

EL CONTRATO SUPONE TAMBIÉN LOS SISTEMAS DE SEÑALIZACIÓN Y CONTROL CENTRAL

GEC-Alsthom construirá 46 trenes de alta velocidad para Corea

En agosto del año pasado la multinacional anglo-francesa fue calificada como suministrador preferente para la negociación del contrato definitivo, tras dos años de negociaciones intensas entre la administración coreana y las multinacionales Siemens, Mitsubishi y GEC-Alsthom, que habían sido convocadas al concurso en agosto de 1991.

En junio de 1993, la pugna por el contrato se redujo a dos contendientes: Siemens y GEC-Alsthom, que finalmente fue seleccionada para la negociación definitiva del pedido.

La lucha entre las dos multinacionales por hacerse con el pedido que llevará tecnología europea de alta velocidad al continente asiático ha sido larga y tenaz. La importancia del pedido no sólo radica en su volumen de negocio, sino también en el hecho de entrar en un mercado en expansión, el que en un futuro más o menos próximo se han de dilucidar contratos como el de Taiwan, entre Taipei y Kaoshiung, y en China, el de la línea Pekín-Shanghai.

Una vez precalificada GEC-Alsthom para la negociación del contrato definitivo coreano, Siemens rebajó considerablemente el precio de su oferta para introducir su tecnología en este nuevo mercado, lo

GEC-Alsthom y la Korean High Speed Rail Construction Authority (KHRCA) han firmado la carta de intención para el pedido del tren de alta velocidad que unirá Seúl y el puerto de Pusan, cuya puesta en funcionamiento hasta Taejeon está prevista para finales de 1999. El volumen del contrato supera los 290.000 millones de pesetas.



que obligó a la multinacional anglofrancesa a reducir su oferta desde los 312.000 millones de pesetas en que estaba fijada hasta los 290.000 actuales.

El acuerdo contempla la fabricación de 46 trenes con una capacidad aproximada de mil viajeros cada uno. La longitud total del tren será de 387,2 me-

tros y estará compuesto de dos cabezas tractoras, situadas en cabeza y cola, y 18 remolques articulados que podrán dividirse en dos secciones. El suministro eléctrico irá a 25 kV -60 Hz y la potencia máxima será de 13, 200 kW, la carga por eje será de 17 Tm y el peso en vacío del tren será de 698,8 Tm.

La línea de alta velocidad

coreana, de ancho internacional, tendrá una longitud de 432 km y estará en servicio en su totalidad a finales del 2001. Las previsiones de viaje para esta línea son de 80 millones de pasajeros por año desde los primeros años de la explotación.

Además del material, GEC-Alsthom construirá los equipos para los sistemas de señalización y de control central. El consorcio que lidera la multinacional anglo-francesa está integrado por Cegelec, del grupo Alcatel-Alsthom, que construirá los equipos de catenaria; por CSEE Transporte, que se encargará de los equipos de control de velocidad, y por

Sofrerail, filial de ingeniería de la SNCF, que se responsabilizará de la formación previa a la explotación y al mantenimiento. Indo Suez lidera el consorcio bancario que está preparando la financiación del proyecto.

La participación de la industria local en este contrato es muy alta, aproximadamente un 50%, además el contrato prevé la transferencia de tecnología completa. De los 46 trenes que integran el pedido, 34 serán fabricados en Corea. Los socios industriales coreanos del consorcio europeo para el material son Hyundai, Daewoo, Hanjin Industries, en lo relativo a material rodante. Goldstar y Samsung serán los *partenaires* para los equipos de señalización y sistemas de control de tráfico. □