

Infraestructuras de Transporte en la Federación Rusa

Infraestructuras de Transporte en la Federación Rusa

Este estudio ha sido realizado bajo la supervisión
de la Oficina Económica y Comercial de la Emba-
jada de España en Moscú

Octubre de 2010

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

I. INTRODUCCIÓN	5
1. Introducción	5
2. Situación Económica	6
II. EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA	8
III. INVERSIONES EN EL SECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA	10
IV. DEFICIENCIAS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN RUSIA	12
V. ESTRATEGIA DE TRANSPORTE DE LA FEDERACIÓN RUSA HASTA 2030	13
VI. FERROCARRILES	15
1. Introducción	15
2. Planes de desarrollo	16
3. Transporte de alta velocidad por ferrocarril	18
4. Problemas del sector	19
VII. CARRETERAS	21
1. Introducción	21
2. Problemas de la red de carreteras en Rusia	21
3. Planes de desarrollo	23
VIII. INFRAESTRUCTURAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES	26
1. Introducción	26
2. Transporte marítimo	26
3. Transporte fluvial	27
4. Problemas de la red marítima y fluvial rusa	28
4.1. Planes de desarrollo	28
IX. INFRAESTRUCTURA AÉREA	30
1. Introducción	30
2. Problemas de la infraestructura aérea	31
2.1. Planes de desarrollo	31
X. PLANES DE PRIVATIZACIÓN DEL GOBIERNO RUSO	33
XI. CORREDORES DE TRANSPORTE EUROPEOS	34
XII. ESTRUCTURA INSTITUCIONAL	36
XIII. BIBLIOGRAFÍA	38
XIV. ANEXOS	40
1. Anexo I: Principales conexiones de transporte en la Federación Rusa	41
2. Anexo II: Proyectos de desarrollo de infraestructura ferroviaria	42
3. Anexo III: Proyectos de desarrollo de trenes de alta velocidad hasta el año 2030	43

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

- 4. Anexo IV: Situación de los 71 aeropuertos internacionales en la Federación Rusa (a 1 de diciembre de 2009) y evolución de su número en los últimos años. 44
- 5. Anexo V: Direcciones de interés 45



ICEX

I ■ INTRODUCCIÓN

1. INTRODUCCIÓN

La Federación Rusa ha experimentado un gran crecimiento económico en los últimos años y los expertos lo señalan como uno de los países clave en la economía mundial del futuro. Las oportunidades que ofrece son indudables: una población de más de 140 millones de habitantes, una gran cantidad de recursos naturales, una gran extensión territorial y grandes planes de desarrollo del Gobierno, muchas veces paralizados por la falta de fondos para su realización.

El crecimiento del PIB ruso fue de un 8,1% en 2007 y del 5,6% en 2008. En 2009, la crisis global provocó que la economía del país cayera un 7,9%, pero en el último trimestre del año ya se apreció una cierta recuperación. En la primera mitad de este año la economía rusa se ha ido recuperando y casi todas las previsiones apuntan a que en 2010 el crecimiento será de nuevo superior al 4%.

El Partenariado, que se celebrará en Moscú entre el 30 de noviembre y el 2 de diciembre de 2010, se centra en los sectores energético, de infraestructuras de transporte y medio ambiente, tres de las áreas que, previsiblemente, ofrecerán algunas de las mejores oportunidades en los próximos años.

El sector de la energía es uno de los motores de Rusia, un país altamente dependiente del comportamiento del precio del petróleo y del gas. No en vano, se calcula que cada diez dólares estadounidenses de incremento en el precio del barril de petróleo sobre los 75 dólares se traduce, aproximadamente, en un incremento anual del 1% del PIB. Las grandes infraestructuras eléctricas, de gaseoductos y oleoductos están obsoletas y la capacidad de transformación del petróleo y gas que se produce es escasa en relación a su producción.

Las carreteras, ferrocarriles, puertos e infraestructuras fluviales y aeroportuarias están en muchos casos anticuadas, en mal estado y son insuficientes para la extensión del país y las necesidades de la población. Rusia cuenta con un ambicioso Plan de Desarrollo de Infraestructuras hasta 2030, que pretende mejorar la calidad del transporte en el país y convertirlo en un gran centro de tránsito mundial entre Asia y Europa. Además, el Gobierno está intentando fomentar la colaboración público privada para que la inversión empresarial contribuya al desarrollo de las infraestructuras.

En el sector medioambiental, años de falta de concienciación y bajas inversiones han provocado que casi la mitad de la población respire aire altamente contaminado, o que el abastecimiento de agua sea extremadamente ineficiente y de baja calidad. Además, el 70% del agua residual es evacuada sin ningún tratamiento, sólo un 10% de los residuos sólidos urbanos son tratados y las industrias extractivas son altamente contaminantes. Para intentar paliar

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

esta situación, las inversiones se han incrementado una media de un 25% anual durante los años precedentes a la crisis, hasta los 2.500 millones de euros en 2008.

Rusia es un mercado de difícil acceso, con enormes trabas administrativas y donde los contactos son, en muchos casos, imprescindibles para poder convertir en viables los proyectos de inversión. Además, la seguridad jurídica es escasa comparada con otras economías como la europea o estadounidense.

Por otro lado, las oportunidades en los sectores en los que se centrará el Partenariado son inmensas: un gran mercado potencial, procesos de privatización en marcha, una gran necesidad de inversión privada, mala situación de las grandes infraestructuras del país (eléctricas, gaseoductos, oleoductos...) y una lenta pero creciente concienciación medioambiental. En todos los sectores, los organismos públicos rusos juegan un papel fundamental, por lo que su participación en el evento, junto con la de los organismos multilaterales, garantiza a las empresas rusas y españolas gozar de un marco adecuado para la realización de proyectos conjuntos.

2. SITUACIÓN ECONÓMICA

La reciente crisis económica mundial golpeó con dureza a la Federación Rusa en el otoño de 2008 y se prolongó durante buena parte del año 2009. La caída del precio internacional de las materias primas (del que dependen una gran parte de los ingresos del país), los desequilibrios estructurales de la economía y una gestión empresarial y estatal cuestionable provocaron que los efectos de la crisis en Rusia fuesen especialmente negativos.

En 2009 la caída del PIB fue del 7,9%, rompiendo la tendencia positiva de los años anteriores, con crecimientos del 8,1% en 2007 y 5,6% en 2008. Por su parte, la tasa de desempleo llegó al 8,4% y el déficit público al 7,2% del PIB. El rublo comenzó a devaluarse, aunque de manera controlada, hasta un máximo de 46 rublos por euro a mediados de 2009. El Banco Central reaccionó ante la crisis incrementando los tipos de interés hasta el 13% como medida para evitar la fuga de capitales y controlar la inflación.

En el sector público la crisis se hizo patente con la paralización de muchos proyectos de inversión (principalmente en infraestructuras) y con el aumento del déficit público, algo no habitual en un país acostumbrado al superávit presupuestario. Para paliar los efectos negativos que se estaban produciendo, el Gobierno federal lanzó un plan de estímulo económico.

A finales de 2009 se comenzó a sentir la recuperación en el país, que se vio reflejada en los principales indicadores macroeconómicos, con crecimiento del PIB ya en el último trimestre de 2009. Las previsiones hablan de un aumento del PIB por encima del 4% para el año 2010. La tasa de desempleo ha disminuido, la producción industrial se ha ido recuperando y, gracias a que la inflación se encuentra controlada por debajo de los dos dígitos, los tipos de interés se encuentran en un nivel históricamente bajo (en el entorno del 8%), lo que facilita la reactivación del crédito. En cuanto a la moneda local, el rublo parece haberse estabilizado en el entorno de las 40 unidades por euro de mediados de 2010, haciendo más competitivos los productos y servicios de la zona euro. A partir de la segunda mitad de septiembre de 2010, ha habido una devaluación de la moneda local que lo ha llevado a valores cercanos a las 42 unidades por euro.

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

CUADRO RESUMEN PRINCIPALES DATOS MACROECONÓMICOS DE RUSIA

Indicador	2007	2008	2009	2010	2011
Tasa de variación real del PIB (%)	8,1	5,6	-7,9	4,5	4
Renta per cápita PPP (USD)	14.746,1	15.963,4	14.867,8	15.724,0	16.621,0
Tasa de inflación media (%)	9	14,1	11,7	6,7	7,8
Tipos de interés en el mercado de dinero (%)	6,9	9,9	15,3	11,5	11,0
Superávit/déficit público (% de PIB)	5,4	4,1	-5,9	-3,9	-2,4
Tipo de cambio (final periodo) Rublo/ Euro	35,0	36,5	44,2	38,8	37,67
Población [M]	142,4	141,8	141,4	141,7	141,5
Tasa de desempleo [%]	6,125	6,358	8,375	7,9	7,5

Los datos de 2010 y 2011 corresponden a estimaciones de la fuente

Fuente: *The Economist Intelligence Unit, Septiembre de 2010*

Las previsiones macroeconómicas para los próximos años son, según todas las fuentes, positivas o muy positivas. Mayoritariamente apuntan a una recuperación relativamente rápida después de la crisis y un crecimiento sostenido durante los años posteriores.

Con un crecimiento previsto no excesivamente elevado y, por tanto, no fuera de control como los años previos a la crisis; y con unos tipos de interés relativamente bajos y una tasa de inflación históricamente reducida, las perspectivas económicas a medio plazo son muy positivas para Rusia. En el sector público las previsiones hablan de una reducción o desaparición del déficit, por lo que previsiblemente los nuevos proyectos de inversión no se verán comprometidos y se retomarán muchos de los que se dejaron aparcados durante la crisis.

En cualquier caso, no se puede olvidar que el crecimiento del país irá íntimamente ligado al precio de las materias primas (petróleo y gas principalmente), del que dependen más del 60% de sus ingresos.

II. EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

Las características geográficas de la Federación Rusa, que ocupa un vasto territorio, convierten al sector del transporte en una pieza clave para el desarrollo económico del país. El crecimiento económico que ha experimentado Rusia en los últimos años, sólo interrumpido en el año 2009, convierte en indispensable el desarrollo de las infraestructuras en este ámbito. Sin embargo, en los últimos años no ha habido grandes avances en la construcción de ferrocarriles, carreteras, aeropuertos o centros logísticos. En este sentido, la parte más occidental de Rusia (al oeste de los Urales), con un 20% del territorio pero un 80% de la población, tiene unas infraestructuras sensiblemente mejores que las de la Rusia asiática, aunque siguen siendo insuficientes si se comparan con los estándares existentes en Europa Occidental.

La crisis no ha hecho más que agravar una situación ya de por sí preocupante: la deficiente red de transporte y sus perspectivas de modernización y desarrollo. El Ministerio de Transporte vio cómo en 2009 su presupuesto se redujo en un 3% y cómo muchos de sus proyectos se aplazaron. Un presupuesto que, aunque ha crecido considerablemente en los últimos años (el del año 2007 dobló al del año 2002), sigue siendo insuficiente, especialmente en lo que se refiere a su aplicación y efectividad.

Como indicador de la situación del sector, basta señalar que las dos ciudades más importantes de la Federación Rusa (Moscú y San Petersburgo), separadas sólo por unos 600 km., todavía no están conectadas por una vía rápida. Se prevé que los dos grandes centros económicos del país no cuenten con una autopista que las una, al menos, hasta el año 2014¹.

Las posibilidades de desarrollo futuras en el sector pasan, en gran medida, por que el país se convierta en un centro de tránsito mundial que comunique de forma adecuada Europa y Asia. Es precisamente éste uno de los objetivos prioritarios de la Estrategia de Transporte que ha establecido Rusia hasta el año 2030 que pretende, entre otras cosas, desarrollar enormemente las infraestructuras ferroviarias y aeroportuarias, así como las carreteras.

Entre los planes principales del Gobierno, se pretende conseguir que en el período 2010-2015 se construyan y reparen un total de 1.915 kilómetros de carreteras; hasta el año 2030,

¹ “Carreteras de Peaje en Rusia, Presente y Futuro”. RBC, 23 de marzo de 2010. Acceso web: <http://top.rbc.ru/economics/23/03/2010/383502.shtm>

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

9.000. En infraestructuras aéreas, la Federación Rusa pretende poner en funcionamiento un total de 103 nuevas pistas de aterrizaje hasta el año 2015. Mientras, en el transporte marítimo, se pretende incrementar a más del doble de la actual la capacidad de los puertos rusos.

Sin embargo, y más aún después de la crisis, parece difícil que los ambiciosos planes del Gobierno se puedan llegar a cumplir sin una gran cantidad de inversión privada, que se ve muchas veces lastrada por las dificultades burocráticas y la escasa seguridad jurídica existente. Es precisamente la Colaboración Público Privada (más conocida como PPP por sus siglas en inglés), una de las fórmulas que muchos expertos presentan como la clave para poder afrontar las inversiones necesarias. A pesar de su todavía escaso desarrollo, desde el año 2008, se han puesto en marcha, según el Gobierno, un total de 13 proyectos de grandes infraestructuras en asociación público-privada, incluyendo algunos con apoyo del Fondo de Inversiones de la Federación de Rusia.



ICEX

III. INVERSIONES EN EL SECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

Antes de ser nombrado presidente en las elecciones de 2008, Dmitry Medvedev mencionó como una de las tres prioridades del Gobierno ruso para el desarrollo del país la inversión en el sistema de transportes e infraestructuras².

A pesar de las cifras cuantitativamente grandes que ofrecen los últimos datos oficiales, la extensión de las distintas infraestructuras de transporte con las que cuenta el país y que se pueden ver en la tabla siguiente no son suficientes para su desarrollo. Además, a pesar de los ambiciosos planes de desarrollo existentes, la longitud de las principales líneas de transporte no ha variado considerablemente en los últimos años.

Longitud de las líneas de transporte en la Federación Rusa									
Cifras de final de cada año en miles de kilómetros (excepto líneas de metro, en kilómetros)									
Año	1992	1995	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Vías de ferrocarril ¹	88	87	86	85	85	85	85	85	86
Carreteras, total	902	940	900	897	871	859	933	963	...
Longitud de las carreteras asfaltadas	698	750	754	745	738	725	755	771	...
Líneas de tranvía	3.1	3.0	3.0	2.9	2.8	2.8	2.8	2.7	2.7
Líneas de trolebús	4.6	4.6	4.8	4.8	4.8	4.9	4.9	4.9	4.9
Líneas de metro (km.)	367	389	405	420	423	436	439	442	461
Aguas navegables interiores	98	84	85	102	102	102	102	102	102
De profundidad garantizada	56	34	42	46	46	33	33	44	48

Fuente: Oficina Comercial de España en Moscú a partir del Servicio Federal Ruso de Estadísticas

² En el Anexo I se incluye un mapa logístico y de transporte de la Federación Rusa.

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

Además de en el sector de las infraestructuras, también en el ámbito logístico, Rusia tiene una gran oportunidad de jugar un papel relevante si se realizan las inversiones necesarias, debido a su situación estratégica entre Europa y Asia. Uno de las grandes posibilidades que ofrece el país en materia de transporte es precisamente convertirse en el principal centro de tránsito entre los dos continentes.

Durante el año 2009, las inversiones en el sector transporte en Rusia alcanzaron los 800.000 millones de rublos (18.120 millones de euros³), una cifra que representa un incremento del 10% respecto a 2008⁴. Las cifras se acercan bastante a las previsiones que el Gobierno ruso realizó en 2009 (se estimaba que rondarían los 885.000 millones de rublos, algo más de 20.000 millones de euros).

De los 800.000 millones invertidos en el sector, 280.000 millones (6.340 millones de euros) tuvieron su origen en el presupuesto federal. Dado que la financiación de este tipo de proyectos es muy costosa para Rusia, desde el Ministerio de Transporte y el Gobierno se trabaja para atraer inversores privados.



³ Se realizan todas las conversiones de rublos a euros teniendo en cuenta el tipo de cambio medio de 2009, 1 euro = 44,14742 rublos

⁴ “Investments into Russian transport sector increased by 10% in 2009”, RZD , 20 de marzo 2010.

IV. DEFICIENCIAS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN RUSIA

El sector de las infraestructuras de transporte, en general, arrastra una serie de problemas que dificultan su desarrollo:

- Concentración de la red de transporte en la parte occidental de Rusia, que es también la más poblada.
- Desgaste de los activos fijos de las infraestructuras (muchas de las cuales operan por encima de su capacidad) debido a la falta de renovación e inversiones en las que van quedando obsoletas.
- Poca efectividad de los mecanismos económico-financieros en la Federación Rusa.
- Bajo nivel de informatización en los procesos logísticos.
- Escaso nivel de I+D que provoca una baja calidad en el servicio prestado, un elevado ratio de accidentes y un impacto medioambiental negativo.
- Ausencia de una base legal que permita operar en condiciones de mercado.
- Falta de adaptación de las infraestructuras al crecimiento de la población.
- Existencia de grandes diferencias regionales en el desarrollo del sistema de transportes.
- Gran inseguridad jurídica en el marco de la legislación de concesiones existente.
- Falta de tecnología moderna para la construcción y gestión.
- Incomunicación de amplias zonas del país, en particular las situadas en el Norte y el Extremo Oriente.

V ■ ESTRATEGIA DE TRANSPORTE DE LA FEDERACIÓN RUSA HASTA 2030

Actualmente, tal y como se ha comentado ya anteriormente, existe en la Federación Rusa un plan de desarrollo de infraestructuras a largo plazo hasta el año 2030, así como planes tácticos a medio plazo (hasta el año 2015) para los distintos medios de transporte en el país. El mapa de infraestructuras previstas hasta el año 2030 en la Federación Rusa puede consultarse en la página web del Ministerio de Transporte de la Federación Rusa⁵.

La estrategia se diseñó con el objetivo de eliminar las limitaciones al crecimiento económico que lastran al país debido al insuficiente desarrollo de las infraestructuras de transporte.

A medio plazo, el Programa Federal de Desarrollo del Sistema de Transporte hasta 2015 está ya en marcha. Algunas de sus prioridades son la incorporación de la tecnología a la gestión de las infraestructuras de transporte, el desarrollo de nuevos corredores que permitan el avance del país y la mejora de las infraestructuras en la parte asiática de la Federación Rusa.

Con todo ello, se pretende mejorar el desarrollo económico reduciendo los costes e incrementando la eficiencia en el transporte de mercancías, así como mejorar el acceso de la población del país a los medios de transporte.

Se pretende que estas actuaciones vayan unidas a una mejora en el clima de inversión en el sector que permita la entrada de capitales necesaria para la financiación de los proyectos. El presupuesto total previsto es de 13.484 miles de millones de rublos, de los que 4.651 saldrán del presupuesto federal y 7.218,4 serán extrapresupuestarios.

En el período 2010-2015 se planean construir y reconstruir un total de 8.000 km. de carreteras federales.

En el transporte aéreo, la prioridad es convertir Rusia en un gran centro de tránsito internacional e incrementar el acceso de la población al transporte aéreo, lo que provocaría una mayor necesidad de infraestructuras de transporte aéreo. Entre otras medidas, el país pretende poner en funcionamiento un total de 103 nuevas pistas de aterrizaje hasta el año 2015.

⁵ Se puede acceder al mapa de infraestructuras previstas en la Federación Rusa a través del enlace: http://www.mintrans.ru/prensa/images/TS_karta_koridory2.jpg

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

Mientras, en el transporte marítimo se pretende incrementar a más del doble de la actual la capacidad de los puertos rusos. En cuanto al fluvial, se pretende mejorar la seguridad y fiabilidad de las obras hidráulicas en el país.

El plan gubernamental incluye también entre sus prioridades asegurar la disponibilidad, el alcance y la competitividad de los servicios de transporte de carga en función de las necesidades de desarrollo innovador de la economía; la integración del sistema ruso de transporte en el mundial; y la mejora de las condiciones de seguridad en los distintos medios de transporte del país.

Paralelamente, se pretende desarrollar un marco jurídico que mejore la legislación actual del sector del transporte. Entre otros, se presentarán proyectos de ley en los siguientes ámbitos relacionados con las infraestructuras de transporte:

- Nuevo sistema de fijación de precios para las infraestructuras de transportes: El Gobierno ruso pretende, mediante una reforma normativa, que a partir del 1 de enero de 2011 se organice un sistema bursátil para la compra de materiales de construcción, así como fijar contratos a mayor plazo que los actuales, como medida para controlar los excesivos costes en la construcción de infraestructuras en el país, mucho más elevados que en Europa.
- Nueva legislación en materia de transporte por tren de alta velocidad y metro.
- Realización de enmiendas a la Ley Federal de Transporte Ferroviario.
- Revisión de la normativa de creación de empresas públicas de carreteras.

Se pueden encontrar más detalles sobre los planes aplicados a cada uno de los medios de transporte en sus respectivos apartados a continuación.

VI. FERROCARRILES

1. INTRODUCCIÓN

El ferrocarril es el medio de transporte más utilizado y centro de la actividad económica de Rusia. Según las cifras publicadas por el Servicio Federal Ruso de Estadísticas, los últimos datos anuales disponibles indican que el transporte por ferrocarril supone en Rusia el 42,7% de la cifra de movimiento de mercancías en el país (en segundo lugar, tras oleoductos y gasoductos) y mueve al año aproximadamente 1.290 millones de pasajeros. Además, en los últimos años el crecimiento de la importancia relativa de este medio de transporte ha sido constante (en el año 2000 su peso era del 38 %).

Rusia tiene la segunda red de ferrocarriles más larga del mundo, sólo por detrás de EEUU. De los 87.157 kilómetros de vías, la mayoría son de vía ancha (86.200 kilómetros, de los que 43.000 están electrificados) y sólo los 957 kilómetros restantes, en la Isla de Sajalín, son de vía estrecha (si bien existe un proyecto para convertirlos al ancho del resto del país).

La diferencia entre el ancho de vías ruso (1,524 m.) y el ancho de vías europeo (1,435 m.) limita la eficacia del transporte internacional por ferrocarril. Además de las cifras ya mencionadas, existen 30.000 kilómetros de ferrocarriles no convencionales que sirven a la industria del país⁶, dedicados casi en exclusiva al transporte de mercancías.

El transporte a través de este medio es, en general, lento en la Federación Rusa, si bien el plan estratégico de desarrollo del Gobierno pretende aumentar progresivamente su velocidad media.

La red de ferrocarriles está controlada en exclusiva por la empresa RZD, desde la construcción, hasta la explotación y conservación de la totalidad de la red. Al igual que muchas de las infraestructuras de transporte de la Federación Rusa, la red está en su mayor parte obsoleta, debido a su antigüedad y a la falta de inversión.

En los últimos años, destaca la creación de nuevas infraestructuras más adecuadas para un tratamiento más efectivo de cargas especiales, como por ejemplo plataformas para el transporte de remolques de automóviles. También se ha comenzado a prestar servicios en ruta (redirección de mercancías una vez en camino o su transformación durante el transporte).

⁶ CIA World Factbook, datos del año 2006

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

La empresa RZD emplea a más de un millón de trabajadores y transporta más de 1.100 millones de pasajeros y 1.100 millones de toneladas de mercancías anualmente. Tiene bajo su control 987 empresas y 165 sucursales.

2. PLANES DE DESARROLLO

En los planes de reforma para el período 2006 – 2010, se contemplaba el aumento de la competitividad a través de una privatización parcial de los ferrocarriles rusos y algunas de sus empresas, así como la venta de licencias de operación para algunos de los servicios a pasajeros.

Por otro lado, se pretende incrementar la velocidad media de los trenes de largo recorrido (rutas de más de 700 kilómetros) hasta los 70-90km/h.

Para poder soportar el deseado incremento de la actividad en el sector que pretende el Gobierno ruso, se ha previsto la construcción de más de 400 kilómetros de vías adicionales para evitar retrasos en las grandes intersecciones ferroviarias y 700 kilómetros adicionales de red ferroviaria convencional. Según las previsiones de RZD, las nuevas medidas permitirán trasladar mercancías desde el extremo este de Rusia, hasta la frontera oeste, en siete días en el año 2012.

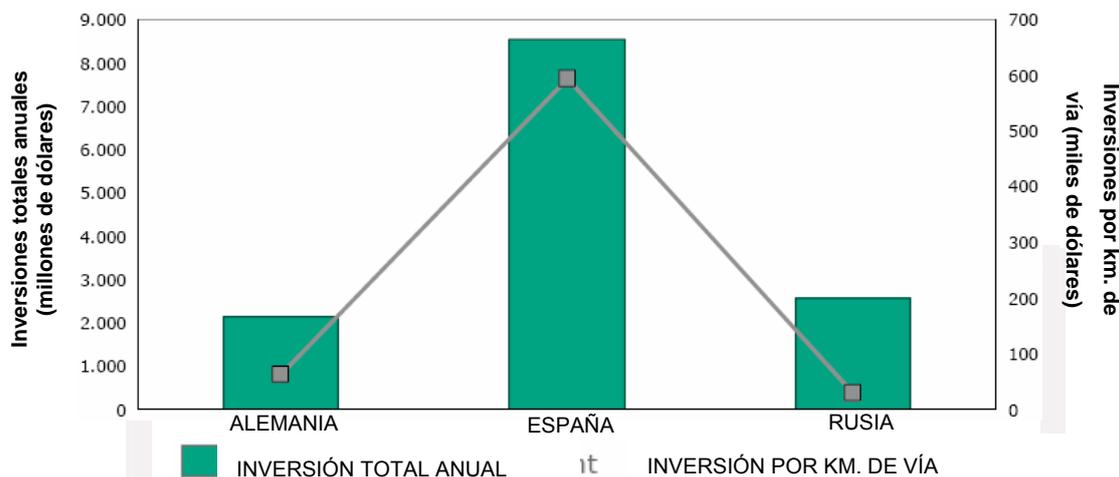
Otro proyecto que tiene previsto RZD, según declaraciones realizadas en febrero de 2010 por su presidente Vladimir Yakunin, es el Corredor de Transporte Internacional Norte-Sur, que pretende mejorar la conexión desde los países bálticos y San Petersburgo hasta Irán a través de Rusia, en un intento por convertir los puertos del Báltico en centro de descarga de las mercancías europeas que se dirijan a oriente medio y al sur de Asia. Se espera que esta ruta, denominada ITC por sus siglas en inglés (North- South International Transport Corridor), mueva entre 25 y 26 millones de toneladas de mercancías en el año 2015.

La inversión total prevista por la empresa estatal de ferrocarriles rusa (RZD) hasta el año 2030 es de 450.000 millones de dólares. El Gobierno pretende conseguir también, a largo plazo, su privatización parcial progresiva y la eliminación de las subvenciones existentes actualmente.

Como se puede observar en el gráfico siguiente, las inversiones en infraestructuras ferroviarias previstas por los planes estatales alemán, español y ruso hasta el año 2030 difieren considerablemente. Si en España la inversión anual prevista es de más de 8.000 millones de dólares anuales, tanto en Rusia como en Alemania es inferior a los 3.000 millones.

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

COMPARACIÓN DE PLANES DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (2008-2030)



Fuente: Transcare, a partir de datos de los planes oficiales de inversión en infraestructuras de Alemania (BVWP), España(PEIT) y Rusia

Las últimas noticias en el sector indican que con la recuperación económica, RZD podría incrementar su inversión prevista para el año 2010 en 24.000 millones de rublos, un 9% superior al plan presupuestado inicialmente, que fijaba para 2010 una inversión de 270.500 millones de rublos (6.127 millones de euros). Además, después del inicio del año la compañía ha revisado al alza sus previsiones de carga de mercancías para el año 2010, que han pasado de un 3,7% a un 5% de crecimiento esperado respecto a las cifras de 2009⁷.

En 2008 se ratificó la estrategia marcada en el año 2006 para el desarrollo del transporte ferroviario nacional hasta 2030, que incluye la construcción de más de 20.000 km de ferrocarril con destino a los territorios de Altai, Yakutia y la república de Tuva.

El plan contempla, entre otros objetivos, el desarrollo de los ferrocarriles rusos como punto de tránsito de mercancías. En este apartado, se pretende multiplicar por 2,8 la carga de mercancía en tránsito ferroviario en la Federación Rusa hasta el año 2030⁸. Para poder cumplir este objetivo, sería necesario atraer hacia los ferrocarriles del país los contenedores en tránsito entre Asia y Europa. Y contar con unas infraestructuras adecuadas para ello.

La primera parte del plan contempla un período de modernización (2008-2015), para asegurar la capacidad necesaria en las rutas más prioritarias, la renovación de las infraestructuras imprescindibles y el comienzo del plan de expansión en el país.

Una prioridad adicional es la construcción de líneas especiales para el transporte de mercancías, cuyo desarrollo dependerá de los nuevos depósitos naturales que se encuentren en el país y de las distintas zonas industriales que se vayan consolidando. En este sentido, se pre-

⁷ Prime TASS, 22 de abril de 2010.

⁸ En el Anexo II se puede ver un mapa con el desarrollo previsto de infraestructura ferroviaria hasta y a partir del año 2030.

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

tende reforzar un total de 13.800 km. de líneas ferroviarias para que puedan soportar mayores cargas.

La segunda fase (2015-2030), contempla la expansión a gran escala y pretende crear la infraestructura necesaria para desarrollar nuevas áreas económicas del país. Los planes contemplan dos escenarios posibles: bajo el primero de ellos, más moderado, se construirían un total de 16.017 km. de nuevas rutas; la versión optimista eleva la cifra hasta los 20.730 km. hasta 2030. Este último escenario supondría un desembolso aproximado de 4,2 billones de rublos, que se financiaría en un 58,2% desde la Federación Rusa, en un 11,9% desde otras áreas administrativas, un 10,7% de RZD y un 18,8% de inversores privados.

La mejora de las líneas ya existentes costará, aproximadamente, 3,2 billones de rublos, cuya financiación correrá a cargo de RZD. En esta partida presupuestaria se incluyen también la creación de los ya comentados tramos adicionales para evitar congestiones en cruces de grandes líneas en zonas como Kasnodar, Saratov, Chita, Yaroslavl, Irkutsk, Perm, Novosibirsk y Moscú.

En el plan de desarrollo del ferrocarril se contempla también la inversión de 3,1 billones de rublos en la adquisición de material rodante, incluyendo 23.300 locomotoras, 996.000 vagones de transporte, 29.500 coches de pasajeros y 24.400 vagones. Ferrocarriles de Rusia (RZD) financiará un 65% de la inversión y un 27,2% procederá de inversiones privadas. El porcentaje restante se lo repartirán entre la administración federal (2,4%) y local (4,5%).

3. TRANSPORTE DE ALTA VELOCIDAD POR FERROCARRIL

El transporte de alta velocidad es una de las grandes prioridades del Gobierno ruso para los próximos años. A pesar de la crisis, el primer ministro, Vladimir Putin, ha instado a acelerar los proyectos en este terreno. Está previsto que se centren en la parte europea de Rusia, si bien también entre Javárovsk y Vladivostok se pretende desarrollar un tren que alcance los 200 km./h. Serán gestionados por la empresa pública de ferrocarriles RZD. El presupuesto estimado en este apartado⁹ hasta 2030 es de 1.261 miles de millones de rublos (más de 28.500 millones de euros), sin tener en cuenta la compra de terrenos ni los impuestos.

España y la Federación Rusa llevan ya varios años colaborando a alto nivel en los proyectos de desarrollo de la alta velocidad en el país, ya que en Rusia son conscientes del gran desarrollo de este tipo de infraestructuras en España.

La empresa pública de ferrocarriles rusa (RZD), firmó en 2007 un protocolo de cooperación en el área de la alta velocidad con ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) y RENFE, durante una visita del presidente ruso Dimitry Medvedev a España. A esto se le ha unido, en 2010, un acuerdo para probar material rodante de TALGO por medio de la creación de una sociedad mixta con el operador ruso de ferrocarriles.

El principal proyecto de alta velocidad que se está desarrollando en el país es la línea Moscú-San Petersburgo, que pretende unir las dos principales ciudades a través de un total de 660 kilómetros de vías. En estas regiones se concentra el 18% de la población de toda la Federa-

⁹ En el Anexo III se puede ver un mapa con el desarrollo previsto de infraestructura ferroviaria de alta velocidad hasta el año 2030.

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

ción Rusa y se genera aproximadamente la cuarta parte del PIB del país, de ahí la tremenda importancia de la existencia de unas buenas comunicaciones.

El trayecto unirá las ciudades en un tiempo estimado de 2 horas y 30 minutos, y los 42 pares de trenes por día transportarán anualmente un total de 42 millones de pasajeros¹⁰. Actualmente, el tren más rápido que cubre la línea Moscú-San Petersburgo realiza el trayecto en un tiempo aproximado de cuatro horas. La línea se explotará durante 30 años y la administración de la misma será llevada a cabo mediante un contrato de gestión del ciclo de vida, que refuerza el concepto de servicio en la concesión.

Los otros dos principales proyectos de alta velocidad son la línea Moscú-Nizhny Novgorod (1 hora y 40 minutos) y la línea Moscú-Smolensk-Krasnoe (2 horas). Esta última, es parte del Corredor de transporte Internacional número 2¹¹ y cabe la posibilidad de que sea ampliada hacia el este.

Además, el plan de desarrollo de infraestructuras de cara al año 2030 contempla también otras líneas de alta velocidad y velocidad alta a desarrollar en el país en los próximos años en distintas zonas. Sirva como ejemplo de la mejora que se pretende alcanzar que, de las 36 horas actuales que se tarda en realizar el trayecto entre Moscú y la ciudad olímpica de Sochi, se pretende pasar a 15 horas. El plan no se limita a la creación de nuevas líneas, sino que pretende también reconstruir las líneas entre los principales centros regionales del país, de forma que los trenes puedan alcanzar velocidades entre los 160 km/h y los 200 km/h.

La cifra presupuestada para el desarrollo de las líneas de alta velocidad es de 1,26 billones de rublos (más de 28.540 millones de euros). La financiación correrá a cargo del Gobierno ruso (un 50%), de RZD (un 25%), de los gobiernos locales (un 20%) y sólo un 5% se prevé que tenga origen privado.

4. PROBLEMAS DEL SECTOR

Los problemas a los que se enfrenta el sector se pueden resumir en los siguientes:

- Gran desgaste del material rodante.
- Diferencia entre el ancho de vías ruso y europeo. Se convierte en un problema adicional en las relaciones comerciales con China, que utiliza también el ancho de vía europeo.
- Congestionamientos y retrasos en la red ferroviaria en los pasos fronterizos y los accesos a los puertos marítimos.
- Escasa interacción entre los diferentes modos de transporte, lo que provoca que el transporte multimodal no logre desarrollarse adecuadamente.
- Bajo nivel de mecanización.

¹⁰ Russian Railways.

¹¹ En el apartado “Corredores de transporte internacional” de este estudio puede encontrarse más información al respecto.

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

- Dificultades en el acceso a amplias zonas del país, en las que son necesarias obras de gran envergadura para salvar los ríos de gran anchura o atravesar secciones “permafrost”.



VII. CARRETERAS

1. INTRODUCCIÓN

La enorme extensión de la Federación Rusa requiere una gran cantidad de carreteras que permita asegurar las comunicaciones entre las regiones.

Según datos del Ministerio de Transporte de la Federación Rusa, la red de carreteras de uso público tiene una longitud de 1.145.000 km. En esta cifra se incluyen las carreteras propiedad del Estado (federales, locales y regionales).

Según la Agencia Nacional de Inteligencia Estadounidense, Rusia cuenta con una red de carreteras de 933.000 kilómetros, 754.894 de los cuales están pavimentados¹².

A pesar de que las cifras absolutas pueden parecer elevadas, existen grandes desequilibrios que merecen una atención especial :

- Se estima que el 5% de las carreteras soporta aproximadamente el 40% del total del transporte de mercancías.
- Según la Agencia Federal de Carreteras¹³ rusa, más de un 50% de las carreteras no tiene un firme suficiente.

El organismo responsable del control de las vías de alta capacidad rusas es la Agencia Federal de Carreteras, que controla un total de 47.300 km. de este tipo de vías a través de 194 empresas estatales.

2. PROBLEMAS DE LA RED DE CARRETERAS EN RUSIA

La Federación Rusa cuenta con una serie de problemas estructurales en materia de carreteras. Entre ellos, se encuentran los siguientes:

¹² Datos de 2006. De acuerdo a datos de DHL Logistics, esta densidad es, aproximadamente, de 20km de carreteras por cada mil kilómetros cuadrados de territorio.

¹³ La Agencia Federal de Carreteras Rusa es el organismo estatal ruso responsable de la administración del transporte por carretera en el país, así como de la gestión de las carreteras de titularidad federal.

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

- La extensión del país provoca que la distancia entre áreas no excesivamente pobladas no sea rentables económicamente.
- El clima extremo de una gran parte del país durante buena parte del año provoca que las necesidades de mantenimiento de las carreteras sean mucho mayores que en otros países para conservar las vías en un estado aceptable.
- Baja densidad: Según datos del Ministerio de Transporte, la densidad de la red de carreteras públicas asfaltadas no alcanza los 32 km. por 1.000 km² de territorio. Dicha cifra es muy inferior a otros países comparables con Rusia por tamaño (EEUU: 600 kilómetros; Canadá: 300 kilómetros). Este hecho se debe, en gran medida, a la existencia de grandes zonas deshabitadas y con escasa población.
- Estructura radial: muchas regiones sólo se comunican entre sí a través de ciudades centrales y no de forma directa.
- Regiones aisladas de la red principal: Extremo Oriente, Chukotka y la parte septentrional de Krasnoyarsk, Yakutia y Tomsk.
- No existe red propiamente dicha en Siberia, Extremo Oriente, Norte y Noroeste de Rusia.
- De igual manera, no existe un corredor Norte-Sur que una los puertos del Ártico y los de los del Báltico con el mar Negro y Caspio, a pesar de los planes oficiales existentes desde hace años.
- Escasez de puentes sobre el río Volga y los ríos siberianos.
- Mala calidad de los equipamientos de las carreteras si se tienen en cuenta los estándares gubernamentales.
- Las malas condiciones de las carreteras y el elevado número de vehículos (44 coches por cada kilómetro en 2010) se traducen en una gran siniestralidad: de los 204.000 accidentes de tráfico en 2003 (con 35.600 muertos y 243.900 heridos), se pasó en 2007 a 234.000 accidentes (con 33.300 muertos y 292.200 heridos). En el último año del que existen datos oficiales, 2008, las cifras de siniestralidad se han reducido. Así, hubo un total de 218.000 accidentes, que tuvieron como resultado 29.900 muertos y 270.900 heridos.

Por otra parte, el problema tiene tendencia a agravarse, entre otros, por los siguientes factores:

- Según datos del Ministerio de Industria y Comercio de la Federación Rusa, en 2007 el país contaba con un total de 29,4 millones de coches, 5,2 millones de autobuses y 890.000 camiones. En 2008, la cifra estimada de coches era de 32 millones. Para hacerse una idea de las posibilidades de crecimiento del parque automovilístico, basta indicar que la proporción de coches por mil habitantes en Rusia es de 230, cifra muy inferior aún a la de Europa Occidental (aproximadamente 460 en el caso de España), pero que registra anualmente tasas de crecimiento del orden del 4-5%. El pasado año 2009, debido a la fuerte crisis mundial que afectó en especial al sector del automóvil, las cifras de crecimiento se estancaron considerablemente.
- Hacia 2015 se considera que se producirá un aumento de entre un 30-40% de los transportes automovilísticos.

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

Además, es necesario señalar que en los últimos diez años, mientras que la longitud de la red de carreteras ha aumentado alrededor de un 3%, el parque automovilístico lo ha hecho 2,4 veces más rápidamente que las infraestructuras.¹⁴ Algunas previsiones apuntan a que el número de automóviles será el doble que el actual en el año 2015, mientras que el desarrollo de las carreteras será mucho más lento, lo que implicaría irremediablemente un agravamiento de los problemas de congestión que ya sufren las principales vías del país.

3. PLANES DE DESARROLLO

Los principales objetivos generales de la Estrategia de Transporte de la Federación Rusa en materia de carreteras son los siguientes:

- Desarrollar la red de carreteras, especialmente en los tramos calificados como corredores de transporte internacionales.
- Construir y reconstruir nuevos tramos de vías para incrementar la capacidad de la red.
- Eliminar los cuellos de botella existentes en algunos tramos de la red de carreteras federal.
- Crear nuevas redes de carreteras en áreas en las que se pretende potenciar el desarrollo económico.
- Desarrollar áreas de estacionamiento y descanso.

En una primera fase, que se desarrollará entre 2010 y 2015, se pretenden conseguir la construcción y reconstrucción de un total de 8.000 km. de carreteras federales, incluidos los 3.500 que forman parte de los corredores de transporte internacionales que pasan por el territorio de la Federación Rusa. Las carreteras regionales en las que se pretenden desarrollar trabajos durante este período suman un total de 10.000 km.

Además, el Gobierno quiere construir un total de 190 km. de accesos a carreteras y realizar un estudio de ingeniería que estudie la viabilidad del establecimiento gradual de nuevas rutas interregionales e internacionales por carretera

A largo plazo (2016-2030), se desarrollará progresivamente una gran red de carreteras federales. Los tramos prioritarios en esta fase del plan son los siguientes:

- Moscú - Saransk - Ulyanovsk – Ekaterimburgo.
- Europa - Oeste de China (San Petersburgo - Vologda - Yoshkar-Ola – Kazán – Orenburg) hasta la frontera con la República de Kazajstán
- Norte-Oeste Siberia (San Petersburgo - Kotlas - Syktyvkar - Perm - Khanty-Mansiysk - Tomsk).
- Noreste - Urales Polares (Syktyvkar – Vorkuta, con acceso a Naryan).
- Urales Industriales - Urales Polares (Tyumen - Salejard).

¹⁴ Agencia Federal de Carreteras. Página web: <http://www.rosavtodor.ru>

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

Además de estas rutas mencionadas, se pretenden potenciar las que dan acceso y servicio a los principales centros de transporte del país (como, por ejemplo, centros logísticos, puertos y aeropuertos) y desde las poblaciones principales construir carreteras de circunvalación para evitar la congestión de las ciudades.

También son prioritarias la construcción de una autopista desde Moscú hasta Novorossiysk, pasando por Rostov del Don y la reconstrucción de la carretera que une San Petersburgo con la localidad de Vyborg, cerca de la frontera con Finlandia; y el desarrollo de la ruta San Petersburgo – Pskov.

Con estas medidas, se pretende lograr los siguientes objetivos:

- Incrementar la densidad de las carreteras rusas desde los 5,1 km. por cada 1.000 habitantes en 2007, a 10 km. por cada 1.000 habitantes en 2030 y desde los 42,6 kilómetros por 1.000 kilómetros cuadrados en 2007, hasta los 79 kilómetros por 1.000 kilómetros cuadrados en el año 2030.
- Incrementar la longitud de las vías públicas de importancia federal y de carreteras convencionales más importantes, que pasarán desde el 37,5% del año 2007 hasta el 80% en 2030.
- Mejorar la comunicación por carretera de los asentamientos rurales.
- Mejora de las infraestructuras ligadas al transporte de pasajeros (estaciones de autobuses, nudos de intercambio). En este sentido en el período de duración del plan se pretenden construir un total de 60 nuevas estaciones de autobuses.
- Construcción de terminales de carga y centros logísticos.

A más corto plazo, a pesar de la crisis mundial y las reducciones presupuestarias, el Gobierno de la ciudad rusa de Moscú ha declarado que pretende invertir 37.000 millones de rublos (838 millones de euros) durante el año 2010 en la construcción de carreteras¹⁵. Entre los proyectos que se realizarán están el cuarto anillo de transporte de la ciudad de Moscú y la autopista "Leningradskoye".

También está previsto que durante 2010 se comience la construcción de la autopista de peaje entre Moscú y San Petersburgo, con un coste previsto de entre 200 y 240 mil millones de rublos (entre 4.530 y 5.436 millones de euros). La financiación a la empresa concesionaria (Empresa Concesionaria del Noroeste), que ganó el concurso en otoño del 2008, ya ha sido aprobada por los bancos Sberbank y VEB, que le concederán un crédito de 29.200 millones de rublos (661 millones de euros) para el primer tramo del proyecto. La duración inicial del contrato de concesión será de 20 años¹⁶. Sin embargo, problemas relacionados con el impacto medioambiental de la vía podrían retrasar las obras.

Como consecuencia de la crisis, el gasto público presupuestado para las carreteras rusas ha descendido desde los 140.000 millones de dólares comprometidos para el período 2010-2014 inicialmente hasta los 20.000 millones para el período 2010-2012. Como medida para incentivar la inversión privada ante la considerable caída de la pública, el Gobierno ha aprobado

¹⁵ Prime TASS, 21 de abril de 2010.

¹⁶ Auto, 26 de abril de 2010. <http://auto.lenta.ru/news/2010/04/26/dorogi/>

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

recientemente una ley para regular las asociaciones público privadas (también conocidas por sus siglas en inglés, PPP)¹⁷, que se pretenden fomentar para atraer hacia el sector más inversión privada.



¹⁷ “Bumpy ride on Russian roads as private funding sought”. RT, 11 de enero de 2010. Acceso web: <http://rt.com/Business/2010-01-11/russian-roads-private-funding>

VIII. INFRAESTRUCTURAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES

1. INTRODUCCIÓN

La Federación Rusa tiene una extensa línea de costa de más de 37.000 kilómetros y dispone de 43 puertos marítimos (la antigua Unión Soviética, antes de su desintegración, contaba con un total de 92). Además, cuenta con 102.000 kilómetros de vías fluviales navegables.

El organismo público ruso encargado de controlar el transporte marítimo y fluvial en la Federación Rusa es la Agencia Federal del Transporte Marítimo y Fluvial. Sus principales funciones son la gestión de los servicios públicos y de la propiedad estatal, así como la aplicación de las correspondientes leyes en el ámbito del transporte marítimo y fluvial. También tiene competencias sobre los puertos pesqueros y el desarrollo de otras infraestructuras de transporte relacionadas.

El transporte marítimo y fluvial está incluido en la Estrategia de Transporte de la Federación Rusa hasta 2030, así como en sus distintos programas de desarrollo a medio plazo. Dentro de este plan, las prioridades de la Agencia son el desarrollo de infraestructuras marítimas eficientes y modernas, el desarrollo del tráfico de tránsito a través de Rusia y la mejora de la seguridad en el transporte marítimo en el país, tanto a través de los puertos como en las aguas interiores.

2. TRANSPORTE MARÍTIMO

Los principales puertos del país se encuentran en el Mar Báltico (San Petersburgo, Kaliningrado), el Mar Negro (Novorossiysk -principal puerto exportador de petróleo-, Sochi), el Mar Caspio (Olya, Majachkalá) y Extremo Oriente (Vladivostók, Najódka, Vostóchny, Vanino). También Múrmansk, en el extremo noroeste del país, es un puerto importante, al igual que Arjángelsk.

Durante el período 2002-2009, el volumen de negocio de los puertos rusos aumentó 2,5 veces. Incluso el pasado año, durante la crisis, ni el tráfico de mercancías ni los transbordos en los puertos rusos cayeron¹⁸. En el mismo período, además, se incrementó la capacidad de

¹⁸ Alexander Davydenko, Jefe de la Agencia Federal de Transporte Marítimo y Fluvial. Abril de 2010.

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

manejo de carga en los puertos de la Federación Rusa por un total de 305 millones de toneladas. Las inversiones totales realizadas en estas infraestructuras en el período totalizaron 443.000 millones de rublos (10.034 millones de euros), de los que 50.700 millones de rublos (1.158 millones de euros) tuvieron su origen en el presupuesto federal.

Para tener una idea del momento por el que pasan los puertos rusos y de su crecimiento de actividad que están experimentando, basta señalar que, durante el año 2009¹⁹, el volumen de cargas manipuladas en los puertos del país se incrementó en un 9,2% con respecto a 2008 hasta las 496,3 millones de toneladas, a pesar de la crisis.

En cualquier caso, dado el constante crecimiento del tráfico marítimo, el Gobierno es consciente de la necesidad de incrementar la capacidad portuaria y afirmó sus intenciones de ampliar estas instalaciones entre un 10 y un 15 % anual entre 2007 y 2020.²⁰

3. TRANSPORTE FLUVIAL

El transporte fluvial juega un papel fundamental en aquellas regiones bañadas por ríos caudalosos donde el desarrollo de un sistema de transporte terrestre requiere una enorme inversión de capital.

Existen varias cuencas fluviales en Rusia. De ellas, la más importante es la cuenca del Volga y el Kama, que conecta la parte económicamente más desarrollada del país. Es el esqueleto del sistema fluvial de la parte europea de Rusia. Permite la navegación de embarcaciones de gran peso con un calado de hasta 3,5 metros. Las vías fluviales rusas, por su inclinación, son ideales para la comunicación entre las regiones del norte y del sur del país.

Además de los ríos, se incluyen en el sistema fluvial ruso los siguiente canales:

- Canal Mar Báltico-Mar Blanco: Reduce a un cuarto de la distancia original el camino desde el Mar Blanco hasta el Mar Báltico.
- Canal de Moscú: Permite el acceso directo al Volga y acorta el camino hacia las ciudades del noreste en 1.000 km.
- Canal Volga-Don: Conecta el Volga con el Mar Negro y el Mar de Azov.
- Canal Volga-Báltico: Conecta el Mar Blanco y el Mar Báltico con la cuenca del Volga. Gracias a él, la ruta entre el Volga y San Petersburgo se acorta desde los 18 hasta los 2,5 días.

¹⁹ Cifras de 2009 procedentes de Morcenter TFC, www.transrussia.net

²⁰ Afirmación del Ministro de Transporte en la conferencia internacional “El futuro de los puertos rusos”. Octubre de 2008.

4. PROBLEMAS DE LA RED MARÍTIMA Y FLUVIAL RUSA

La especialización y el equipamiento de los puertos comerciales rusos no está a la altura del volumen y estructura del flujo de mercancías que deben soportar, por eso casi el 20% de la mercancía transportada por vía marítima se lleva a cabo a través de puertos extranjeros.

Mientras, en lo que a la infraestructura fluvial se refiere, la falta de fondos presupuestarios no garantiza la seguridad para la navegación en toda la red. Se estima que sólo el 25% de la red posee unas condiciones adecuadas.

4.1. Planes de desarrollo

En la Federación Rusa existen actualmente distintos proyectos en marcha en lo que a infraestructuras marítimas se refiere.

El plan de desarrollo de infraestructuras ruso pretende desarrollar los puertos marítimos de forma que tengan capacidad suficiente para los crecientes volúmenes de carga y pasajeros que están experimentando las terminales.

Los principales proyectos que el Gobierno quiere acometer a medio plazo (antes de 2015) son:

- En la cuenca norte del país, la reconstrucción del canal de acceso al puerto de Arjángelsk, el desarrollo del puerto de Murmansk y la construcción del puerto marítimo de Belomorsk.
- En el Mar Báltico, el desarrollo de la infraestructura de propiedad federal de los puertos de San Petersburgo, Vysotsk, Ust-Luga, Báltico; el desarrollo de los puertos de Vyborg y Kaliningrado (incluyendo terminales de carga y conexiones con el Sistema de Oleoductos). Uno de los proyectos más significativos es la construcción de una terminal de pasajeros en el puerto de San Petersburgo con capacidad para cuatro millones de personas y 700.000 vehículos anuales.
- En la cuenca del Mar Negro, la renovación de las instalaciones del puerto de Novorossiysk y Taganrog; la construcción del puerto de Tamán y la creación de una terminal internacional de pasajeros moderna en el puerto de Sochi.
- En el Mar Caspio, la finalización de las infraestructuras del puerto de Olya, así como el desarrollo del puerto de Majachkala y Astraján.
- En la Cuenca Oriental, el desarrollo de los puertos Vanino, Petropavlovsk Kamchatski, Nakhodka, Magadan, Kholmsk, Anadyr, Kamchatka y la región de Sajalín, así como la construcción de un puerto cerca de la localidad de Nabil.
- Además, está prevista la construcción de nuevas instalaciones portuarias especializadas por tipos de carga destinadas al trasbordo del carbón (Vanino, Taman, Murmansk, Ust-Luga), cargas líquidas (Ust-Luga, Kozmino, Novorossiysk, Tuapsé) y la carga contenedorizada (Vostochni, Novorossiysk, San Petersburgo, Ust-Luga).

En el período 2016-2030, el desarrollo se centrará sobre todo en la Cuenca Norte y Oriental. Serán proyectos relacionados con los nuevos yacimientos de hidrocarburos y su posible exportación a países extranjeros.

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

Los planes estatales darán un fuerte impulso a la logística. Se pretende crear puertos secos y buenas conexiones con terminales cercanas a las infraestructuras portuarias.

En lo que se refiere a infraestructuras fluviales, entre 2002 y 2009 se destinaron un total de 17.000 millones de rublos (unos 385 millones de euros) para la reconstrucción de vías navegables y otras obras hidráulicas relacionadas.

Actualmente, existen ocho proyectos distintos en marcha para la reconstrucción de estructuras hidráulicas de aguas interiores navegables, un apartado en el que se pretende invertir un total de 165.000 millones de rublos (3.737 millones de euros) procedentes del presupuesto federal (206.300 millones en total) entre el año 2010 y el 2015.

Rusia pretende mejorar en los próximos años las infraestructuras fluviales y fomentar las actividades portuarias en ellas a través de:

- Mejoras técnicas en atraques y terminales para el mejor tratamiento de los distintos tipos de carga.
- Creación de nuevas instalaciones especializadas por tipos de carga, principalmente destinadas a los contenedores, abonos minerales, cargas químicas y gas licuado.
- Eliminar las restricciones de anchura en las vías fluviales de la parte europea de Rusia.
- Reconstrucción integral de los canales y estructuras hidráulicas interiores de las cuencas de Ob-Irtysh, Yenisei, Lena y Amur.
- Mejorar las condiciones de iluminación en las vías navegables.
- Introducción de tecnologías de navegación por satélite.

IX. INFRAESTRUCTURA AÉREA

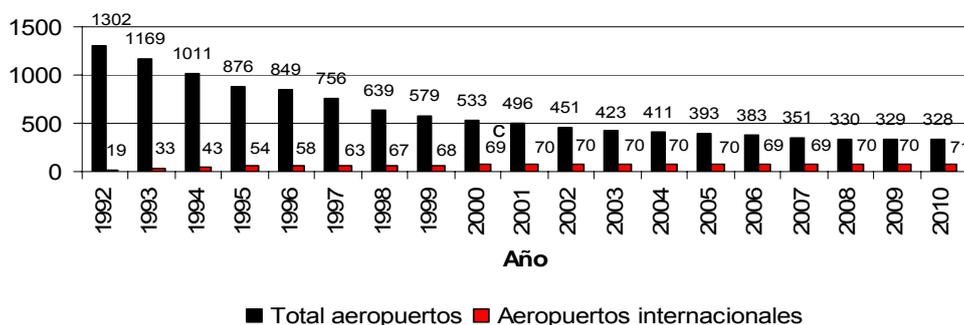
1. INTRODUCCIÓN

De acuerdo a los datos proporcionados por la Unidad de Inteligencia Americana, Rusia contaba en 2009 con un total de 1.216 aeropuertos, lo que coloca al país en quinto lugar a nivel mundial en términos absolutos, si bien sólo 595 están pavimentados²¹.

A principios de 2010, Rusia contaba con 328 aeropuertos civiles, de los cuales 71 son internacionales²². Los aeropuertos más importantes y con mayor tráfico son los de Domodedovo, Sheremetyevo y Vnukovo (Moscú) Pulkovo (San Petersburgo), seguidos por Koltsovo (Yekaterimburgo) y Tolmachevo (Novosibirsk). Entre ellos mueven más de la mitad del tráfico de pasajeros en Rusia.

Tras la desintegración de la URSS, el número de aeropuertos en la Federación Rusa se ha ido reduciendo considerablemente. Esta reducción se tradujo también en una reducción del volumen de transporte.

Evolución del número de aeropuertos civiles existentes en la Federación Rusa



Fuente: Oficina Comercial y Económica de España en Moscú a partir de datos de la Agencia Federal de Transporte Aéreo rusa

²¹ CIA World Factbook, 2010.

²² En el Anexo IV se puede ver un mapa con la situación geográfica de los 71 aeropuertos internacionales de la Federación Rusa existentes a finales de 2009.

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

A pesar de que la situación actual es mejorable, el Gobierno ruso afirma que el ritmo de crecimiento y desarrollo de los aeropuertos en la Federación Rusa es entre dos y tres veces superior al de otros países desarrollados, con un crecimiento en los últimos años en términos de pasajeros y mercancías, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, del 17%.

2. PROBLEMAS DE LA INFRAESTRUCTURA AÉREA

El principal problema de las infraestructuras del sector, al igual que ocurre con muchas otras en el país, es el enorme desgaste que sufren, especialmente las que son de propiedad federal, muchas veces por falta de recursos propios y de apoyo estatal.

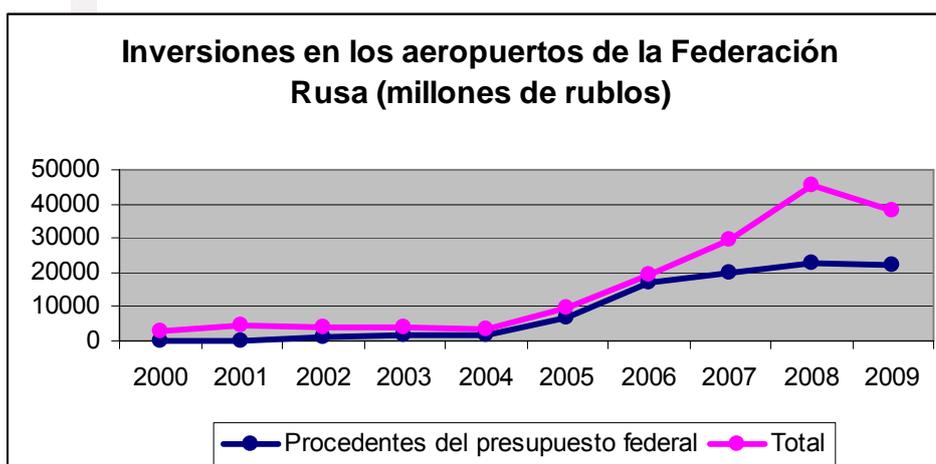
Muchos aeropuertos fueron construidos en la época soviética y apenas han sido renovados. En muchos casos no están dotados de las tecnologías más modernas que permiten operar en condiciones meteorológicas adversas y con las modernas aeronaves que existen actualmente.

Los sistemas de control de tráfico aéreo no cumplen, en algunos casos, con las recomendaciones de la IATA, al igual que distintos sistemas aeroportuarios de aterrizaje automático y radio.

Además, el funcionamiento de los aeropuertos y su gestión es en muchos casos bastante deficiente.

2.1. Planes de desarrollo

En el gráfico siguiente se puede observar la evolución de las inversiones en aeropuertos, tanto totales como públicas de los últimos años en la Federación Rusa. Se puede apreciar una caída considerable de la inversión en 2009, después de una tendencia claramente creciente, sobre todo entre 2004 y 2008.



Fuente: Oficina Comercial y Económica de España en Moscú a partir de datos de la Agencia Federal de Transporte Aéreo rusa

El plan actual de desarrollo del transporte aéreo en la Federación Rusa pretende poner en funcionamiento un total de 103 nuevas pistas de aterrizaje hasta el año 2015 y elevar el número de aeropuertos desde los 328 actuales hasta los 357 en el año 2020. Esta cifra se desea incrementar hasta un total de 500 aeródromos en el año 2030, impulsando en esta última

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

fase del plan el transporte aéreo regional. También se quiere adaptar las infraestructuras ya existentes a las exigencias de las nuevas normativas y aeronaves.

La organización se realizará a través de una red dividida en aeropuertos federales, regionales y locales, que se especializarán en distintos segmentos. Además, se crearán aeropuertos “hub” (que concentran vuelos de distintos lugares con escalas y los distribuyen hacia otros aeropuertos) para asegurar una distribución eficiente del tráfico de mercancías y pasajeros. También se pretende conseguir un mayor desarrollo de la aviación de negocios.

Existirán 12 centros consolidados de gestión del tráfico aéreo en Moscú, San Petersburgo, Rostov del Don, Samara, Ekaterimburgo, Tyumen, Novosibirsk, Krasnoyarsk, Irkutsk, Yakutsk, Javáorsk, Magadan y se ampliará el centro de Kaliningrado.

Se llevarán a cabo labores de construcción y reconstrucción en los aeropuertos de las ciudades de Volgogrado, Omsk, Blagoveshchensk, Nizhny Novgorod, Ufa, Perm, Chelyabinsk, Sochi, Anapa, Mineralnye Vody, Astraján, Penza, Saratov, Nizhnevartovsk, Barnaul, Magnitogorsk, Novosibirsk, Novokuznetsk, Bratsk, Voronezh y Vorkuta.

Por otro lado, se pretende que Rusia se convierta en un importante centro de tránsito aéreo mundial, pasando de los 148 millones de pasajeros en tránsito en el año 2009 a los 3.079 en el año 2015. También se pretende incrementar la movilidad de la población a través del transporte aéreo, incrementando el ratio pasajeros/habitantes desde el 0,39 en el año 2009 hasta 0,61 en el año 2015. Para ello, es imprescindible un buen mantenimiento así como una ampliación de las infraestructuras aeroportuarias que existen en la actualidad. En la tabla siguiente se puede observar los principales indicadores que se pretenden mejorar en los próximos años en lo referente al transporte de pasajeros.

Indicadores de transporte aéreo	Unidad	2009	Objetivo 2015	Incremento
Movilidad de la población por transporte aéreo	Pasajeros por habitante	0,39	0,61	56%
	Pasajeros por km. por habitante	936	1.454	55%
Pasajeros en vuelos internacionales	Pasajeros por km. (miles de millones)	73,9	102,2	38%
Cantidad de pasajeros en tránsito	Pasajeros (miles)	148	3.079	20,8 veces

Fuente: Oficina Comercial de España en Moscú a partir de datos del Ministerio de Transporte de la Federación Rusa.

X. PLANES DE PRIVATIZACIÓN DEL GOBIERNO RUSO

El Gobierno ruso ha puesto en marcha un plan de privatización que pretende vender participaciones del Estado en diversas empresas públicas, entre las que se encuentran puertos, aeropuertos e incluso la privatización progresiva de parte de la empresa estatal de ferrocarriles.

El plan de privatizaciones, que comenzó ya en 2009, se desarrollará hasta 2012 y afecta la privatización íntegra de más de 250 empresas federales unitarias, además de la venta de participaciones estatales en 449 empresas, que previamente deberán ser excluidas de la lista de empresas estratégicas. El núcleo empresarial de las privatizaciones, en lo que a infraestructuras de transporte se refiere, lo componen las siguientes empresas:

EMPRESA	PARTICIPACIÓN EN VENTA
Puerto de Novorossiisk	20 %
Puerto de Vanino (Región de Javárovsk)	55 %
Puerto de Murmansk	34 %
Puerto de Tuapsé	25 %
Aeropuerto Koltsovo (Yekaterimburgo)	34,5 %
Aeropuerto Tolmachevo (Novosibirsk)	51 %

XI. CORREDORES DE TRANSPORTE EUROPEOS

En 1997, en Helsinki, los Estados miembros de la Unión Europea y los países de Europa Central y del Este acordaron un proyecto paneuropeo consistente en nueve corredores que combinan medios de transporte por carretera, ferrocarril y fluvial. Rusia saldrá beneficiada de este proyecto, ya que está involucrada en el desarrollo de tres de esos corredores, propicianddo la intensificación de las relaciones comerciales entre Rusia y la Unión Europea.

Corredor número 1



Helsinki – Kaliningrado – Gdansk

Corredor número 2



Berlín – Minsk – Moscú – Nizhny Novgorod

Corredor número 9



Helsinki – San Petersburgo – Moscú – Kiev – Bucarest – Alexandropolis

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

A lo largo de estas rutas, que serán priorizadas por los distintos gobiernos en los planes de desarrollo, se pretende conseguir un transporte de mercancías eficiente para fortalecer las relaciones económicas entre las distintas regiones por las que pasan estos corredores. Todo ello lleva implicado, por supuesto, la mejora de las infraestructuras de transporte en todas estas rutas para los distintos medios de transporte existentes.



ICEX

XII. ESTRUCTURA INSTITUCIONAL

La reorganización ministerial que se produjo en el año 2003 en el seno del Gobierno ruso unificó competencias que antes estaban dispersas entre distintos ministerios, agencias y comités estatales. Así, desapareció el anterior Ministerio de Ferrocarriles, quedando sus competencias en manos del actual Ministerio de Transporte.

De este modo, actualmente el único órgano competente en cuestiones de ordenación del transporte es el Ministerio de Transporte, cuyo ministro desde el 9 de marzo del 2004 es Igor Levitin.

A continuación se enumeran las instituciones con competencia en materias de transporte en la Federación Rusa, todas ellas dependientes del Ministerio de Transporte²³:

- **Agencia Federal del Transporte Ferroviario** (Roszheldor). En relación a este tipo de transporte, existe también en Rusia la Sociedad Anónima “Ferrocarriles de Rusia” (RZD), que goza de una práctica independencia respecto del departamento de transportes.
- **Agencia Federal de Transporte por Carretera** (Rosavtodor). Es la entidad responsable de los servicios públicos y gestión de la propiedad estatal en la esfera del transporte por carretera, incluyendo la gestión de las carreteras de competencia federal.

A su vez, la entidad “*Carreteras de Rusia*” depende de Rosavtodor y del Ministerio de Transporte. Este organismo está, actualmente, en proceso de reestructuración.

En cuestión de infraestructuras viarias, el Ministerio Federal de Transporte sólo es competente sobre la red federal de carreteras (de unos 47.000 Km. de longitud). El resto de las carreteras públicas pertenecen y son gestionadas por los gobiernos regionales. Existe un gran número de carreteras de acceso restringido, entre ellas las de uso militar o de empresas privadas.

- **Agencia Federal de Transporte Aéreo** (Rosaviatsia). Las funciones de esta agencia se centran en dirigir y resolver cuestiones relativas al desarrollo de la actividad de los aeródromos y aeropuertos rusos, transporte aéreo entre las regiones rusas, certificación, concesión de licencias, entre otras.

²³ En el Anexo V se puede encontrar un listado con algunas direcciones de interés de organismos rusos competentes en materia de transporte.

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

- **Agencia Federal del Transporte Marítimo y Fluvial** (Rosmorrechflot). Por iniciativa del Ministerio de Transporte de la Federación Rusa se creó también la compañía “**Morcenter TFC**”. Su creación vino dada por los cambios estructurales ocurridos en el transporte marítimo y engloba los principales puertos de la Federación Rusa. Esta empresa trabaja activamente en la regularización del flujo de mercancías movilizadas por transporte marítimo y en el aumento del volumen de carga de los puertos marítimos del país.
- **Servicio Federal de Inspección del Transporte**
- **Colegio Marítimo del Gobierno de la Federación Rusa** (Morskaya Kollegiia). Se trata de un órgano de coordinación entre los órganos federales y regionales del poder ejecutivo y las organizaciones en el ámbito de la actividad marítima. Su objetivo es garantizar la ejecución de los principios de la política marítima hasta el año 2020, examinar los problemas referentes a la política nacional marítima y estudiar sus posibles soluciones.
- **Agencia Federal de Geodesia y Cartografía** (Roskartografiya). Esta agencia realiza funciones especiales de control e inspección, así como funciones ejecutivas en la producción de sistemas geodésicos, astrónomo-geodésicos, medidores de gravedad, topográficos, topógrafo-geodésicos, de levantamiento aéreo espacial, cartográficos, mapas electrónicos, etc. Los resultados de la actividad investigadora de esta Agencia Federal hablan de unos niveles bastante altos de recursos topográficos geodésicos y cartográficos, que cubren perfectamente las necesidades económicas y defensivas del país.

Además, el Ministerio de Transporte de la Federación Rusa tiene las siguientes subdivisiones administrativas:

- Departamento de Estado de Aviación civil.
- Departamento de Estado de Transporte por Carretera.
- Departamento de Estado para el Transporte Urbano de Pasajeros.
- Departamento de Estado de Transporte Ferroviario.
- Departamento de Estado de Transporte Marítimo y Fluvial.
- Departamento de Cooperación Internacional.
- Servicio Jurídico y de Actividades Legislativas.
- Departamento de Propiedad y Ordenación de Territorio
- Departamento de Seguridad de Transporte y Programas Especiales.

Por último, dentro de las estructuras del ministerio, pero con cierta autonomía, figuran las empresas unitarias estatales (EUE - Государственное Унитарное Предприятие – Gosudarstvennoe Unitarnoe Predpriatie), que disponen de personalidad jurídica propia y por regla general tienen atribuida una propiedad pública y están encargadas de su administración.

De forma paralela, existen las empresas unitarias regionales y municipales (que son las encargadas en sus respectivas regiones, por ejemplo, del transporte público).

XIII. BIBLIOGRAFÍA

The Russian Transport Infrastructure, Logistical Considerations. Trans Care, 31st March 2009. Acceso web: http://www.transcare.de/fileadmin/user_upload/Studien_Vortraege/20090331_Coaltrans_Presentation.pdf

Ministerio de Transporte de la Federación Rusa. Acceso web: <http://www.mintrans.ru/>

Logistics in Russia, Discover Logistics, DHL. Acceso web: <http://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/en/course/trends/europe/russia.jsp>

Logistics Map of Russia. Capgemini. Acceso web: http://www.capgemini.com/insights-and-resources/by-publication/logistics_map_of_russia/

High-speed Moscow - St. Petersburg line to be done under life cycle contract, Russian Railways News. Acceso web: http://eng.rzd.ru/isvp/public/rzdeng?STRUCTURE_ID=15&layer_id=4839&refererLayerId=3920&id=105478

RZD, Empresa Estatal de Ferrocarriles en Rusia. Página web: www.rzd.ru

CIA World Factbook, 2010. Agencia Federal de Inteligencia de EEUU. Acceso web: <https://www.cia.gov/>

Auto, 26 de abril de 2010. <http://auto.lenta.ru/news/2010/04/26/dorogi/>

Agencia Federal de Carreteras de Rusia. Página web: <http://www.rosavtodor.ru>

Agencia Federal Marítima y de Transporte Fluvial. Página web: <http://www.morflot.ru/>

Agencia Federal Ruso del Transporte Aéreo. Página web: <http://favt.ru/>

Aeropuertos Internacionales de Rusia, Infografía. Ria Novosti, 19 de noviembre de 2009. Acceso web: <http://sp.rian.ru/infografia/20091119/124045092.html>

“Цену на стройматериалы ждет реформа”. Kommersant, 20 de abril de 2010. Acceso web: <http://www.kommersant.ru/doc.aspx?DocsID=1357279&NodesID=4>

“Платные дороги в России: настоящее и будущее”. Rbc. Acceso web: <http://top.rbc.ru/economics/23/03/2010/383502.shtml>

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

“Russia to Privatize Transport Assets”. “The Journal of Commerce”, 25 de noviembre. Acceso web: <http://www.joc.com/government-regulation/russia-privatize-transport-assets>

“Investments into Russian transport sector increased by 10% in 2009”, 20 de marzo 2010, RZD. Acceso web: <http://www.rzd-partner.com/news/2010/03/20/351971.html>

“Bumpy ride on Russian roads as private funding sought” <http://rt.com/Business/2010-01-11/russian-roads-private-funding>

“Carreteras de Peaje en Rusia, Presente y Futuro”. RBC, 23 de marzo de 2010. Acceso web: <http://top.rbc.ru/economics/23/03/2010/383502.shtml>

“Foreign direct investment in Russia 'to hit \$60-70 bln by 2013”, RIA NOVOSTI. Acceso web: <http://en.rian.ru/russia/20100203/157758923.html>

Modernisation of St Petersburg transport infrastructure offers huge potential for UK companies. UKTI. Acceso web: http://www.ukti.gov.uk/es_es/export/countries/europe/easterneurope/russia/item/114870.html?null

ICEX

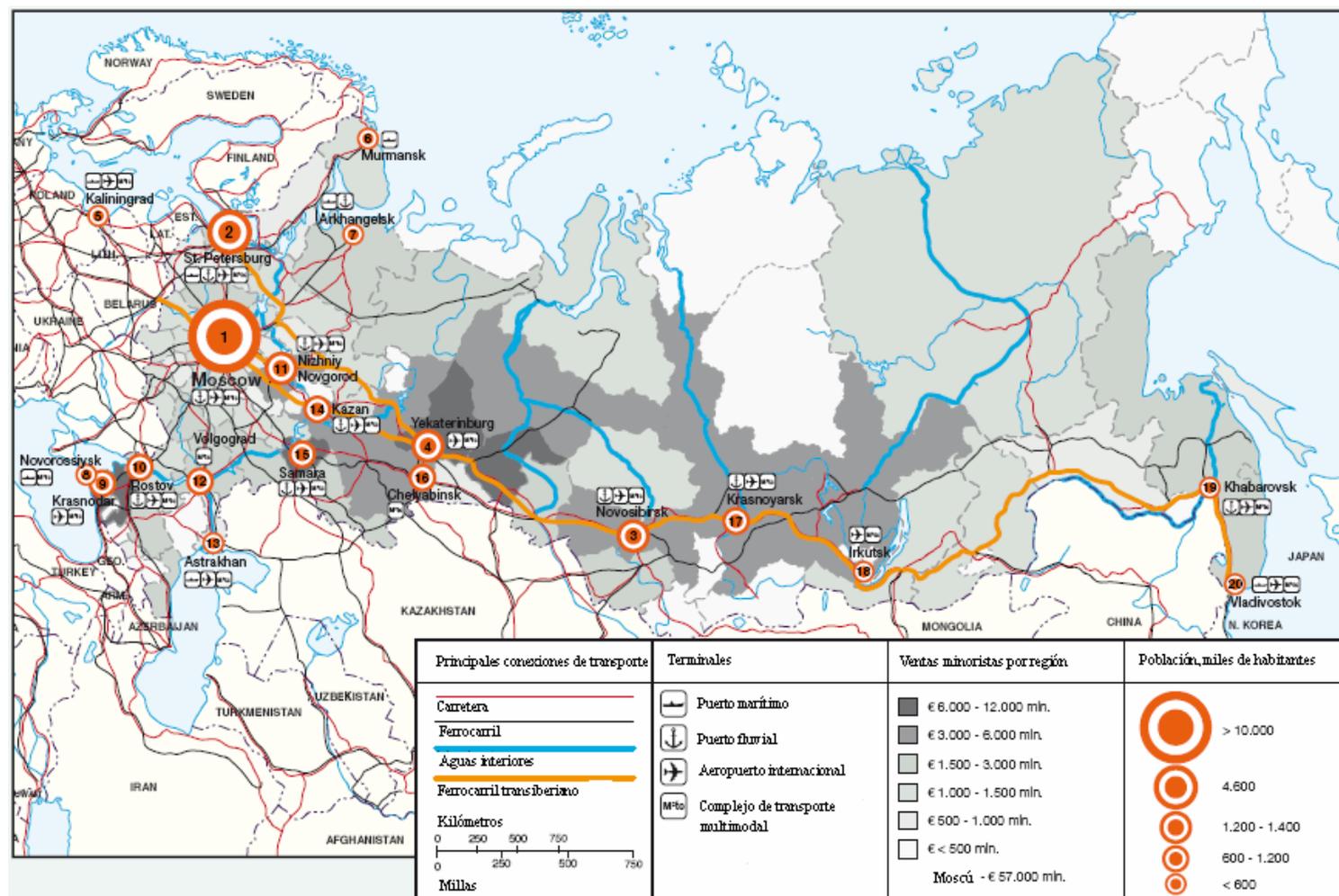
XIV. ANEXOS



ICEX

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

1. ANEXO I: PRINCIPALES CONEXIONES DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA



Fuente: Capgemini

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

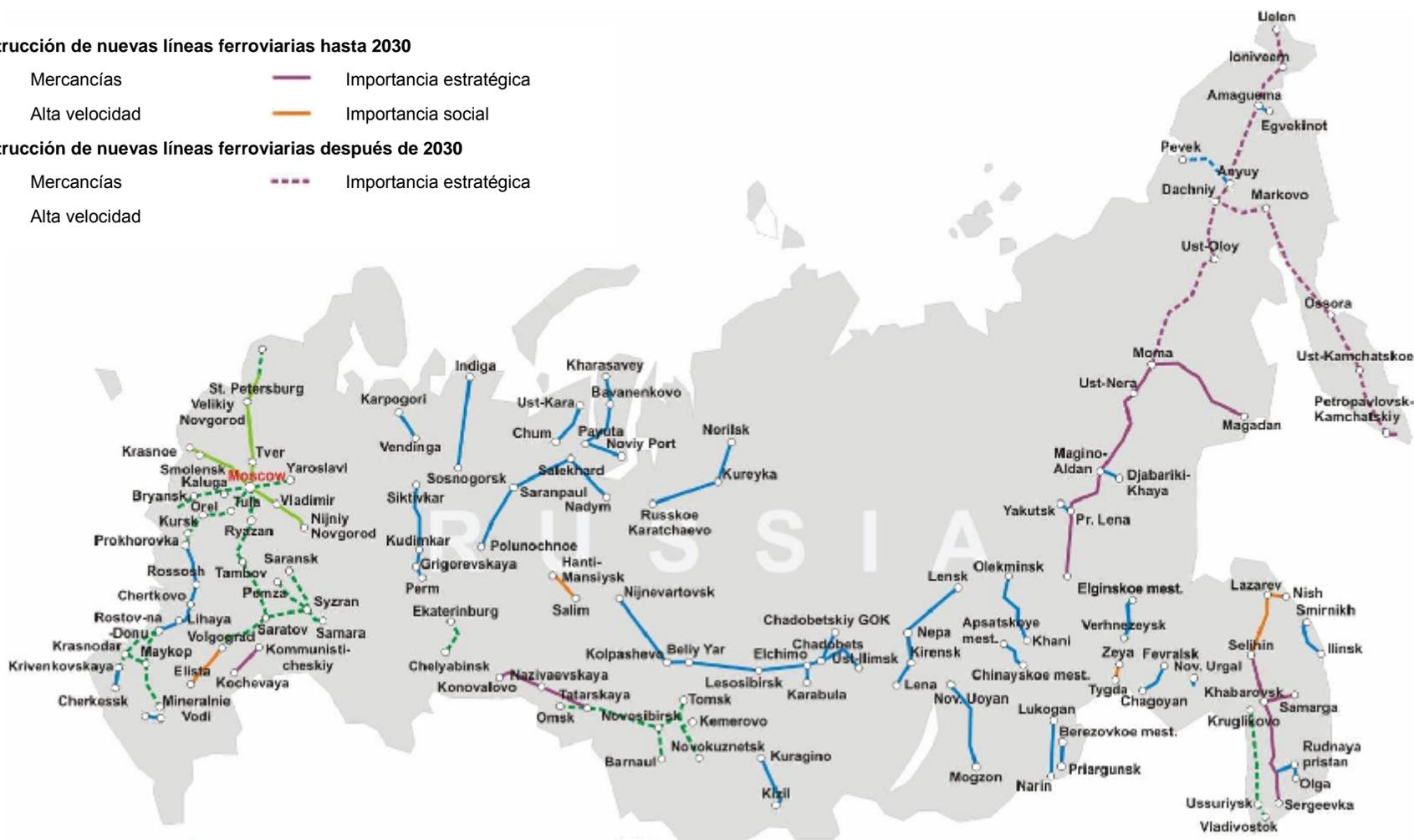
2. ANEXO II: PROYECTOS DE DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Construcción de nuevas líneas ferroviarias hasta 2030

- Mercancías
- Alta velocidad
- Importancia estratégica
- Importancia social

Construcción de nuevas líneas ferroviarias después de 2030

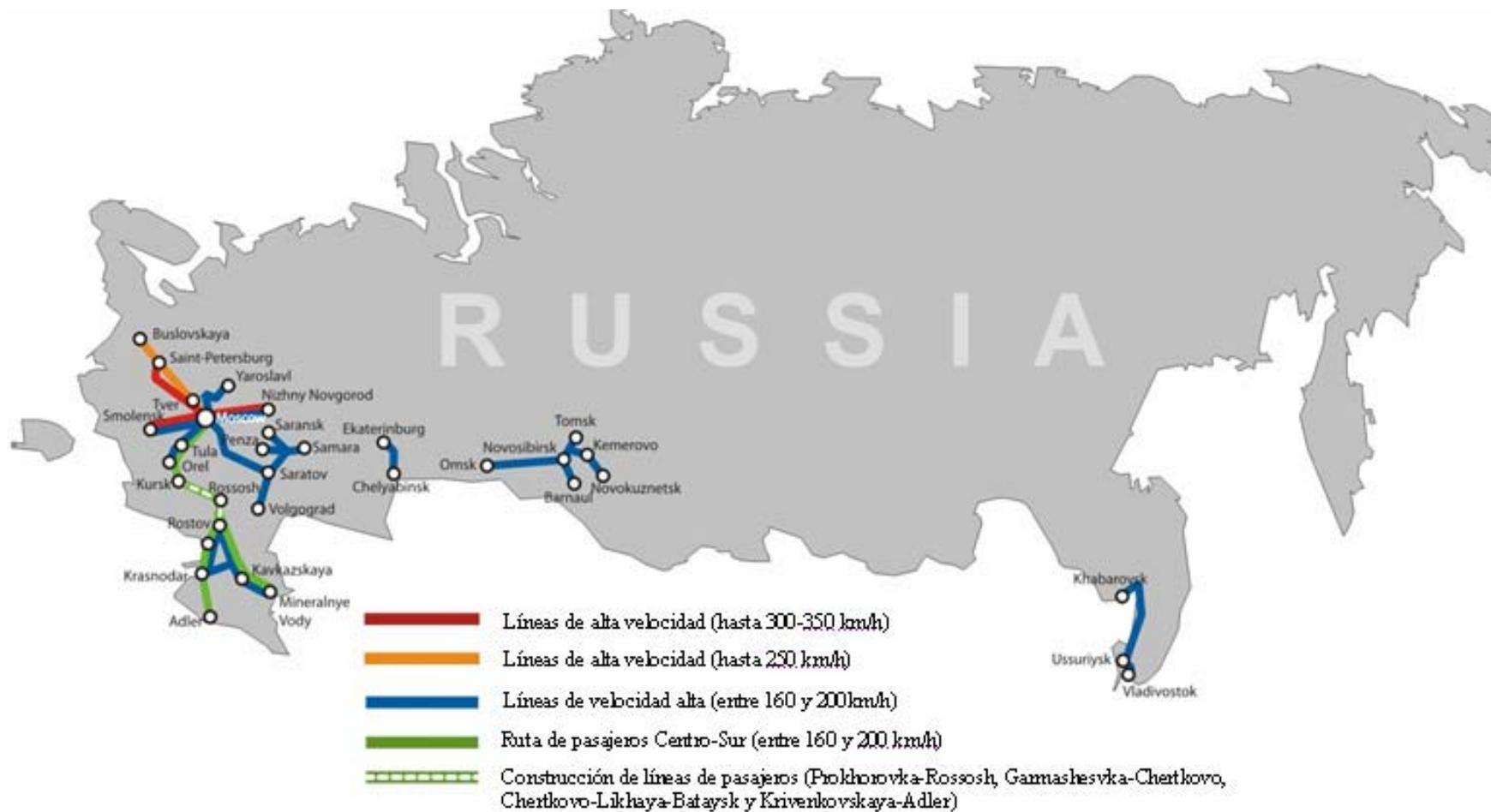
- - - Mercancías
- - - Alta velocidad
- - - Importancia estratégica



Fuente: RZD, Acceso web: <http://eng.rzd.ru/dbmm/images/49/121/12463>

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

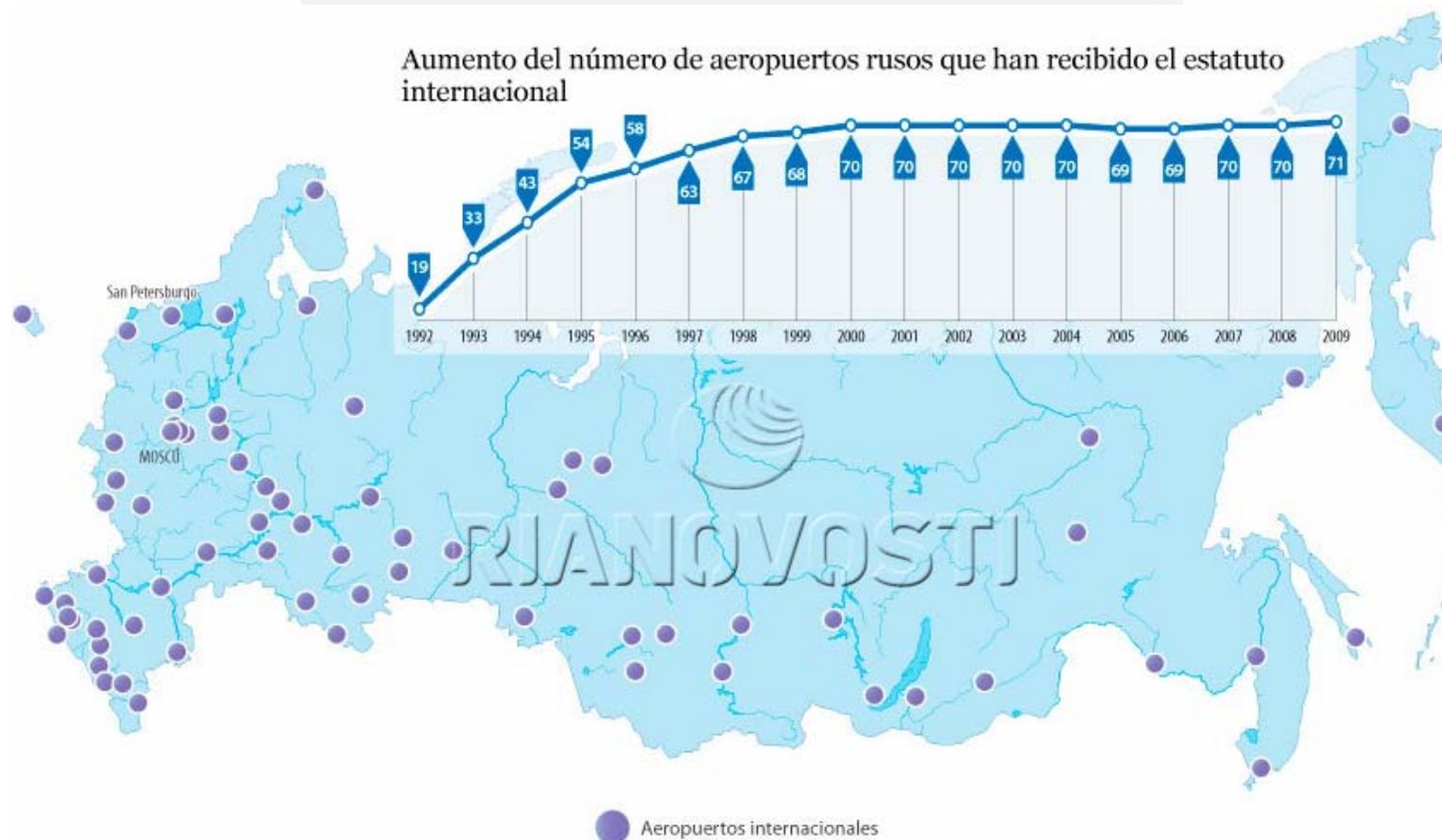
3. ANEXO III: PROYECTOS DE DESARROLLO DE TRENES DE ALTA VELOCIDAD HASTA EL AÑO 2030



Fuente: RZD, Acceso web: <http://eng.rzd.ru/dbmm/images/49/121/12342>

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA FEDERACIÓN RUSA

4. ANEXO IV: SITUACIÓN DE LOS 71 AEROPUERTOS INTERNACIONALES EN LA FEDERACIÓN RUSA (A 1 DE DICIEMBRE DE 2009) Y EVOLUCIÓN DE SU NÚMERO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS.



Fuente: Capgemini

5. ANEXO V: DIRECCIONES DE INTERÉS

Ministerio de Transporte de la Federación Rusa. Página web: <http://www.mintrans.ru/>

RZD, Empresa Estatal de Ferrocarriles en Rusia. Página web: <http://www.rzd.ru>

Servicio Federal Ruso de Estadísticas. Página web: <http://www.gks.ru>

Agencia Federal de Carreteras de Rusia. Página web: <http://www.rosavtodor.ru>

Agencia Federal Marítima y de Transporte Fluvial. Página web: <http://www.morflot.ru/>

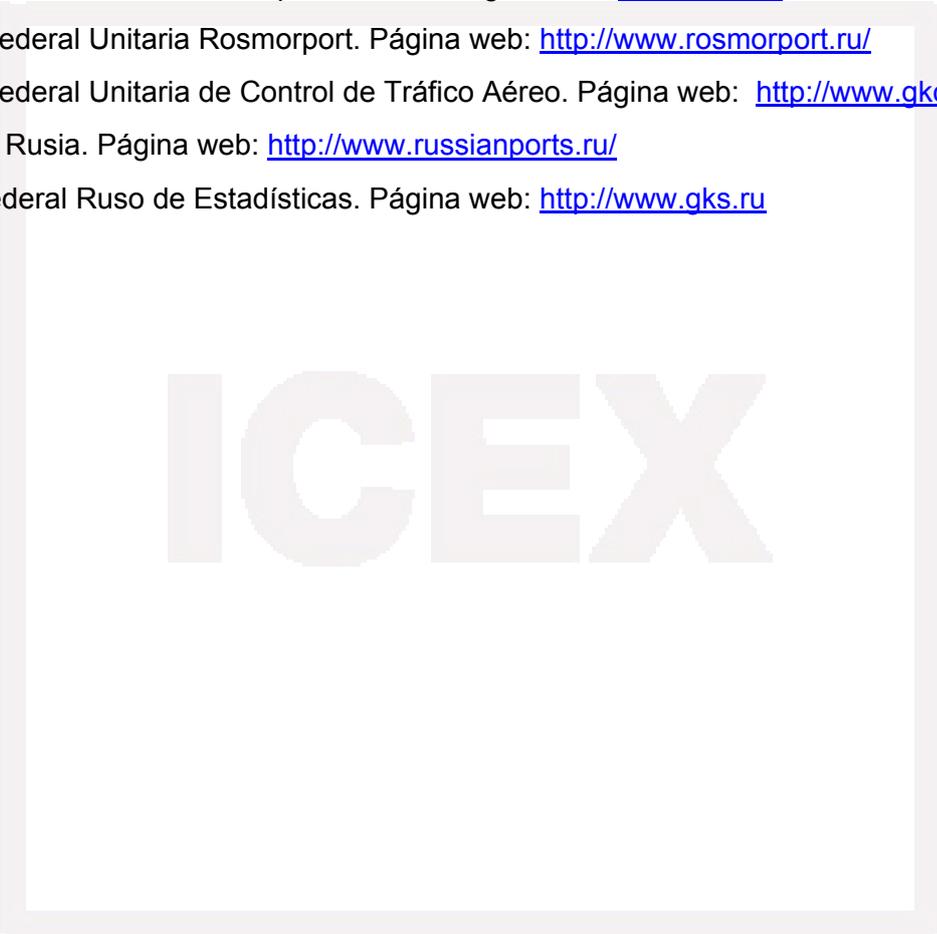
Agencia Federal Ruso del Transporte Aéreo. Página web: <http://favt.ru/>

Empresa Federal Unitaria Rosmorport. Página web: <http://www.rosmorport.ru/>

Empresa Federal Unitaria de Control de Tráfico Aéreo. Página web: <http://www.gkovd.ru/en/>

Puertos de Rusia. Página web: <http://www.russianports.ru/>

Servicio Federal Ruso de Estadísticas. Página web: <http://www.gks.ru>



ICEX