaujímavý záber, odfotografovali ste netradičné miesto, alebo aj celkom tradičné a fotografia sa vám páči? Zašlite nám ju do redakcie, prípadne aj s krátkym komentárom a my ju na tomto mieste radi zverejníme. Vaše zábery nám zasielajte v jpg. alebo gif. formáte s rozlíšením 1200 x 2000. Dnes sme vybrali fotografiu, ktorá by mohla byť bodkou za zimou. Ilustračný záber je z prešovskej železničnej stanice.

Foto: Dana SCHWARTZOVÁ

FOTOHÁDANKA

Kde je to?

Uhádli ste, kde je to? Odpoveď nám zašlite na adresu redakcie do 30. marca. Správna odpoveď z čísla 1/2026: Železničná stanica Trebišov. Výhercom sa stáva Marián Ileš.

Do fotohádky nám môžete zasielať aj vaše fotografie známych či menej známych pracovísk, ale tiež zariadení, prístrojov, ktoré používate pri svojej práci. Ak nám niečo zaujímavé o danom mieste či veci aj napíšete, dostanete odmenu, rovnako ako za správnu odpoveď. Tešíme sa na vaše príspevky a správne odpovede.

Foto: Štefan RUSNÁK



História v symbióze so súčasnosťou

Kým väčšina ľudí vidí na fotografii Zvolenský zámok v popredí s vlakom, tak železničiar a fanúšikovia železnice vidia pol storočia fungujúci stroj radu 240 známy ako „laminátka“ v pozadí so zámkom. Laminátky sa po znovuo tvorení modernizovaného úseku pri Novej Bani po roku opäť pustili do vozieb zmiešaných nákladných vlakov s jednotlivými vozňovými zásielkami smerujúcimi zo zriaďovacej stanice vo Zvolene do Bratislavy.

Foto: Dida DADOVÁ



Intermodál na manipulačnom vlaku

V systéme jednotlivých vozňových zásielok ZSSK CARGO distribuuje aj intermodálne jednotky – ako sú výmenné nadstavby, či kontajnery. Pri zákazníkoch s vlečkou, tak ako je to bežným javom na Gemerí, môže tovar nielen prejsť, ale aj zostať na železnici po celý čas od výroby až po prekládku na loď v jednom z európskych prístavov.

Foto: Wouter RADSTAKE

Celosieťový dopravca

Čo znamená, že ZSSK CARGO je celosieťovým železničným nákladným dopravcom? Obsluhovať aj trate, kde osobná doprava úplne zanikla, alebo aj aktuálne bojuje o to, aby nezanikla. Kým obce medzi Zvolenom a Šahami bojujú o zachovanie osobnej dopravy na tejto trati, ZSSK CARGO tu stále vozí manipulačné vlaky s drevom, čím šetrí prejazd stoviek kamiónov po tunajšej spojnicí stred a juhu Slovenska s Maďarskom.

Foto: Dida DADOVÁ



Klasická vozba v modernom šate

Preprava ukrajinskej rudy do bratislavského prístavu a následne do rakúskych železniarní predstavuje už po dlhé roky jeden z kľúčových prepravných tokov ZSSK CARGO. To však neznamená, že sa nemení a nestáva viac efektívnou. Preprahom časom odzvonilo, lebo prepravy prevzali viacsystémové rušne Vectron a klasické „uhliaky“, vozne typu Eas nahrádza moderná intermodálna technológia od spoločnosti InnoFreight. Pretože zvyšovanie efektivity preprav je jeden zo spôsobov, ako udržať tovary na železnici, nie na preplnených cestách.

Foto: Adrian SLABÝ





Kým sme v Prešove zachytili na titúlnej obálke ešte zimnú atmosféru, tak v Trnave na jazdu Vectronom čakala už jar. Foto: David GALUŠ