

Evidencia zásielok a manipulácia s nimi v režime colného skladu

Jozef Majerčák¹
Juraj Plevko²

Úvod

Základné pravidlá na prevádzkovanie železničnej vlečky sú uvedené v príslušných železničných predpisoch a zmluvách (napr. TR1, Tarifa pre prepravu vozňových zásielok, Vlečková zmluva, Zmluva o poskytovaní vlečkových služieb, Dohoda o cene za vlečkové služby, Prípojný prevádzkový poriadok stanice...). Tieto pravidlá môžu byť doplnené o miestne špecifické podmienky a po prerokovaní medzi prevádzkovateľom vlečky a zástupcom železnice sú zapracované do vlečkovej zmluvy[1].

Odborná terminológia

Pri spracovávaní pravidiel je potrebné vychádzať z termínov, platných pre túto činnosť. Ako príklad uvádzame nasledovné základné pojmy:

Deponovanie je odsun prázdných vozňov zo železnice na vlečku so súhlasom vlečkára na žiadosť ZSSK CARGO v čase, keď vozne neboli na vlečku objednané na nakládku.

Dohľad je vykonávanie odborných činností za účelom kontroly technického stavu zariadení vlečky.

Dohoda o spolužívaní vlečky je dohoda uzatvorená medzi vlečkárom a spolužívateľom, ktorej predmetom je súhlas vlečkára na spolužívanie vlečky, ako aj práva a povinnosti vyplývajúce z užívania tejto vlečky iným užívateľom.

Dopravca je subjekt, ktorý prevádzkuje dopravu na vlečke na základe Licencie na prevádzkovanie dopravy na dráhe a zmluvy o prevádzkovaní dopravy na dráhe uzatvorenej s prevádzkovateľom dráhy v zmysle Zákona o dráhach.

Dráhový správny úrad je úrad pre reguláciu železničnej dopravy.

Fyzická osoba (ďalej len „FO“) je osoba podnikajúca na základe živnostenského oprávnenia.

Kontaktná stanica je stanica so sídlom nákladného pokladníka, v ktorej sa vykonáva komerčný styk so zákazníkom. Pre účely poskytovania vlečkových služieb sa ako kontaktná stanica určí spravidla tarifná stanica. Ak v tarifnej stanici nie je sídlo nákladného pokladníka, kontaktnou stanicou sa určí stanica so sídlom nákladného pokladníka, do obvodu ktorého patrí tarifná stanica.

Manipulácia vozňa je nakládka alebo vykládka vozňa.

Miesto odovzdávky vozňov je dohodnuté miesto na železnici alebo na vlečke, kde dochádza k vzájomnej odovzdávke vozňov medzi ZSSK CARGO a užívateľom vlečky, ktorý preberá a odovzdáva vozne určené na vlečku a z vlečky pre svoje prepravné potreby alebo na základe splnomocnenia pre prepravné potreby spolužívateľa.

Obchodný zákonník je zákon č. 513/1991 Zb. v znení neskorších predpisov.

¹ Prof. Ing. Jozef Majerčák, PhD, vedúci katedry železničnej dopravy FPEDAS, prodekan pre vzdelávanie FPEDAS, Jozef.majercak@fpedas.uniza.sk

² Ing. Juraj Plevko, externý doktorand FPEDAS, plevkojuraj@gmail.com

Obsluha vlečky je pristavenie a/alebo odsunutie vozňov zo železnice na dohodnuté miesto na vlečke a opačne (dopravný výkon) v dohodnutom čase. V rámci jednej obsluhy je možné vykonať viac jázd.

Právnická osoba (ďalej len „PO“) je obchodná spoločnosť alebo iný subjekt, ktorý podniká, má vlastnú organizačnú štruktúru, riadiace orgány a je zapísaný do obchodného registra príslušného súdu v zmysle príslušných ustanovení zákona č.513/1991 Zb. v jeho platnom znení.

Predsun je pristavenie objednaných prázdnych vozňov na vlečku obsluhou skôr ako je plánovaná nakládka na vlečke.

Prevádzkovanie dopravy na vlečke je prevádzkovanie dopravy na dráhe v zmysle zákona NR SR č. 164/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Prevádzkovanie vlečky je prevádzkovanie dráhy v zmysle Zákona NR SR č. 164/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Prevzatie a odovzdanie vozňa je fyzické prevzatie a odovzdanie vozňa na mieste odovzdávky vozňov na základe odovzdávkového listu na vozne pristavené na vlečku 0 735 1 4593(4592) (ďalej len „odovzdávkový list“) a návratového listu na vozne odsunuté z vlečky 0 735 3 4596(4595) (ďalej len „návratový list“). Tento výkon je realizovaný v rámci prípojovej prevádzky.

Prijatie a vydanie zásielky je potvrdenie príjmu a výdaja zásielky v nákladnom liste. Prípojová prevádzka je súhrn dopravných činností, ktorými sa zabezpečí obsluha vlečky a vzájomné odovzdanie a prevzatie vozňov.

Spoluužívateľ vlečky (ďalej len „spoluužívateľ“) je PO alebo FO, ktorá na základe dohody o spoluúžívaní vlečky uzavretej s vlečkárom spoluužíva vlečku v zmysle týchto obchodných podmienok.

Tarifná stanica je stanica odosielacia a stanica určenia pre zásielky určené na vlečku alebo z vlečky. Pre účely poskytovania vlečkových služieb sa ako tarifná stanica určí stanica, do ktorej vlečka zaúšťuje a má výpravné oprávnenie pre prepravu vozňových zásielok. Ak vlečka zaúšťuje do železnice na širšej trati, resp. do dvoch tarifných staníc, ako tarifná stanica sa určí jedna zo susedných staníc, resp. jedna z tarifných, ktorá má výpravné oprávnenie pre vozňové zásielky.

Údržba je súhrn výkonov, ktorými sa zabezpečuje požadovaný technický stav zariadení vlečky.

Užívateľ vlečky (ďalej len „užívateľ“) v zmysle týchto obchodných podmienok je subjekt, ktorý využíva vlečku na uspokojovanie svojich prepravných potrieb, t. j. je odosielateľom alebo prijímateľom zásielok určených na vlečku alebo z vlečky. Môže ním byť v zmysle týchto obchodných podmienok vlečkár alebo spoluužívateľ.

Vlastník vlečky (ďalej len „vlastník“) je subjekt PO alebo FO, ktorý vlečku vlastní.

Vlečka je železničná dráha, ktorá slúži vlastným prepravným potrebám vlastníka vlečky, alebo na základe zmluvy uzavretej s vlastníkom vlečky aj inému subjektu a je zaústená do celoštátnej dráhy, regionálnej dráhy alebo do inej vlečky.

Vlečkár je v zmysle týchto obchodných podmienok prevádzkovateľ vlečky, t. j. PO, alebo FO, ktorá prevádzkuje vlečku na základe Povolenia na prevádzkovanie dráhy, vydaného príslušným dráhovým správnym úradom v zmysle zákona NR SR č. 164/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Vlečková prevádzka je súhrn dopravných činností, ktorými sa zabezpečuje posun na vlečke počas dohodnutého času alebo nad dohodnutý rozsah výkonov.

Vlečková zmluva je zmluva, ktorej predmetom sú práva a povinnosti vyplývajúce zo styku príslušných železničných dráh a prevádzkovania dopravy na týchto dráhach za účelom zabezpečenia prípojovej prevádzky príslušnej vlečky.

Vlečkové služby sú služby poskytované ZSSK CARGO za účelom zabezpečenia prepráv z vlečky po železnici a opačne.

Po dohodnutí všetkých potrebných podmienok, ako napr. stanovenie časov obsluhy vlečky t.j. pristavenie a odsun vozňov z vlečky, spôsob preberania vozňov, presné stanovenie kompetencii pre pracovníkov železnice a pracovníkov vlečky, možnosť práce v noci, minimálne osvetlenie, spôsob posunu na vlečke: rušňom železníc, vlastným rušňom, navijakom, motorovým vozidlom, ručne (z toho plynúce školenia), kosenie, čistenie a údržba okolia koľajiska a prechodov v rámci areálu vlečky – dôraz sa kladie na bezpečnosť pracovníkov, označenie miest narúšajúcich prechodový prierez, spôsob kontroly zo strany železnice atď., a podpise zmluvy je možné začať s prevádzkou na vlečke. Cena dohodnutá za služby železnice zvyčajne nie je súčasťou vlečkovej zmluvy, ktorej platnosť býva viacročná ale skôr je realizovaná formou príloh k základnej zmluve s platnosťou jedného roka alebo Dohodou o cene za vlečkové služby.

Procesy realizované na vlečke

Popis procesov uvedieme na príklade podrobnejšie pri pohybe, manipulácii a evidencii zásielok na vlečke s colným sklado. Dôvod je jednoduchý, pokiaľ na klasickej vlečke dochádza väčšinou k manipulácii s určitým špecifickým okruhom tovarov, na vlečke s colným sklado je možnosť zmanipulovaného tovaru – čo do počtu druhov, neporovnateľne pestrejšia. Už pri jednaní so zákazníkom je preto potrebné zistiť čo najviac informácii o tovare, jeho vlastnostiach, možnosť manipulácie ako aj prípadné požiadavky zákazníka na skladovanie či úpravu zásielky.

Požiadavky zákazníka a ich presné splnenie sú kľúčovým bodom k jeho spokojnosti a preto im venujeme maximálnu možnú pozornosť. Po príchode zásielky do železničnej stanice dostane príjemca resp. prevádzkovateľ vlečky avízo (vopred dohodnutým spôsobom) o ich príchode. Po skontaktovaní sa zodpovedných pracovníkov na oboch stranách príde k dohode, kedy a ktoré vozne budú pristavené na vlečku – hlavne pri väčšom dobehu vozňov. Pracovník železnice (lehotníkár) pripraví súpis pristavovaných vozňov na odovzdávkových lístkoch a súčasne ich zapíše do lehotníka. Z odovzdávkových a návratových lístkov pracovníci železnice vypočítajú pobyt vozňa na vlečke. Pre kontrolu si lehotník môže písať aj vlečkár. Po pristavení vozňov na vlečku a dôkladnej kontrole technického stavu vozňov, poškodenia a úplnosti plomb je možné za účasti pracovníka colnice alebo s jeho povolením vozne otvoriť a tovar začať vykladať.

Pri akomkoľvek poškodení vozňa, plomb, tovaru či úbytku tovaru zavolá pracovník vlečky reklamanta – pracovníka železnice, ktorý podľa potreby spíše buď všeobecnú (poškodenie vozňa) alebo komerčnú (poškodenie alebo strata tovaru) zápisnicu. Počas spisovania zápisnice (jednej alebo druhej) neplynie prevádzkovateľovi vlečky poplatok za pobyt vozňa na vlečke.

Tovar je po vyložení zaevidovaný do colnej knihy, ktorá je vedená v súlade s požiadavkami Colného zákona a spresnená colnými orgánmi. Následne je zásielka označená skladovými kartami na ktorých je uvedené množstvo tovaru, číslo vozňa na ktorom tovar prišiel, dátum príchodu zásielky do colného skladu a evidencia pohybu tovaru (napr. postupné vyskladňovanie na základe požiadaviek zákazníka). V niektorých prípadoch sa uvádza na skladovú kartu aj číslo nákladného listu a čísla plomb – požiadavka niektorej zo zúčastnených strán. Teraz sa už dá s tovarom ďalej manipulovať, napr. triediť ho podľa dispozícií od zákazníka (uhlie, tyče, rúry – podľa priemeru), paletizovať, fóliovať, páskovať, odkôrňovať – v tomto prípade je potrebné preukázať ďalšie spracovanie odpadu resp. jeho spätné vyvezenie, vytvárať baly – bavlna, úprava sadzí a príprava na nakládku do big bagov – výmena

poškodených vriec, čistenie kaučuku od nečistôt – po vykládke u zákazníka sa hneď dáva do pecí - a následná paletizácia na špeciálne kovové palety atď.

Tovar alebo jeho časť môže byť na základe požiadavky zákazníka a po splnení všetkých potrebných náležitostí prepustený do voľného obehu. Zákazník môže tovar na sklade predať inému zákazníkovi. Nový majiteľ po predložení potrebných dokladov preukazujúcich zmenu vlastníka (väčšinou sa jedná o písomné vyhlásenie pôvodného majiteľa, prípadne faktúru) a po dohode s prevádzkovateľom vlečky resp. colného skladu o úhrade požadovaných služieb pošle dispozície na vyskladnenie tovaru kde uvedie termín nakládky, typ požadovaného vozňa alebo LKW, množstvo tovaru, poprípade uvedie číselne z ktorých vozňov - pri príchode - treba tovar vyberať (napr. podľa čísla tavby). Prevádzkovateľ vlečky resp. colného skladu dopravný prostriedok objedná a naloží (opäť pod dohľadom colného orgánu alebo s jeho súhlasom).

Tovar musí byť po nakládke odpísaný zo skladových kariet, ktoré následne uzavrie potvrdením colníca. Pri postupnom vyskladňovaní tovaru je skladová karta uzatvorená colnými orgánmi až po úplnom vyskladnení tovaru. Po vyplnení príslušných nákladných listov a sprievodných dokladov môžu byť vozne podané na ďalšiu prepravu. Určený pracovník vlečky pripraví návratkový list a po zaevidovaní vozňov pracovníkom železnice – lehotníka do lehotníka, ktorý tým ukončí pobyt vozňov na vlečke, môžu byť vozne pri obsluhu vlečky odsunuté a neskôr zaradené do vlaku. V prípade prepravy na LKW rovnako vypíše pracovník vlečky príslušné doklady a po ich prevzatí a potvrdení šoférom kamióna odošle LKW k zákazníkovi. Tým sa ukončí cyklus: pristavenie vozňa s tovarom na vlečku - vykládka - úprava tovaru – nakládka – odsun tovaru z vlečky[2] [3].

Záver

Na praktickom príklade uvedenom vyššie je z dôvodu úplnosti poskytovaných informácií zdôrazniť ešte potreba veľmi zodpovedného prístupu k administratívnej stránke celého cyklu. Akékoľvek pochybenie alebo podcenenie administratívy môže viesť k problémom. Ako príklad uvádzame zanedbanie pri spisovaní komerčnej zápisnice poprípade jej úplná absencia v prípade úbytku tovaru spôsobí, že reklamácia nebude uznaná a za celú výšku škody bude zodpovedať prevádzkovateľ vlečky. Nepresná evidencia tovaru bude mať za následok colné delikty, od ktorých je veľmi blízko k uzavretiu colného skladu. Nepresná evidencia bude mať skôr či neskôr za následok zvýšenie nákladov, čo je pre prevádzkovateľa nežiadúci stav v jeho podnikateľských aktivitách[1].

Príspevok je spracovaný s podporou projektu **Centrum excelentnosti pre systémy a služby inteligentnej dopravy**, ITMS kód projektu 26220120028, **Žilinská univerzita v Žiline**



ERDF - Európsky fond regionálneho rozvoja

Projekt je spolufinancovaný zo zdrojov ES



Recenzent: doc. Ing. Ján Knižka, PhD, katedra železničnej dopravy, F PEDAS,

Prof. Ing. Václav Cempírek, CSc, vedúci katedry technológie a riadenia dopravy,
Dopravná fakulta J. Pernera, Pardubice

Použitá literatúra:

[1] MAJERČÁK, J., LOPATA, J.: *Preprava mimoriadnych zásielok v medzinárodnej železničnej preprave v podmienkach jednotného prepravného trhu Európy = Carriage extra*

*shipments in international rail transport in terms of a European common market.*In: 6. Fórum koľajovej dopravy = 6th Forum of rail transport: konferencia s medzinárodnou účasťou, 16.-17.3.2010, Bratislava: zborník príspevkov - Bratislava: FO ART, [2010]. ISBN 978-80-88973-59-1. - S. 85-88.

[2]MAJERČÁK,J., NEDELIAK,I: *Praktické skúsenosti z modelovania informačných systémov a business procesov = Practical experiences from the modelling of information systems and business processes.* In: 6. Fórum koľajovej dopravy = 6th Forum of rail transport: konferencia s medzinárodnou účasťou, 16.-17.3.2010, Bratislava: zborník príspevkov-Bratislava: FO ART, [2010]. ISBN 978-80-88973-59-1. - S. 81-84.

[3]CENIGA,P., MAJERČÁK, P.: *Transportation function and its importance to logistics* ,2009, In: Logistyka. Systemy transportowe. Bezpieczeństwo w transporcie - [5] s.

Recenzenti:

Prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D., vedúci katedry, Univerzita Pardubice

Doc. Ing. Ján Knižka, CSc., Žilinská univerzita v Žiline



Internetové noviny pre rozvoj
logistiky na Slovensku.

ISSN: 1336-5851