

ESLOVAQUIA

Sector ferroviario en Eslovaquia

A. CIFRAS CLAVE

Por su privilegiada ubicación, Eslovaquia es un enclave esencial para el Plan TEN-T dado que por él transcurren tres de los nueve corredores que componen el plan: el corredor Báltico-Adriático, el corredor Oeste-Este y el corredor Rin-Danubio. Esto también se traduce en que, para la mejora de la infraestructura ferroviaria, se puedan destinar fondos de la Unión Europea; la fuente de financiación más importante para estos proyectos. De los fondos FEDER y FC se prevé recibir 4.200 MEUR; y con Connecting Europe Facility (CEF) se estima recibir 497 MEUR provenientes del Fondo de Cohesión.

Los principales proyectos de mejora que se espera se lleven a cabo en Eslovaquia, según las prioridades del propio Gobierno, están relacionados con el aumento de la velocidad máxima a la que circulan los trenes, la adaptación del sistema de señalización, la electrificación de las vías y la modernización y ajuste del ancho de vía en el tramo con Ucrania.

Sector ferroviario (datos generales)	
Longitud de las vías construidas (km)	6.816
Longitud de vías gestionadas y operadas (km)	3.626 y 3.580
Longitud de las vías electrificadas (km)	1.585
Puentes (número y metros)	2.326; 52.244 m
Túneles (número y metros)	78; 47.954 m
N.º pasos a nivel	2.070
N.º conmutadores	8.226
N.º estaciones	292
Mercancías transportadas (miles de toneladas)	49.432
Transporte de pasajeros (miles de personas)	68.138

Fuente: Informe anual de ŽSR (2022) y Oficina Estadística de la República Eslovaca.

B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

B.1. Definición precisa del sector estudiado

Esta ficha se centra en dos subsectores dentro del sector ferroviario:

- **Trenes:** locomotoras, vagones, tranvías, trenes de pasajeros, de mercancías y de alta velocidad, incluyendo los componentes necesarios para el desplazamiento de los mismos.
- **Infraestructura ferroviaria:** productos relacionados con las partes que conforman las vías o la estructura por la que se desplaza el material rodante, como raíles, travesías, plataformas, sistemas de fijación, sistemas de seguridad o desvíos.

B.1.1. Clasificación arancelaria

TRENES

Locomotoras, vagones y tranvías

Partidas arancelarias	Descripción
8601	Locomotoras y loco tractores, de fuente externa de electricidad o acumuladores eléctricos.
8602	Las demás locomotoras y loco tractores; diésel-eléctricas y ténderes.
8603	Automotores para vías férreas y tranvías autopropulsados, excepto los de la partida 8604.
8604	Vehículos para mantenimiento o servicio de vías férreas o similares, incluso autopropulsados (por ejemplo: vagones taller, vagones grúa, vagones equipados para apisonar balasto, alinear vías, coches para ensayos y vagonetas de inspección de vías).
8605	Coches de viajeros, furgones de equipajes, coches correo y demás coches especiales, para vías férreas o similares (excepto los coches de la partida 8604).
8606	Vagones para transporte de mercancías sobre carriles (rieles).

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Elementos para vías férreas, motores y partes de vehículos ferroviarios

Partidas arancelarias	Descripción
7302	Elementos para vías férreas, de fundición, hierro o acero: carriles (rieles), contracarriles y cremalleras, agujas, puntas de corazón, varillas para mando de agujas y otros elementos para cruce o cambio de vías, travesías (durmientes), bridas cojinetes, cuñas, placas de asiento, placas de unión, placas y tirantes de separación y demás piezas concebidas especialmente para la colocación, unión o fijación de carriles (rieles).
8408	Motores de émbolo (pistón) de encendido por compresión (motores diésel o semi-diésel).
8530	Aparatos eléctricos de señalización (excepto los de transmisión de mensajes), seguridad, control o mando, para vías férreas o similares, carreteras, vías fluviales, áreas o parques de estacionamiento, instalaciones portuarias o aeropuertos (excepto los de la partida 8608).
8607	Partes de vehículos para vías férreas o similares.
8608	Material fijo de vías férreas o similares; aparatos mecánicos, incluso electromecánicos, de señalización, seguridad, control o mando para vías férreas o similares, carreteras o vías fluviales, áreas o parques de estacionamiento, instalaciones portuarias o aeropuertos; sus partes.
8609	Contenedores, incluidos los contenedores cisterna y depósito, especialmente concebidos para uno o varios medios de transporte.

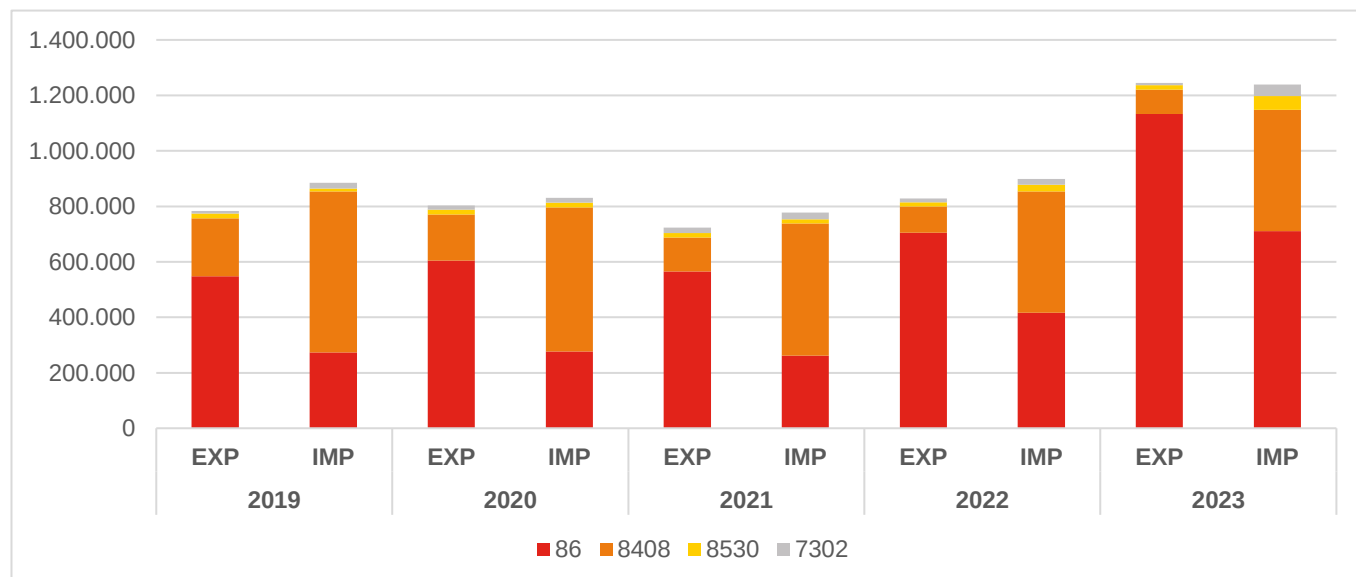
B.2. Tamaño del mercado

En el sector ferroviario eslovaco se pueden diferenciar dos mercados separados, pero relacionados entre sí: el de **construcción, mantenimiento y modernización de la infraestructura ferroviaria** y el de los **servicios ferroviarios prestados** donde, a su vez, se puede distinguir el transporte de pasajeros y de mercancía.

El primero comprende el suministro de materiales necesarios para la infraestructura ferroviaria, desde material rodante y sus partes hasta elementos de señalización, seguridad o control. En el gráfico siguiente se recogen las exportaciones e importaciones eslovacas de las partidas arancelarias mencionadas en el apartado anterior. Destaca particularmente el capítulo 86, en el que se puede observar un gran crecimiento y un saldo comercial positivo a lo largo de los años. En lo que respecta al resto de partidas arancelarias, se puede observar la tendencia importadora de Eslovaquia y, en general, el poco desarrollo en la producción local de las mismas.

EXPORTACIONES E IMPORTACIONES ESLOVACAS

Capítulo 86 y partidas 8408, 8530 y 7302, desde 2019 a 2023, en miles de euros



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos en TradeMap.

Como se comentaba antes, el transporte de pasajeros y mercancías forma parte de este sector. Es un servicio que pueden prestar organismos públicos o privados. A continuación, se desglosan las cifras de transporte de pasajeros y mercancías en los últimos años.

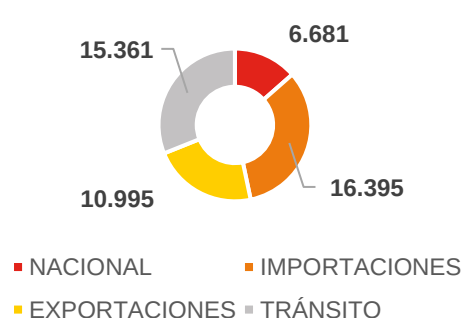
TRANSPORTE DE PASAJEROS

Miles de personas



TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Miles de toneladas



Fuente: Elaboración propia con datos de TradeMap.

B.3. Principales actores

- **Administrador de infraestructuras:**
 - Železnice Slovenskej Republiky (ZSR). Es la empresa encargada de gestionar la red ferroviaria. A consecuencia de normativas comunitarias, se separaron la administración de la red ferroviaria y la operación de la misma. ZSR se encarga de la parte de gestión, tanto a nivel nacional como internacional, comprendiendo el mantenimiento y modernización de la vía. También es responsable de lanzar diversas licitaciones dentro del sector y de los fondos europeos asignados para la financiación de proyectos ferroviarios.
- **Operadores ferroviarios:**
 - Železničná spoločnosť Slovensko (ŽSSK). Empresa pública creada en 2002 tras el empeño de la Unión Europea en liberalizar el mercado ferroviario comunitario. Se encarga de gestionar el tráfico de pasajeros.
 - ŽSSK Cargo. Es parte de la misma empresa mencionada anteriormente, encargada de operar el transporte de mercancías en Eslovaquia. Actualmente, alrededor del 80 % de las mercancías transportadas por ferrocarril en Eslovaquia son gestionadas por ellos.
 - RegioJet. Pertenece a la empresa checa de viajes Student Agency, operador de autobuses y trenes en Eslovaquia. Entró al mercado eslovaco en 2012.
 - Leo Express, participada por Renfe. Esta empresa checa se está introduciendo en el mercado eslovaco, operando las siguientes líneas:
 - Bratislava- Komarno.
 - Praga- Kosiče (pasando por el norte de Eslovaquia).

Renfe, a través de esta empresa en la que participa al 50 %, está interesada en nuevas oportunidades del sector.
- **Operadores de tranvía:**
 - En la capital, la empresa operadora de los tranvías es Dopravný Podnik Bratislava, empresa municipal de transporte de Bratislava. Además de tranvía, gestiona autobús y trolebús, y cuenta con 5 líneas de tranvía y 210 tranvías operativos.
 - Kosiče. En esta ciudad, la empresa encargada es Dopravný Podnik Mesta Kosice, con 8 líneas regulares, otras 8 líneas adicionales y 162 tranvías operativos.

C. LA OFERTA ESPAÑOLA

No es común que empresas españolas gestionen transporte de pasajeros ni mercancías, dado que están controlados por empresas eslovacas en su mayoría, o alguna empresa de países vecinos. Por tanto, no hay una percepción formada sobre el producto español. Sin embargo, cabe mencionar que Renfe ha conseguido, a través de su filial Leo Express, hacerse con el contrato para operar una línea ferroviaria de 100 kilómetros en el país. La presencia de empresas españolas que se puede observar en el mercado eslovaco está ligada, más bien, a la construcción de infraestructuras: **OHLA** con un proyecto de mejora del tramo ferroviario Žilina-Teplica, incluyendo la rehabilitación de la estación de Žilina y de otros edificios aledaños, y diversos trabajos en estructuras ferroviarias diversas, plataformas y puentes; o **Aldesa**, que ha firmado un contrato para construir una línea de tranvía en Bratislava.

Con respecto a las exportaciones españolas a Eslovaquia de los productos relacionados con el sector (mencionados en el apartado [Clasificación arancelaria](#)) no son apenas relevantes. Para las partidas 7302, 4406 y 8408 no hay registro de intercambio comercial. Para la partida 8530, en 2023, sólo el 1,6 % del total importado por Eslovaquia provino de España, ocupando el puesto 22.º en valor importado del país.

Con respecto al capítulo 86, el 7,6 % del total importado por Eslovaquia viene de España, ocupando el vigésimo puesto en valor importado del país. A diferencia de España, países como República Checa, Alemania, Polonia, Austria, Serbia o Hungría mantienen una cuota de mercado relevante en los intercambios comerciales con Eslovaquia.



Finalmente, con respecto a los competidores en material rodante, cabe destacar Skoda Transportation (fabricación de vehículos ferroviarios para transporte urbano), Stadler Rail AG (fabricante de material rodante), ŽOS Trnava (taller de reparación) y ŽOS Vrútky (fabricación y producción de vehículos ferroviarios).

D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

Como se ha mencionado anteriormente, entre las prioridades actuales del Gobierno eslovaco se encuentra la modernización y reconstrucción de la infraestructura ferroviaria del país, para así poder adaptarla al ancho de vía internacional, aumentar la velocidad de todas las líneas y conseguir que toda la red sea de tracción eléctrica. Es por ello por lo que se prevé un aumento en la demanda.

El tramo entre la ciudad eslovaca de Kosiče y Kiev tiene especial relevancia: por parte de Ucrania, es una forma de diversificar sus rutas hacia Europa; y Eslovaquia encuentra así una forma de obtener mano de obra ucraniana para la fábrica de Volvo en Kosiče, dada la carencia de mano de obra cualificada en esa región.

De este proyecto podrían salir diferentes oportunidades de negocio, desde la operación del servicio hasta la venta de material rodante, considerando también el alquiler de dicho material.

Por otro lado, existen diversas oportunidades de negocio relacionadas con electrificación y señalización. Si bien es cierto que los motores diésel son relevantes también, se busca una transición a locomotoras impulsadas por electricidad o hidrógeno; aunque los utilizados actualmente son más respetuosos con el medio ambiente.

Además, con el proyecto TEN-T (*Trans-European Transport Network*) de la Unión Europea (lanzado por la Comisión) se pretende tener infraestructuras de primer nivel en todo el continente para facilitar la integración económica y social del mismo. Con respecto a esto, se ha mencionado previamente la relevancia de Eslovaquia, dado que por su territorio pasan tres de los nueve corredores que componen el plan: corredor Báltico-Adriático, corredor Oeste-Este y corredor Rin-Danubio. Por ello, *Connecting Europe Facility* está destinando fondos para ello, con una previsión de desembolso de 497 MEUR hasta 2027.

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

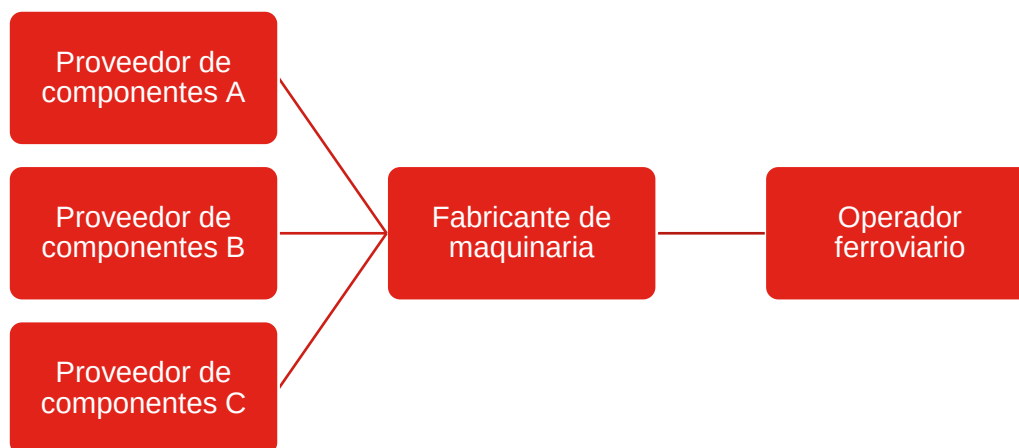
E.1. Distribución

El sistema de distribución del sector ferroviario se distingue por una cadena breve, donde los clientes finales suelen ser entidades gubernamentales o grandes empresas. La adquisición se lleva a cabo generalmente a través de procesos de licitación y concursos públicos.

Por ejemplo, en el caso de la adquisición de locomotoras o vagones, la empresa interesada participa en un proceso competitivo junto con otras empresas para obtener el contrato, negociando con el fabricante tanto la cantidad como el precio de la maquinaria requerida para el proyecto específico. Este mismo proceso se aplica a la compra de trenes por parte de la compañía de transporte ZSR en Eslovaquia o a la adquisición de tranvías por la empresa de transporte público de Bratislava, DBP.

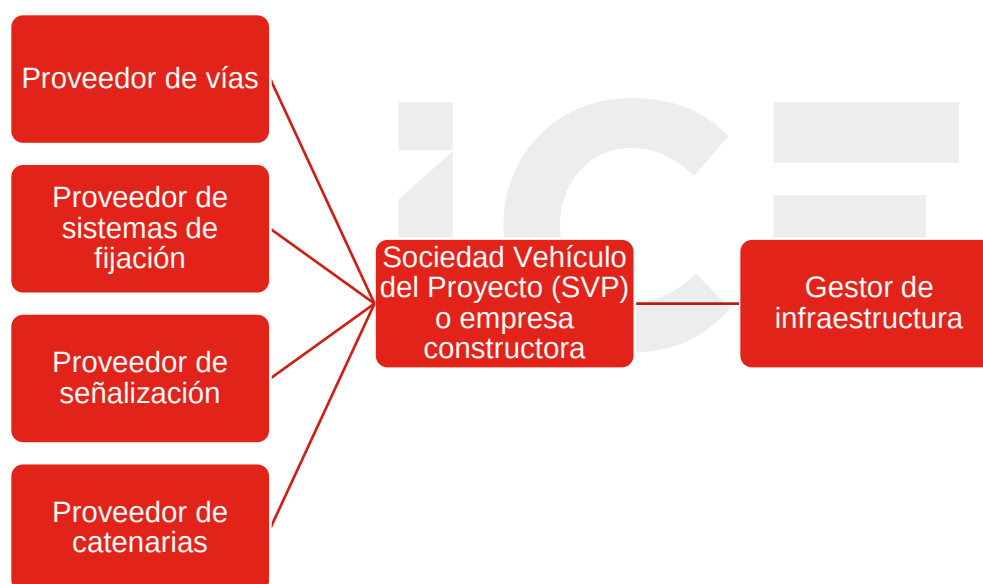
En cuanto a los productos ferroviarios, estos suelen estructurarse a través de proyectos “llave en mano” o mediante la provisión de material rodante o equipos de tracción personalizados para la red de transporte en la que serán utilizados. Esto incluye también proyectos de infraestructura como la construcción de líneas ferroviarias y la infraestructura asociada.

A continuación, se incluye un pequeño esquema ejemplificador de la cadena de distribución en la entrega de vehículos ferroviarios:



Fuente: [El mercado del sector ferroviario en Eslovaquia 2022](#); estudio de mercado ICEX.

Sin embargo, el esquema se complica en el caso de las infraestructuras, donde la empresa encargada de la gestión de infraestructuras otorga el proyecto mediante licitación pública a una de las empresas candidatas.



Fuente: [El mercado del sector ferroviario en Eslovaquia 2022](#); estudio de mercado ICEX.

E.2. Legislación aplicable y otros requisitos

Al ser Eslovaquia un país miembro de la Unión Europea, no hay limitaciones en el intercambio comercial, por lo que no existen aranceles en el país a las importaciones de productos intracomunitarios de ningún sector.

Por el mismo motivo, la pertenencia a la UE, no hay impedimento legal para que las empresas españolas participen en los concursos convocados por las autoridades eslovacas, aunque es cierto que es más probable que sean adjudicatarias del contrato si se trata de empresas con renombre o si van con una empresa local.

Para poder participar en las licitaciones, las empresas tienen que tramitar un certificado que les permita realizar obras, emitido por la Autoridad de Transporte, [Dopravný Úrad](#). Es un certificado con duración limitada, que requiere una renovación periódica. Cuando se trate de un consorcio de empresas, basta con que una de ellas lo tenga para poder realizar la obra. También es relevante mencionar que será necesario adaptar el desarrollo de los proyectos al sistema de aprobaciones técnicas de Eslovaquia que, aunque no presenta dificultades, es diferente del español.



Dicho esto, la principal barrera en Eslovaquia es el idioma, por lo que resulta imprescindible contar con una persona que domine el eslovaco para trámites, como la presentación de ofertas, contratos o el desarrollo de los proyectos en general. Esto es relevante porque hay empresas que cometen errores al presentar los ofertas, que implican que se invaliden los pliegos del proyecto.

En cuanto a los recursos humanos, se observa que el nivel técnico de los mandos medios es ligeramente inferior al que se encuentra en España. La formación de los ingenieros en Eslovaquia tiende a ser altamente técnica y especializada. Entre los puestos difíciles de cubrir con personal local destaca el de *Project Manager*. Además, es problemático que ingenieros extranjeros firmen proyectos, ya que el proceso de homologación puede llevar entre 7 y 8 meses, y la validez de la homologación, que permite trabajar como ingeniero eslovaco, se limita a un año.

Durante la ejecución de las obras, la comunicación con la empresa pública de transporte correspondiente puede ser complicada debido a procedimientos burocráticos poco claros. Por ejemplo, para contactar al inspector de obras, que rara vez se encuentra en la oficina, es necesario enviar correspondencia por correo ordinario o fax.

Las empresas españolas también pueden enfrentarse a barreras financieras al intentar obtener proyectos en Eslovaquia, ya que el *factoring* y el *confirming* no son prácticas comunes en el sector ferroviario local.

F. INFORMACIÓN ADICIONAL

Los días 18 y 19 de marzo de 2025 tendrá lugar en Bratislava la conferencia internacional [Forum of Rail Transport](#), un evento destacable en el calendario del sector ferroviario. Cada año, los representantes de instituciones europeas, empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras se reúnen para intercambiar nuevas informaciones y conversar sobre el desarrollo del sector. Concretamente, los temas a tratar en la próxima edición girarán en torno a la estrategia para desarrollar el transporte ferroviario en Eslovaquia hasta 2050, líneas de alta velocidad, progreso técnico y tecnológico e integración del transporte de pasajeros.

Desde la Oficina Económica y Comercial de España en Bratislava se está haciendo una labor intensiva en este sector, manteniendo reuniones periódicas con los principales actores del sector ferroviario en Eslovaquia, mencionados a lo largo de este documento.

Por último, hay que señalar que se prevé organizar, desde la Oficina Económica y Comercial de España en Bratislava, un foro de negocios (*Railway Business Forum*) para el sector ferroviario en Eslovaquia.

G. CONTACTO

La **Oficina Económica y Comercial de España en Bratislava** está especializada en ayudar a la internacionalización de la economía española y la asistencia a empresas y emprendedores en **Eslovaquia**.

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de Eslovaquia, la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

Hviezdoslavovo námestie 15
Bratislava 811 02 – Eslovaquia
Teléfono: 00 (421) (2) 54415730
Correo electrónico: bratislava@comercio.mineco.es
<http://Eslovaquia.oficinascomerciales.es>

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h) 97 10 00 9 a 17 h
informacion@icex.es

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

INFORMACIÓN LEGAL: Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

AUTORA
Ana Juncal Cubilla Iglesias

Oficina Económica y Comercial
de España en Bratislava
bratislava@comercio.mineco.es
Fecha: 09/05/2024

NIPO: 22424012X

www.icex.es



FICHAS SECTOR ESLOVAQUIA



ICEX España
Exportación
e Inversiones