

SE ESTA ESTUDIANDO COMO MEJORAR SU CONEXION CON EUROPA OCCIDENTAL

El Transiberiano, una ruta de interés para el transporte de contenedores

La ruta entre Extremo Oriente y la Rusia europea gana importancia año a año. Esta ruta acoge anualmente millares de contenedores procedentes de Extremo Oriente, y la tendencia es a que este volumen aumente aún más.

Una gran parte de estos movimientos tienen origen en el sur China, estableciéndose los puntos de embarque entre Shanghai y las terminales de Shenzhen. Pero el norte de China, Corea y Japón son igualmente puntos de origen importantes.

El interés que está empezando a suscitar esta ruta entre empresas transportistas europeas reside en que las tasas del transporte marítimo resultan en estos momentos elevadas para las mercancías procedentes de Extremo Oriente. Asimismo, esta ruta reduciría el tiempo de tránsito puerta a puerta (entre el fabricante y el destinatario) de 30-35 días a 18-22 días. El transporte marítimo invierte del orden de 25-28 días por la ruta larga del norte de Europa, tiempo difícilmente asumible, que, además, obliga a reducir las escalas al máximo. Los problemas de congestión de los puertos se añaden a esta problemática.

JSC Ferrocarriles Rusos, el grupo bajo el paraguas del cual se encuentra hoy la organización de los ferrocarriles rusos, ha anunciado que en los ocho primeros meses de 2004, se han exportado por ferrocarril 167.000 TEU, lo que significa un aumento del 25 por ciento frente al mismo período de 2003; la cifra de mercan-



El ferrocarril Transiberiano transportó en 2004 más de 200.000 TEU entre Extremo Oriente y la Rusia europea. Los transportistas europeos, especialmente los alemanes, empiezan a mirar con interés esta ruta, hoy por hoy fiable y regular, y con precios razonables. Uno de los inconvenientes es su conexión con Europa occidental, en la que se invierten alrededor de tres semanas, y cuya mejora se está planteando en estos momentos.

ciás importadas se eleva a 123.900 TEU (más del 29 por ciento), mientras que los tránsitos de frontera a frontera han crecido un 34 por ciento, para situarse en 129.300 TEU. En total, habrían circulado más de 10 millones de toneladas por esta ruta.

Sólo la ruta transiberiana, según los Ferrocarriles Rusos, ha transportado más de 242.000 TEU (más de 166.000 contenedores) entre enero y agosto de 2004, un aumento del 33 por ciento en relación con 2003. En este trayecto, se transportaron 71.300 TEU de mercancías importadas, un in-

cremento del 39 por ciento; las mercancías destinadas a la exportación han ascendido a 76.100 TEU, lo que supone un aumento del 20 por ciento. La cifra más espectacular corresponde a los tráficó de tránsito, que con 94.800 TEU ha representado un incremento del 44 por ciento. En estos movimientos de tráficó, China se sitúa a la cabeza, con 73.000 TEU, lo que supone un aumento del 50 por ciento. Sólo los tráficó de tránsito se han situado en 20.000 TEU.

Para acompañar esta progresión, que lleva camino de registrar los 500.000 TEU para

finales de este decenio, salvo estrangulamientos de tipo técnico, la compañía ferroviaria pública Ferrocarriles Rusos ha firmado un acuerdo de cooperación con DB (Ferrocarriles Alemanes) en materia de mercancías y de turismo. En turismo, una unidad Talgo conectará próximamente Berlín y San Petersburgo (véase VIA LIBRE número 481).

Rusia y DB. En lo que respecta a las mercancías, las dos compañías han creado una empresa conjunta para desarrollar la relación Asia oriental-China/Rusia-Europa occidental, utilizando el corredor internacional de transporte número 2.

Esta empresa conjunta no actuará en el terreno de la infraestructura o de la explotación, si no únicamente en lo que se refiere a la comercialización de la ruta. La nueva sociedad estará operativa a partir del próximo mes de diciembre. Al Este, los Ferrocarriles Ru-



Estación de Frankfurt.

sos también firmarán un acuerdo con los Ferrocarriles Chinos, con el objeto de aumentar el transporte de mercancías entre ambos países.

Este año, los tráficos entre China y Rusia representarán 30 millones de toneladas, de los que dos tercios se encaminarán por vía exclusivamente terrestre. En Rusia, los tráficos principales están formados por hidrocarburos.

Al Oeste, existen dos ramales alternativos para este tipo de tráficos. Un ramal, exclusivamente ferroviario, atraviesa Bielorrusia, Polonia y Berlín. No hace mucho tiempo, los trenes debían detenerse casi cuatro días en Brest-Litovsk, antes de abandonar Bielorrusia para dirigirse a Polonia.

Otro ramal, bimodal, discurre por el Báltico, a través del corredor Norte, por San Petersburgo, Kotka, Riga o Tallin. Este corredor resulta menos complejo en el plano ferroviario, aunque supone una ruptura de carga y debe hacer frente a los rigores del invierno.

Al Este, existen tres posibili-



dades. El Transiberiano llega hasta Vostochny, el principal puerto comercial de Vladivostok, donde se encuentran las terminales de contenedores.

Este itinerario tiene la ventaja de preservar el acceso de Rusia al Pacífico, evitando Corea y China. El problema es que la terminal de Vostochny está

La reforma de los Ferrocarriles Rusos

El 1 de octubre de 2003, el Ministerio de Ferrocarriles Rusos traspasó lo fundamental de sus activos y de su política ferroviaria (aunque el Ministerio sigue existiendo) a JSC, Corporación Pública de Ferrocarriles Rusos, empresa pública concebida según el modelo de las autoridades portuarias y aeroportuarias modernas. Esta sociedad está controlada al cien por cien por el Estado. Sin embargo, esta situación es transitoria. Los ferrocarriles han delegado algunas partes de la red a numerosas sociedades descentralizadas. Administran la infraestructura y la coordinan, al tiempo que aprueban todos los acuerdos de concesión y la creación de los negocios de participación conjunta necesarios. Pero su objetivo es situar a los ferrocarriles rusos en el mercado, sobre todo en materia de mercancías.

Se prevé que este año JSC transporte más de 1,7 millones de toneladas-km, y 2,5 millones en 2010. El transporte de viajeros resulta, por el contrario, muy deficitario.

En 2003, las mercancías representaban el 82,7 por ciento de las toneladas transportadas en Rusia, de las que un 8,7 por ciento correspondieron a la carretera; un 4,5, a las vías fluviales; un 4 por ciento, al transporte marítimo; y un 0,1 por ciento, al transporte aéreo.

En agosto de 2003, se llevó a cabo una reforma de las tarifas, por la cual el canon abonado es inversamente proporcional a la distancia recorrida. □

gestionada por la empresa estadounidense CSX, y a ella tienen acceso exclusivamente Feeding, Pusan y Fesco (el primer armador privatizado ruso). Otro inconveniente es que este puerto se hiel al menos tres meses al año, permanciendo, pues, inaccesible durante ese tiempo.

Otra posibilidad es el Ferrocarril Principal Baikal-Amur, más directo hacia Manchuria y Corea, pero que depende de la buena voluntad de otros gobiernos. Esta propuesta no es otra que el ferrocarril transcoreano, que consiste en la construcción de 140 kilómetros de nuevas vías, que rompiendo la discontinuidad Norte-Sur, llegaría directamente a los grandes puertos y centros industriales surcoreanos desde Khabarovsk.

Por otra parte, el proyecto de construcción de un túnel ferroviario bajo el estrecho de Bering, aproximadamente dos veces más largo que el túnel bajo el Canal de la Mancha, gana cada vez más adeptos.

Yolanda del Val □