



Los ferrocarriles rusos invertirán **200.000 millones de euros**

hasta **2015**

La bonanza económica que vive Rusia ha trasladado al ferrocarril su éxito: los tráficos de viajeros y mercancías aumentan de forma imparable, y las inversiones en proyectos ferroviarios se multiplican. La entrada del sector privado en el ferrocarril se ha convertido también en un gran aliado de este éxito.

El rápido crecimiento de la economía rusa, gracias a recursos naturales como el gas, el petróleo y los minerales, va parejo con el desarrollo del ferrocarril, que constituye su modo de transporte más importante. Además, las enormes distancias del país, y los grandes volúmenes transportados de viajeros y de mercancías favorecen a este modo de transporte.

La pujante riqueza, la cada vez mayor rentabilidad de los Ferrocarriles Rusos (RZD) y la progresiva entrada de capital privado se han aliado para financiar un gran programa de desarrollo ferroviario: Entre 2010 y 2015 se invertirá en Rusia la astronómica cifra de 200.000 millones de euros. De estos, RZD aportará 85.000 euros, mientras que el gobierno y el sector privado aportarán cada uno alrededor de 57.500 millones de euros.

Los fondos recaudados con los impuestos procedentes de la

venta del petróleo servirán para financiar todo tipo de proyectos de infraestructura. El fondo en la actualidad está formado por 55.000 millones de euros.

Existe cierta competencia entre los proyectos, pues, el fondo no basta para cubrirlos todos. Hasta ahora, tres proyectos ferroviarios han conseguido una ayuda de 9.200 millones de euros.

La mitad de la inversión prevista se destinará a la mejora de la red existente, aunque también se destinará una parte a la adquisición de locomotoras y



material rodante y a la construcción de nuevas líneas.

Todas estas inversiones, desde luego, no serían posibles sin la ambiciosa e ingente reforma ferroviaria. La red ferroviaria rusa tiene una longitud de 86.600 km, lo que la convierte en el mayor ferrocarril integrado del mundo. Los tráficos de mercancías que transporta RZD y los de los numerosos operadores privados representan el 93 por ciento de las mercancías transportadas en Rusia. La compañía ferroviaria rusa también acapara el

60 por ciento de los tráficos nacionales de viajeros.

■ Privatización parcial

La reforma ferroviaria arrancó en 2001, y se prevé concluya en 2010. El primer paso fue separar el ferrocarril del anterior Ministerio de Ferrocarriles y crear, en 2003, RZD, bajo la forma de empresa pública.

La segunda fase, que se extendió entre 2003 y 2005, implicaba una reestructuración gradual de RZD para prepararla de cara a

una privatización parcial y la separación de la infraestructura de la explotación. En esta fase también se creó la Agencia Federal de Transporte Ferroviario (FAZT), que es responsable de autorizar la construcción de nuevas líneas, certificar el material rodante y resolver conflictos. La tercera fase conlleva la privatización gradual de elementos clave de RZD.

La reforma tiene

Los Ferrocarriles Rusos (RZD) en cifras

Tráficos (datos correspondientes a 2006):

Viajeros:	1.151 millones de viajes; 178.260 millones viajeros-km
Mercancías:	1.180 millones de toneladas; 1.948.000 toneladas-km

Líneas y material rodante

Ancho:	1.520 mm-86.660 km
Electrificación:	42.300 km (19.100 km, a 3 kV c.c y 23.200 km, a 25 kV 50 Hz)
Material rodante:	9.300 locomotoras eléctricas; 9.816 diesel; 15.340 automotores eléctricos; 344 automotores diesel; 26.245 coches de viajeros; 624.095 vagones de mercancías
Número de trabajadores:	1.300.000



como objetivo promover la competencia y la inversión, así como dividir las tareas de mantenimiento y las funciones auxiliares. RZD se encuentra ahora en la tercera fase.

Pese a todo, los responsables de RZD han manifestado repetidas veces que la reforma no es inamovible, es decir, que se pueden cambiar planteamientos o algunos aspectos de este proceso si las cosas no van bien.

En esta línea, la venta de filiales de la compañía ferroviaria rusa se está haciendo poco a poco. Hasta la fecha, se ha vendido un 15 por ciento de la empresa TransContainer, aunque el próximo año está previsto vender otro lote de acciones.

RZD ya ha creado la denominada Primera Compañía de Mercancías, que acapara alrededor de la mitad del negocio de las mercancías, que está previsto privatizar el año que

■ Los tráficos de mercancías crecen entre un 4 y un 5 por ciento anual

Los tráficos de mercancías están viviendo un gran momento de auge en Rusia, pero existe la impresión generalizada de que la liberalización no va a un ritmo lo suficientemente rápido. Además, la capacidad de fabricación de material rodante es insuficiente para satisfacer las necesidades. En Rusia, los tráficos de mercancías registran un crecimiento anual de entre un 4 y un 5 por ciento. El gobierno estima que si se cumple su estrategia de desarrollo ferroviario hasta 2030, aumentará cuatro veces el producto interior bruto, y tres veces la producción industrial.

Existen más de dos mil empresas operadoras privadas de mercancías en Rusia, que representan el 38 por ciento del tráfico ferroviario. Muchas de ellas son pequeños propietarios que poseen algunos vagones, aunque también hay empresas muy grandes que poseen una flota numerosa, algunas de las cuales están empezando a adquirir sus propias locomotoras. Aunque los Ferrocarriles Rusos (RZD) dominan aún el mercado de las mercancías, los operadores privados están ganando terreno rápidamente, como demuestra el hecho de que en 2003 tenían una cuota de mercado del 26 por ciento, y en 2007, el 38 por ciento. Según el Ministerio de Transportes, en 2006, las empresas operadoras adquirieron 31.000 vagones de mercancías, frente a los 8.000 adquiridos por RZD.

En la actualidad, existe en Rusia una gran necesidad de fabricantes de material rodante, especialmente de vagones góndola. La edad media de los vagones propiedad de empresas privadas oscila entre los ocho y 10 años, mientras que la edad media de los vagones de la flota de vagones de RZD es de 25 años. Los nuevos operadores suelen contar con flotas muy modernas y especializadas, lo que les está ayudando a acaparar mercados específicos. Pese a todo, todavía existe escasez de vagones especializados. En relación con las locomotoras, la situación está llegando a ser crítica. La edad media de la flota de 20.000 locomotoras de RZD es de 22 años. El resto de la flota tiene una vida útil de alrededor de 10 años.

Según calcula la compañía ferroviaria rusa, se necesitarán del orden de 1.200 locomotoras diésel y 900 locomotoras eléctricas al año para modernizar la flota. El problema es que este año sólo se fabricarán en Rusia 180 locomotoras eléctricas. No existen fabricantes de locomotoras diésel en el país, por lo que éstas tienen que ser importadas de Ucrania. Por otro lado, las empresas operadoras están descontentas porque RZD no liberará locomotoras. En la actualidad sólo hay trescientas locomotoras privadas en el país. Ello quiere decir que las empresas privadas dependen de su principal competidor para la provisión de la tracción, y que supone un 35 por ciento de gravamen a los clientes, frente al 50 por ciento que representa la infraestructura.

Hasta ahora, los operadores privados han dependido totalmente de RZD para mantener y reparar sus vagones. Pero, RZD ha anunciado que venderá 22 plantas de reparación de vagones, lo que supone el fin del monopolio de la compañía ferroviaria rusa en este terreno.

viene, mediante una oferta pública inicial. El resto del negocio de mercancías de RZD, al margen de algu-

nas empresas muy especializadas como TransContainer, empresa de mercancías refrigeradas, y Rail



Trans Auto, que transporta automóviles nuevos, formarán la Segunda Compañía de Mercancías está prevista en 2010.

■ Subsidios a operadores privados

Aunque la prioridad son las mercancías, RZD no descuida la reforma de los servicios de viajeros, que también es necesaria. El gobierno está destinando subsidios a los servicios que no son rentables, de modo que todas las pérdidas se cubrirán el próximo año.

En la actualidad, RZD tiene libertad para fijar las tarifas de la primera y segunda clase de los trenes, que dan beneficios. Las tarifas de la tercera y cuarta clases están reguladas, pero son deficitarias. Todos los trenes deben ofrecer estas dos clases, aunque compete a RZD establecer el porcentaje.

El Estado concede los subsidios tanto a RZD como a operadores privados. Las autoridades confían en que se produzca en este

sector el mismo crecimiento de tráfico que con las mercancías.

Se calcula que el 30 por ciento de los servicios serán gestionados por empresas operadoras privadas. En la actualidad, existe un mercado de libre acceso para los tráfico de viajeros y hay algunos servicios privados entre Moscú y San Petersburgo. No obstante, la privatización de los servicios de viajeros de larga distancia no se producirá hasta después de 2015. La baja velocidad que se alcanza en la mayor parte de la red constituye un serio obstáculo para el desarrollo de los servicios de viajeros privados de larga distancia. Sin embargo, este aspecto mejorará con la modernización de líneas y con los planes de RZD de introducir servicios de alta velocidad.

Para su modernización, el primer paso será la introducción, el próximo año, de los trenes Velaro de Siemens en las líneas Moscú-San Petersburgo y Moscú-Nizhni Novgorod, pero se construirán nuevas líneas de alta velocidad, aptas para 350 km/h, a lo largo de estos dos corredores.



■ Operadores privados rusos de mercancías

BaltTransServis: La empresa mueve 27 millones de toneladas de petróleo y productos petrolíferos, para lo que cuenta con una flota de 8.500 vagones, que circulan en cinco relaciones que conectan Rusia y los Estados Bálticos. Tiene una flota de 49 locomotoras.

Fesco: Se trata de una empresa pública que cotiza en Bolsa. Cuenta con varias divisiones, como ferrocarril, logística y puertos. Opera en China, Rusia y Corea. La división ferroviaria cuenta con una flota de 18.000 vagones.

Globaltrans: Es el operador privado de mercancías más grande de Rusia, un 70 por ciento del cual es propiedad del operador privado N-Trans. La empresa, que ha empezado a cotizar en la Bolsa de Londres, posee una flota de 22.000 vagones y 19 locomotoras. El año pasado, transportó 36 millones de toneladas de mercancías.

N-Trans: Esta compañía está integrada por más de veinte empresas, entre las que se encuentran Globaltrans y BaltTransServis. N-Trans acapara el 40 por ciento del mercado de contenedores en Rusia.

Transgarant: Forma parte de Fesco y opera una extensa red ferroviaria que va desde Siberia a los Urales, Moscú y San Petersburgo. Tiene una flota de 12.000 vagones, 8.000 de los cuales son de su propiedad, y cuatro locomotoras.

ZapSib-Transservice: La compañía transporta más de 12 millones de toneladas al año de mineral de hierro, acero y carbón, y cuenta para ello con una flota de tres mil vagones.



La línea fronteriza entre San Petersburgo y Finlandia se está mejorando para la introducción de trenes Pendolino de Alstom hasta Helsinki. Simultáneamente, se construirá una línea independiente de mercancías, con el objeto de segregar los servicios de viajeros y de mercancías. La línea Moscú-Rostov-Sochi-Adler, de 1.700 km de longitud, se modernizará para adaptarla a 200 km/h. Esto disminuirá espectacularmente el tiempo de viaje, que pasará de las 22 horas de la actualidad a 14 horas.

■ Ampliación de líneas

RZD tiene previsto dar en concesión 1.000 km de un total de 8.000 km de nuevas líneas.

El gobierno y un inversor privado están financiando al 50 por ciento una línea ferroviaria de 460 km entre Kyzyl y Kuragino, cerca de la frontera con Mongolia. La línea dará cobertura a los ricos depósitos de mineral de hierro que existen en el área. Se prevé que la línea acoja unos tráficos de 15

millones de toneladas de mercancías al año. No será fácil construir esta línea debido a su altura: dos mil metros sobre el nivel del mar. El coste de la línea, que se empezará a construir el año que viene, se eleva a unos 3.300 millones de euros.

Por otra parte, existe un plan a largo plazo, hasta 2030, que incluye proyectos importantes. Uno es una ampliación de 3.000 km hacia el Oeste de la Magistral Baikal Amur, construida en la época soviética. Otra línea es la que va desde Yakutsk hasta el lejano puerto oriental de Magadan. Esta línea dará cobertura a una zona muy rica en recursos naturales. Sin embargo, la línea será difícil de construir debido al severo clima de la región.

Otro proyecto de envergadura es una línea de 1.500 km de longitud desde Polunochnaya, pasando por Obskaya, hasta Nadym. La construcción de esta línea, que comenzará en 2010, permitirá extraer y transportar 30 toneladas de minerales al año. ■

YOLANDA DEL VAL